

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA



FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo portuario peruano como agente de desarrollo económico en el Perú

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el título profesional de Licenciado en Gestión de Puertos y Aduanas

AUTOR

1964

Carranza Carpio, Cristopher Walter

<https://orcid.org/0009-0008-8913-7260>

ASESOR

Mg. Burmester Andreu, Hans Federico Isaac

<https://orcid.org/0000-0002-4980-1154>

Lima – Perú - 2025

TURNITIN CARRANZA CARPIO CRISTOPHER WALTER

INFORME DE ORIGINALIDAD

15%

INDICE DE SIMILITUD

13%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

5%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
2	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru Trabajo del estudiante	2%
3	intra.uigv.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
5	qdoc.tips Fuente de Internet	1%
6	Submitted to Universidad del Istmo de Panamá Trabajo del estudiante	1%
7	repositorio.uigv.edu.pe Fuente de Internet	<1%
8	eventos.ei.udelar.edu.uy Fuente de Internet	<1%
9	issuu.com Fuente de Internet	<1%

www.slideshare.net



DEDICATORIA

fundamentales en mi vida. Este logro no es solo mío, sino de quienes caminaron conmigo, me levantaron en mis caídas y creyeron en mí incluso cuando yo dudaba de mis propias capacidades.

A Dios, por ser mi guía y fortaleza en cada paso.

A mis abuelos, por su amor incondicional y sus valiosas enseñanzas.

A mi tía, por su apoyo silencioso y constante.

A mi padre, por su ejemplo de lucha y perseverancia.

Y a Claudia, por ser mi compañera de vida, mi paz y mi mayor inspiración.

AGRADECIMIENTO

Hoy, al llegar al final de este importante capítulo de mi vida, me detengo a mirar hacia atrás y reconozco que este logro no habría sido posible sin el amor, la guía y el apoyo de seres fundamentales que han caminado conmigo, que me han sostenido en mis momentos más difíciles y que han compartido con alegría cada paso hacia esta meta.

A Dios,

mi gratitud infinita por haberme dado la vida, la fuerza, la salud y la perseverancia para seguir adelante. Gracias por acompañarme en silencio en los días de agotamiento, por sostenerme cuando me sentí débil, por regalarme claridad cuando la duda me nublabo y por rodearme de personas que me aman y me apoyan. Sin tu luz, este camino habría sido mucho más duro.

A mis abuelos,

que con amor, paciencia y sabiduría han sido una guía constante en mi vida. Gracias por enseñarme, desde pequeño, el valor del esfuerzo, del respeto y del cariño verdadero. Cada palabra suya ha sido un ancla en momentos de incertidumbre, y cada gesto de apoyo ha sido un empujón hacia adelante. Su amor ha sido un refugio, y sus enseñanzas, una brújula.

A mi tía,

quien ha sido mucho más que una familiar: una madre, una amiga, una compañera incansable. Gracias por tu presencia constante, por tu ternura, por tus consejos sabios y por creer en mí incluso en los momentos en los que yo me sentía perdido. Tu apoyo ha sido silencioso pero inmenso, y tu amor, una fuerza que me ha sostenido muchas veces sin que lo pidiera.

A mi padre,

mi ejemplo de lucha, sacrificio y trabajo honesto. Gracias por enseñarme que todo lo que vale la pena se construye con esfuerzo, dedicación y corazón. Tu fortaleza ha sido mi inspiración, y tu apoyo incondicional ha sido fundamental para que hoy pueda alcanzar esta meta. Tus enseñanzas quedarán siempre conmigo, no solo como estudiante, sino como persona.

Y a ti, Claudia,

mi compañera, mi amor, mi paz en medio del caos. Gracias por estar a mi lado con paciencia, ternura y comprensión. Por tu fe inquebrantable en mí, incluso cuando yo me sentía agotado o dudaba de mis capacidades. Gracias por tus palabras de ánimo, por tus abrazos que calmaban mi ansiedad, y por acompañarme con tanto amor en cada paso de este proceso. Tu presencia ha sido una de las razones más importantes por las que llegué hasta aquí. Este logro también es tuyo.

A todos ustedes: gracias por ser mi hogar, mi fuerza y mi inspiración. Esta tesis es un reflejo de lo que me han enseñado, de lo que me han dado y del amor que me han brindado. Nunca podré agradecerles lo suficiente, pero esta página lleva escrito, con todo mi corazón, un pedacito de cada uno de ustedes.



RESUMEN

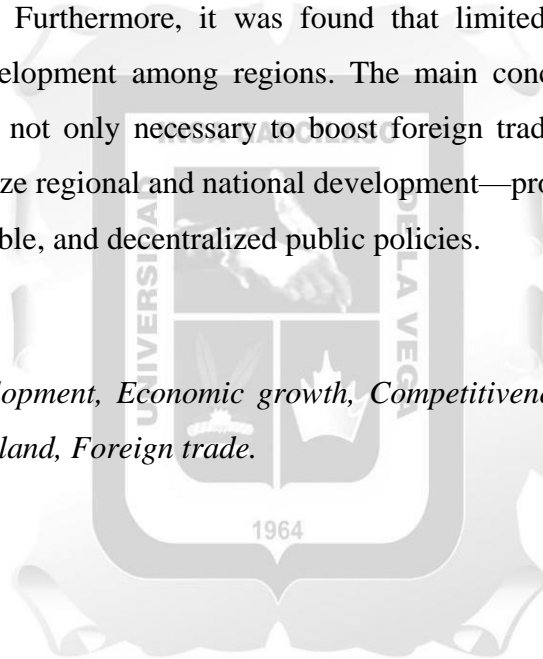
El presente estudio titulado "Desarrollo portuario peruano como agente de desarrollo económico en el Perú" tuvo como objetivo general determinar la relación entre el desarrollo portuario y el crecimiento económico nacional, considerando la infraestructura, eficiencia operativa, costos logísticos y conectividad intermodal de los principales puertos del país. El problema que motivó esta investigación fue identificar cómo las limitaciones en la infraestructura y la gestión portuaria afectan la competitividad del comercio exterior y el dinamismo económico regional, especialmente en las zonas conectadas a los hinterlands portuarios. A partir del análisis realizado, uno de los resultados más relevantes evidenció que la baja eficiencia operativa y los altos costos logísticos en puertos clave como el del Callao y Paita impactan negativamente en los tiempos de exportación, generando sobrecostos que reducen la competitividad de los productos peruanos en los mercados internacionales. Asimismo, se comprobó que la limitada integración intermodal impide un desarrollo equitativo entre regiones. Como conclusión principal, se destaca que el fortalecimiento de los puertos no solo es necesario para impulsar el comercio exterior, sino que también constituye un eje estratégico para dinamizar el desarrollo regional y nacional, siempre que se acompañe de políticas públicas integradas, sostenibles y con enfoque descentralizador.

Palabras clave: *Desarrollo portuario, Crecimiento económico, Competitividad, Infraestructura portuaria, Costos logísticos, Hinterland, Comercio exterior.*

ABSTRACT

The present study, titled "Peruvian Port Development as a Driver of Economic Growth in Peru", had as its general objective to determine the relationship between port development and national economic growth, taking into account the infrastructure, operational efficiency, logistics costs, and intermodal connectivity of the country's main ports. The problem that motivated this research was to identify how limitations in port infrastructure and management affect the competitiveness of foreign trade and regional economic dynamism, especially in areas connected to port hinterlands. Based on the analysis conducted, one of the most relevant findings revealed that low operational efficiency and high logistics costs in key ports such as Callao and Paita negatively impact export times, generating additional costs that reduce the competitiveness of Peruvian products in international markets. Furthermore, it was found that limited intermodal integration hinders equitable development among regions. The main conclusion emphasizes that strengthening ports is not only necessary to boost foreign trade but also constitutes a strategic axis to energize regional and national development—provided it is accompanied by integrated, sustainable, and decentralized public policies.

Keywords: Port development, Economic growth, Competitiveness, Port infrastructure, Logistics costs, Hinterland, Foreign trade.



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
RESUMEN	v
ABSTRACT.....	vi
ÍNDICE GENERAL.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	ix
INTRODUCCIÓN	x
CAPITULO I: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACION	1
1.1. Marco histórico	2
1.2. Bases Teóricas.....	3
1.3. Marco legal.....	7
1.4. Antecedentes del estudio.....	8
1.5. Marco conceptual	12
CAPITULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
2.1. Descripción de la realidad problemática	14
2.2. Formulación del problema general y específicos	17
2.3. Objetivo general y específicos	18
CAPITULO III: JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACION	19
3.1. Justificación e importancia del estudio	19
3.2. Delimitación del estudio	20
CAPITULO IV: FORMULACIÓN DEL DISEÑO	22
4.1. Diseño esquemático	22
4.2. Descripción de los aspectos básicos del diseño.....	22
CAPITULO V: PRUEBA DE DISEÑO	23
5.1 Aplicación de la propuesta de solución.....	23
CONCLUSIONES	34

RECOMENDACIONES36

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS38

ANEXOS41



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Arbol de Causa - Efecto	17
Figura 2 Lista de Terminales Portuarios y Embarcaderos que conforman el SPN y su Clasificación	24
Figura 3 Cronología de la Reforma del Sector Portuario.....	27
Figura 4 Participación de los puertos concesionados en el movimiento de carga	27
Figura 5 PBI PERU 2015 - 2023	28
Figura 6 Exportación FOB 2015 - 2022	31



INTRODUCCIÓN

El desarrollo portuario ha adquirido una relevancia creciente en la agenda económica del Perú, al constituirse en una herramienta clave para dinamizar el comercio exterior, fortalecer la conectividad logística y promover la descentralización productiva. En un contexto de globalización económica y de creciente demanda por servicios logísticos eficientes, los puertos no solo operan como puntos de transferencia de mercancías, sino como verdaderos agentes del desarrollo económico territorial, capaces de generar empleo, atraer inversiones y fomentar el crecimiento sostenible. En este marco, resulta fundamental analizar el rol del desarrollo portuario peruano como factor estratégico para el desarrollo económico nacional. El presente estudio se estructura en cinco capítulos que abordan de forma ordenada y rigurosa los elementos teóricos, metodológicos y aplicados de la investigación. En el Capítulo I: Marco teórico de la investigación, se presenta el marco histórico del desarrollo portuario en el Perú, las principales bases teóricas relacionadas con el crecimiento económico, el comercio exterior y la logística portuaria, así como el marco legal vigente, los antecedentes de estudios similares y el marco conceptual que define los términos clave del estudio. El Capítulo II: Planteamiento del problema, desarrolla una descripción detallada de la realidad problemática vinculada a las limitaciones actuales del sistema portuario peruano y su impacto sobre el desarrollo económico. Asimismo, se formula el problema de investigación —tanto general como específico— y se plantean los objetivos que orientan el estudio. El Capítulo III: Justificación y delimitación de la investigación, expone las razones que fundamentan la importancia académica, económica y social del estudio, así como sus alcances y limitaciones, tanto en términos espaciales como temporales y temáticos. El Capítulo IV: Formulación del diseño, describe el diseño metodológico empleado, presentando un esquema del modelo de investigación y detallando los aspectos técnicos fundamentales que respaldan la validez y confiabilidad del estudio. Finalmente, el Capítulo V: Prueba de diseño, desarrolla la aplicación de la propuesta planteada, con el propósito de verificar su pertinencia y utilidad en un entorno concreto. A partir de esta aplicación, se derivan las conclusiones y recomendaciones, las cuales buscan aportar conocimiento útil para la formulación de políticas públicas, el diseño de estrategias logísticas y la mejora continua del sistema portuario nacional. El estudio culmina con la inclusión de las referencias bibliográficas, las cuales sustentan teórica y empíricamente el trabajo realizado. En suma, esta investigación pretende contribuir a la comprensión integral del papel que desempeña el desarrollo portuario en

la economía peruana y brindar elementos que apoyen una visión estratégica e inclusiva del crecimiento económico, desde la perspectiva de la infraestructura y la articulación logística.



CAPITULO I: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACION

El presente capítulo tiene como finalidad establecer los fundamentos conceptuales, legales e históricos que sustentan la investigación sobre el desarrollo portuario peruano como agente de desarrollo económico. A partir de una revisión ordenada y crítica de la literatura, se busca construir un marco teórico sólido que permita comprender la relación entre la infraestructura portuaria y los procesos de crecimiento económico y desarrollo territorial en el país. En primer lugar, se aborda el marco histórico, en el que se describe la evolución del sistema portuario nacional, desde su configuración inicial orientada al comercio extractivo hasta los actuales procesos de modernización e integración logística promovidos por el Estado y el sector privado. Este análisis permite identificar los cambios estructurales en la gestión, capacidad operativa y rol estratégico de los puertos peruanos en el contexto regional y global. En segundo término, se desarrollan las bases teóricas, que comprenden los principales enfoques vinculados al crecimiento económico, el comercio internacional, la teoría del desarrollo territorial y la logística portuaria. Estas teorías permiten explicar cómo el desarrollo portuario incide en la competitividad, la atracción de inversiones, la generación de empleo y la articulación de cadenas de valor. Asimismo, se incorpora el marco legal, el cual comprende la normativa nacional que regula la actividad portuaria, tales como la Ley del Sistema Portuario Nacional, los reglamentos de concesión y operación, y las políticas públicas sectoriales impulsadas por el Estado. Este marco jurídico proporciona las bases para el análisis institucional y normativo que condiciona el funcionamiento y la planificación portuaria en el país. En seguida, se presentan los antecedentes del estudio, los cuales agrupan investigaciones previas, tesis académicas y documentos técnicos que abordan la temática portuaria desde diversas perspectivas. Su revisión permite identificar enfoques, hallazgos, limitaciones y vacíos que esta investigación busca complementar y superar. Finalmente, se expone el marco conceptual, en el que se definen los términos clave utilizados a lo largo del estudio, tales como “desarrollo portuario”, “competitividad logística”, “crecimiento económico”, entre otros. La claridad conceptual resulta fundamental para evitar ambigüedades y garantizar la coherencia interna del análisis. En conjunto, este capítulo proporciona las bases analíticas necesarias para comprender la problemática investigada y fundamentar el diseño metodológico que se presenta en los capítulos siguientes. Su desarrollo permite enmarcar la investigación en una perspectiva integral, que articula lo histórico, lo

teórico, lo normativo y lo empírico en torno al papel estratégico de los puertos en el desarrollo del Perú.

1.1. Marco histórico

La historia del desarrollo portuario en el Perú está estrechamente vinculada a la evolución de su economía y al rol que el país ha desempeñado como plataforma comercial en el Pacífico sur. Desde la época colonial, los puertos peruanos cumplieron un papel esencial en la exportación de materias primas hacia Europa, particularmente a través del Callao, que se consolidó como el principal puerto de embarque del virreinato. Durante los siglos XIX y XX, el modelo económico basado en la extracción y exportación de recursos naturales —guano, salitre, minerales y productos agrícolas— mantuvo la importancia de los puertos como ejes logísticos estratégicos, aunque con limitadas inversiones en modernización e infraestructura. En el siglo XX, y especialmente a partir de la segunda mitad, el crecimiento urbano e industrial de Lima y otras regiones costeras demandó una reconfiguración del sistema portuario nacional. Sin embargo, el modelo estatal centralizado, caracterizado por la gestión pública directa a través de ENAPU S.A., mostró importantes limitaciones en términos de eficiencia operativa, mantenimiento de infraestructura y capacidad de respuesta frente al crecimiento del comercio exterior. Estas deficiencias generaron congestión, altos costos logísticos y una pérdida de competitividad frente a otros puertos de la región. Ante este panorama, a inicios del siglo XXI se inició un proceso de transformación estructural del sistema portuario, basado en el marco normativo de la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N.º 27943) y la creación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como ente rector. A partir de dicha reforma, se impulsó un modelo de gestión público-privada mediante concesiones portuarias, lo que permitió atraer inversión privada para la modernización de puertos clave como el Terminal Norte y el Terminal Sur del Callao, Paita y Matarani. Más recientemente, el inicio de la construcción del megaproyecto del Puerto de Chancay, concebido como un hub de integración con Asia, marca un hito en la historia portuaria peruana, al proyectar al país como un nodo logístico regional de clase mundial. A la par, se ha comenzado a prestar atención a la infraestructura fluvial y lacustre, especialmente en regiones amazónicas como Loreto, Ucayali y Puno, donde el transporte acuático representa una necesidad crítica para la integración territorial y el desarrollo socioeconómico. En suma, la evolución histórica del sistema portuario peruano refleja una transición desde un modelo extractivo y centralizado, hacia una

concepción estratégica e integradora del desarrollo portuario como herramienta de competitividad y motor de desarrollo económico sostenible. Esta evolución justifica la necesidad de estudiar de manera integral su impacto en la economía nacional y regional.

1.2. Bases Teóricas

Los puertos y terminales portuarios constituyen puntos estratégicos dentro de los sistemas de transporte, caracterizados por su complejidad estructural y operativa, así como por su elevada demanda de recursos naturales, técnicos y financieros para su construcción, expansión y funcionamiento. El estudio de Bobadilla y Venegas, (2018) concluye que en el contexto de la globalización económica y la reorganización del comercio internacional, estos espacios han evolucionado hacia la prestación de servicios logísticos más diversificados e integrados. Al mismo tiempo, concentran múltiples impactos ambientales específicos que deben ser gestionados adecuadamente, no solo para garantizar la eficiencia y competitividad en términos de calidad y costos, sino también para asegurar operaciones portuarias seguras y con menor afectación al entorno natural. Asimismo, Gonzales, (2018) los puertos que operan sin una adecuada planificación ambiental representan focos críticos de degradación en las zonas costeras y constituyen una amenaza significativa para los recursos naturales presentes tanto en su entorno inmediato como en sus áreas de influencia. Esta situación impacta directamente a las comunidades costeras que dependen de dichos recursos para su subsistencia. La ausencia de un marco que integre de manera sistemática las variables ambientales propias de la actividad portuaria dificulta la comprensión, por parte de los gobiernos, la sociedad civil y otros actores, del verdadero alcance e impacto de las operaciones portuarias sobre el medio ambiente. En este contexto, los puertos y terminales marítimos involucrados en el comercio internacional están adoptando transformaciones orientadas a facilitar la inserción de sus países en la economía global, promoviendo al mismo tiempo operaciones portuarias más seguras y responsables desde el punto de vista ambiental. Es fundamental que los puertos evolucionen hacia infraestructuras integradas dentro de un sistema de transporte general, caracterizado por su enfoque intermodal, sostenible y competitivo (Guerrero et al., 2022). De este modo, los puertos asumen el rol de nodos estratégicos de conexión entre distintos modos de transporte y se consolidan como plataformas logísticas esenciales tanto para la eficiencia de la cadena de transporte como para la generación de valor en las cadenas productivas. Esta transformación se ve impulsada por la evolución de las redes de transporte en el espacio

transhispanoamericano, los avances tecnológicos y las nuevas estrategias logísticas, especialmente en el ámbito marítimo. Además, los procesos de liberalización y apertura del mercado de servicios de transporte han intensificado la competencia entre puertos a nivel nacional e internacional, en la búsqueda por captar mayores volúmenes de tráfico marítimo global. Simultáneamente, también se ha incrementado la competencia interna entre los distintos operadores de servicios dentro de un mismo puerto; A lo largo del tiempo, el puerto ha dejado de ser únicamente una infraestructura de servicios marítimos para convertirse en un nodo logístico sofisticado dentro de la cadena multimodal del transporte de mercancías. Esta transformación ha ocurrido en un contexto de creciente globalización, caracterizado por el desplazamiento de la demanda hacia el hemisferio sur y la deslocalización progresiva de las cadenas logísticas. La logística del transporte marítimo se presenta como un fenómeno transversal que abarca múltiples dimensiones: desde la producción, el comercio y el desarrollo empresarial, hasta el transporte, las tecnologías de la información, la fiscalización de mercancías y la provisión de facilidades para el comercio exterior. El artículo de Massin, (2015) este entramado involucra tanto al sector privado (operadores logísticos, empresas de transporte y actores vinculados al comercio internacional), como al sector público, cuya participación resulta clave en tareas de regulación, control, seguridad, infraestructura y facilitación comercial. En este escenario, los gobiernos tienen razones de peso para promover el desarrollo de sistemas logísticos más eficientes, ya que ello no solo fortalece la competitividad de las exportaciones y la infraestructura nacional, sino que también fomenta la apertura de nuevos mercados, incentiva el comercio exterior y genera empleo, tanto en los servicios logísticos como en las industrias complementarias. Paralelamente, las autoridades públicas buscan mitigar los efectos negativos de la actividad portuaria, tales como la congestión, respecto a esto último Cabello et al., (2022) afirma que los accidentes, los problemas de seguridad y el impacto ambiental. Actualmente, los puertos latinoamericanos atraviesan un proceso de transformación profunda, especialmente en lo referido a la cadena de suministro global, proceso que ha sido identificado por algunos autores como la “cuarta revolución del transporte marítimo”. Uno de los elementos centrales de este cambio es la inminente habilitación de nuevas rutas transamericanas que permitirán la navegación de buques post-Panamax, a través del Canal de Panamá, el Paso del Ártico, corredores intermodales transversales y canales secos. Esta nueva configuración impulsará la creación de servicios marítimos ecuatoriales especializados en grandes embarcaciones de carga contenerizada o

unitarizada, así como rutas de abastecimiento secundarias (feeder), operadas por buques de menor capacidad. Ante este panorama, surge una interrogante crítica: ¿están los puertos de América Latina preparados, desde el punto de vista de la gobernanza y la planificación estratégica, para afrontar estos nuevos desafíos y adaptarse a las exigencias de una logística globalizada, competitiva y sostenible?.

En términos generales, la normativa portuaria vigente en la mayoría de países latinoamericanos fue diseñada en la década de los noventa, con el propósito de fortalecer la participación del sector privado en la gestión de instalaciones portuarias que, en muchos casos, aún respondían a modelos tradicionales de gobernanza como el service port o tool port. En particular, las reformas impulsadas en los países miembros de la CEPAL buscaron mejorar la eficiencia operativa mediante procesos de desregulación, priorizando la reducción de costos y tiempos sobre la cantidad de servicios ofrecidos por los puertos. En, Freire et al., (2018) el análisis teórico de los modelos de gobernanza portuaria se vuelve especialmente relevante frente a los desafíos actuales que enfrentan los puertos, donde convergen múltiples actores de la cadena logística —públicos y privados— con intereses distintos, los cuales pueden entrar en conflicto y generar cuellos de botella o demoras en el flujo de mercancías. En el contexto de economías abiertas al comercio internacional, contar con una infraestructura portuaria eficiente, bien articulada y de bajo costo resulta fundamental para elevar la productividad, mejorar la competitividad de los sectores exportadores e integrarse eficazmente al mercado global. Al respecto de los costos, Solano, (2010) manifiesta que en el caso del Perú, los altos costos asociados a los servicios portuarios representan una seria limitación para el desarrollo económico. Estos costos elevan el precio de las exportaciones, restándoles competitividad, incrementan el valor de las importaciones y, en conjunto, afectan negativamente al desempeño general de la economía nacional. Estudios empíricos recientes demuestran que una infraestructura portuaria costosa y servicios ineficientes desincentivan la inversión extranjera, limitan la capacidad de ahorro interno, restringen el acceso a nuevas tecnologías y conocimientos, reducen el comercio de servicios y generan impactos negativos sobre el empleo. Por tanto, para que los puertos se conviertan en verdaderos facilitadores del comercio exterior, deben superar una visión centrada únicamente en el transporte marítimo y orientarse a ofrecer servicios integrados de valor añadido. Esto implica adoptar tecnologías modernas para la manipulación de carga, adecuar la infraestructura marítima y terrestre, optimizar los

accesos y conexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano, todo ello bajo un enfoque de sostenibilidad ambiental. Además, es necesario reducir las externalidades negativas de la actividad portuaria, mejorar los sistemas de gestión e información, flexibilizar las estructuras tarifarias, y, especialmente, desarrollar las capacidades del capital humano mediante programas de formación y cambios culturales en todos los niveles de la organización portuaria.

La idea central sostiene que los puertos contribuyen significativamente a ampliar las oportunidades de mercado tanto para empresas nacionales como internacionales, al extender la base de carga y expandir su área de influencia o hinterland. Esta expansión territorial de los mercados permite intensificar la competencia entre empresas, lo que generalmente se traduce en una reducción de precios para los usuarios del sistema portuario. Esta dinámica tiene implicancias en todos los sectores de la economía, incluidos el sector manufacturero, las industrias extractivas, la industria pesada y el comercio minorista. En ese sentido, el impacto económico de los puertos varía en función de las características específicas del hinterland que atienden. Por ejemplo, en zonas altamente dependientes de los recursos naturales, los beneficios pueden ser más directos, mientras que, en regiones con fuerte presencia industrial, estos efectos pueden ser más complejos, al involucrar cadenas de producción de bienes intermedios (Ortiz et al., 2020).

No obstante, la mayor competitividad generada por la inversión portuaria puede tener efectos duales en la economía nacional. Por un lado, facilita el acceso de empresas extranjeras al mercado interno, lo que puede representar una amenaza para ciertos sectores productivos locales menos eficientes. Por otro lado, los beneficios asociados al acceso a mercados internacionales más amplios y a productos importados a menor costo suelen superar las pérdidas ocasionadas por la salida del mercado de empresas locales poco competitivas. En términos agregados, el incremento de la competitividad tiende a generar efectos económicos positivos, aunque estos no se distribuyen de forma equitativa entre sectores económicos ni regiones geográficas. En esta línea, los puertos pueden considerarse como puntos estratégicos de canalización del desarrollo económico, ya que no solo impulsan el crecimiento en sectores específicos, sino que también estimulan la actividad económica en áreas cercanas, así como a lo largo de los corredores logísticos que los conectan con el interior del país. Los beneficios económicos generados por los puertos suelen clasificarse en tres tipos: directos,

relacionados con las operaciones portuarias; indirectos, derivados de las actividades económicas asociadas; e inducidos, vinculados al efecto multiplicador en el consumo y el empleo (Aparisi et al., 2008).

Cabe señalar que los beneficios indirectos e inducidos son más difíciles de cuantificar, ya que no siempre es evidente que la actividad económica generada se deba exclusivamente a la inversión portuaria. Por ello, cuando se produce un incremento en la actividad productiva asociado a un proyecto portuario, el beneficio real debe medirse en función del valor neto de dicha producción adicional. Mientras que los beneficios directos suelen tener una naturaleza financiera y son considerados en las evaluaciones económicas y financieras del proyecto, las evaluaciones económicas utilizan metodologías específicas como tasas de descuento social y, en ciertos casos, la valoración de insumos a precios sombra, para reflejar mejor los impactos reales sobre la economía.

1.3. Marco legal

El desarrollo portuario en el Perú se encuentra regulado por un conjunto normativo que establece el marco institucional, técnico y operativo para la planificación, gestión y fiscalización de las actividades portuarias. Este marco legal ha sido diseñado para promover la eficiencia del sistema portuario nacional, incentivar la inversión privada, garantizar la seguridad de las operaciones y facilitar el comercio exterior como instrumento de crecimiento económico. El principal instrumento normativo es la Ley del Sistema Portuario Nacional LSPN (Ley N.º 27943), promulgada en el año 2003, la cual establece los principios rectores del sistema portuario y define las competencias de los actores involucrados. Esta ley reconoce el rol estratégico de los puertos en el desarrollo económico y promueve la participación del sector privado mediante mecanismos de concesión, bajo un enfoque de eficiencia, transparencia y sostenibilidad. Asimismo, introduce el concepto de planificación portuaria descentralizada y articulada con el desarrollo territorial. Complementariamente, la LSPN dio origen a la creación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), encargado de formular, ejecutar y supervisar las políticas y normas del sistema portuario. La APN cumple funciones clave como la autorización de infraestructura portuaria, el seguimiento a las concesiones, la fiscalización del cumplimiento normativo y la promoción de inversiones en el sector. Otro instrumento fundamental es el Reglamento de la Ley del Sistema

Portuario Nacional (Decreto Supremo N.º 003-2004-MTC), que precisa los procedimientos para la ejecución de concesiones portuarias, el otorgamiento de licencias y autorizaciones, la evaluación de proyectos portuarios, y el régimen de operación de las instalaciones. Este reglamento ha sido actualizado con el fin de armonizar la legislación con las nuevas demandas del comercio internacional y las exigencias de competitividad global. A nivel complementario, el marco legal portuario se articula con otras normas relacionadas al comercio exterior, la seguridad y el medio ambiente. Entre ellas destacan la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N.º 1053), la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley N.º 27446) y el Código de Protección del Medio Marino y Costero, así como las disposiciones del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), adoptado por el Perú como Estado miembro de la OMI. En el ámbito internacional, el Perú se rige también por los tratados comerciales y acuerdos multilaterales que establecen estándares técnicos y logísticos para las operaciones portuarias, así como obligaciones en materia de seguridad, protección ambiental y libre tránsito de mercancías. En conjunto, este marco legal configura un entorno normativo que respalda la modernización portuaria y su articulación con el desarrollo económico nacional. Sin embargo, también plantea desafíos en términos de coordinación interinstitucional, fiscalización efectiva y adaptación a los cambios tecnológicos y logísticos del entorno global. Por ello, el análisis legal resulta indispensable para comprender las oportunidades y restricciones que enfrenta el sistema portuario peruano en su proceso de consolidación como agente de desarrollo.

1.4. Antecedentes del estudio

Nacionales

Universidad: Universidad de Lima

Título: “El modelo de gestión “landlord Port” y su relación con el Desarrollo portuario en el Perú”

Autor:(Estrada, 2021)

Conclusión: “Con respecto a la Hipótesis específica 1. Se concluye que la implementación del modelo de gestión LandLord port en el puerto del Callao, si bien modernizó la infraestructura y aumentó su capacidad de atención, no ha mejorado como se esperaba en la calidad de servicios logísticos y la reducción de tiempos de entrega”

Universidad: Academia Diplomática del Perú

Título: “El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay”

Autor:(Buchelli, 2021)

Conclusión: “Los principales puertos a nivel global se concentran en Asia. Asimismo, el desarrollo o reactivación de puertos en las distintas regiones geográficas del mundo se ha logrado por medio de los capitales y la tecnología china. Esto propicia la reducción de las brechas de infraestructura mundial y al mismo tiempo impulsa el comercio”

Universidad: Universidad Federico Villareal

Título: “Supervisión de la infraestructura portuaria y su impacto en el Efectivo servicio de transporte de carga en el puerto del Callao”

Autor:(Peñaloza, 2022)

Conclusión: “Se ha establecido que la supervisión de las obras civiles en infraestructura portuaria, permite considerar los adecuados servicios de transporte de carga en el Puerto del Callao, mediante la ejecución de obras portuarias para mejorar las condiciones físicas y atender mejor las exigencias de las operaciones portuarias, de acuerdo a la oferta y demanda de sus servicios”

Universidad: Universidad Cesar Vallejo

Título: “El sistema portuario nacional y su relación con el comercio internacional de mercancías en los puertos de Iquitos, 2021”

Autor:(Paredes, 2022)

Conclusión: “Se comprobó la relación existente entre la situación geográfica y el comercio internacional que de los 108 encuestados manifestaron que el 46.3 % de los encuestados manifestaron que la situación geográfica es baja, por lo que comercio internacional también es bajo, con una correlación de 0.482 lo que significa que existe una relación baja positiva entre las dos variables, tal que la significancia bilateral fue 0.000, tal que se dedujo que: Existe relación entre la situación geográfica y el comercio internacional de mercancías en los puertos de Iquitos, 2021”

Universidad: Universidad Nacional del Callao

Título: “Análisis de la escasez de personal calificado y su incidencia en la competitividad en la agencia marítima b&m sac en el puerto del Callao 2021”

Autor:(Lopez, 2023)

Conclusión: “Asimismo, con respecto a la hipótesis específica 1, de acuerdo a los resultados hallados se acepta la hipótesis alterna, es decir, existe relación significativa entre las capacidades y habilidades del personal y la competitividad de la agencia marítima B&M en el puerto del Callao 2021. En otras palabras, cuando las capacidades y habilidades del personal no son buenas, la competitividad de la agencia disminuye”

Internacionales

Universidad: Instituto de Altos Estudios Nacionales

Título: “El sistema portuario ecuatoriano y su integración a la Cuenca del Pacífico”

Autor:(Cevallos, 2002)

Conclusión: “La globalización económica y la liberalización de los mercados hacen que los productos se comercialicen con mayor amplitud regional y mundial e influyen en los puertos para que éstos no realicen solamente el papel de punto de trasbordo, sino de punto estratégico de la organización del comercio exterior, de eslabón de la cadena de transporte integrado y de polo de desarrollo económico del país”

Universidad: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

Título: “Impacto del puerto en el desarrollo económico y financiero de la ciudad de Manta”

Autor:(Miranda, 2017)

Conclusión: “Se ha cumplido con el objetivo general del presente trabajo de titulación; el mismo que es Analizar el Impacto Económico y Financiero de las Operaciones Portuarias de la ciudad de Manta para dar una orientación crítica a los empresarios; ya que mediante la investigación se da a conocer el Impacto del Puerto en el desarrollo Económico y Financiero de Manta, mostrando cifras como la contribución del 7% del PBI a la economía del país mediante la actividad pesquera ligada al sector portuario de la ciudad”

Universidad: “Pontificia Universidad Católica del Ecuador”

Título: “Análisis de la Relación entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas

Pesqueras: Deprodemar y Deriancomp”

Autor:(Ruano, 2019)

Conclusión: “El puerto comercial de Esmeraldas no brinda los servicios que requieren las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp para la exportación de productos, porque considera que el volumen de exportación de dichas empresas es muy bajo para facilitar los servicios portuarios”

Universidad: Universidad Nacional Autónoma de Mexico

Título: “Importancia de la infraestructura portuaria en el desarrollo económico de México”

Autor:(Hernandez, 2011)

Conclusión: “Los puertos son fundamentales en la política económica de los países, ya que permiten hacer más eficiente el sistema de transporte de los mismos, fomentan el crecimiento del comercio con otros países, alivian la congestión de los principales corredores terrestres, mejoran los enlaces marítimos con las regiones insulares y periféricas de un país y refuerzan el transporte multimodal y la logística del transporte”

Universidad: Universidad Nacional Autónoma de Mexico

Título: “La importancia de la bioceanidad y el desarrollo portuario en México, caso : Puerto de Veracruz y Puerto de Lázaro Cárdenas de 2012-2016”

Autor:(Garcia, 2018)

Conclusión: “Después de esta investigación se logró visualizar que los puertos nacionales, como el puerto Lázaro Cárdenas y el puerto de Veracruz; cuentan con ventajas portuarias que deben de ser explotadas en su totalidad. La doble salida al mar con la que cuenta México es privilegiada ya que son escasas las naciones que se jactan de una situación similar y pueden obtener una ventaja competitiva en diversas áreas como el comercio internacional, el sector económico, turísticos, culturales, social y nivel marítimo portuario”

1.5. Marco conceptual

El marco conceptual del presente estudio tiene como finalidad delimitar y clarificar los términos clave que orientan la investigación, a fin de evitar ambigüedades en su interpretación y asegurar la coherencia teórica a lo largo del desarrollo del estudio. Los conceptos que se presentan a continuación permiten comprender la naturaleza del desarrollo portuario y su vinculación con el crecimiento económico, dentro del contexto peruano.

Desarrollo portuario: Se entiende como el proceso de modernización, ampliación y mejora de la infraestructura, servicios y gestión de los puertos marítimos, fluviales y lacustres, con el objetivo de optimizar la logística del comercio exterior, incrementar la competitividad del sistema portuario y responder a las demandas del mercado global. Este desarrollo abarca tanto inversiones en infraestructura física como avances tecnológicos, normativos y operativos, promovidos mediante modelos de gestión pública, privada o mixta.

Sistema portuario nacional: Conjunto de instalaciones portuarias, marítimas, fluviales y lacustres, debidamente integradas, reguladas y operativas, que permiten el tránsito de mercancías, personas y servicios a nivel nacional e internacional. En el caso peruano, dicho sistema se rige por la Ley del Sistema Portuario Nacional y es supervisado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Desarrollo económico: Proceso mediante el cual una sociedad incrementa sostenidamente su capacidad productiva, genera empleo, mejora la calidad de vida de la población y reduce las brechas sociales y territoriales. En este estudio, se considera al desarrollo económico no solo en términos de crecimiento del producto bruto interno (PBI), sino también desde una perspectiva territorial y sostenible, en la que los puertos actúan como dinamizadores del progreso local y regional.

Infraestructura logística: Conjunto de instalaciones físicas, sistemas tecnológicos y servicios interconectados que permiten la eficiente circulación de bienes y servicios. Incluye puertos, carreteras, ferrocarriles, almacenes, terminales intermodales y plataformas logísticas. La calidad y cobertura de esta infraestructura es un factor determinante para la competitividad de un país.

Competitividad portuaria: Capacidad de un puerto para ofrecer servicios logísticos eficientes, seguros, sostenibles y a bajo costo, en comparación con otros puertos de la región. Esta competitividad está determinada por factores como la infraestructura instalada, la conectividad terrestre y marítima, la digitalización de procesos, la transparencia normativa y la eficiencia operativa.

Concesión portuaria: Mecanismo mediante el cual el Estado transfiere temporalmente a una empresa privada la operación, mantenimiento y/o ampliación de una infraestructura portuaria bajo determinadas

condiciones, obligaciones y estándares de servicio. Las concesiones han sido fundamentales en el Perú para modernizar puertos clave como Callao, Paita, Matarani y próximamente Chancay. Descentralización del desarrollo: Enfoque que busca distribuir equitativamente los beneficios del crecimiento económico entre las diferentes regiones del país. En el contexto portuario, implica que los puertos ubicados fuera de Lima Metropolitana también se conviertan en ejes logísticos que generen oportunidades económicas y sociales para sus respectivas zonas de influencia. En conjunto, estos conceptos permiten abordar el objeto de estudio desde una perspectiva integral, entendiendo al desarrollo portuario como un componente estratégico en la promoción de un modelo de desarrollo económico sostenible, descentralizado y competitivo para el Perú.



CAPITULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El presente capítulo tiene como propósito fundamental exponer y delimitar la problemática central que motiva esta investigación, referida al papel del desarrollo portuario como agente estratégico del desarrollo económico en el Perú. En un contexto de creciente globalización, integración comercial y transformación logística a escala mundial, los puertos han dejado de ser simples puntos de carga y descarga para convertirse en nodos logísticos clave dentro de las cadenas de valor y los sistemas de transporte multimodal. Sin embargo, en el caso peruano, persisten desafíos estructurales que limitan el aprovechamiento pleno del potencial portuario como motor de crecimiento económico. A través de la descripción de la realidad problemática, se busca evidenciar cómo las deficiencias en infraestructura, gobernanza, servicios logísticos, articulación intermodal y costos operativos, afectan la competitividad del país y generan impactos negativos en la eficiencia de las exportaciones, el encarecimiento de las importaciones y el limitado desarrollo regional vinculado a los puertos. Estas condiciones no solo restringen la capacidad de inserción del Perú en los mercados internacionales, sino que también impiden una distribución equitativa de los beneficios del comercio exterior entre las distintas regiones del país. El capítulo desarrolla la formulación del problema general y los problemas específicos, orientados a identificar con mayor precisión los factores críticos que obstaculizan el funcionamiento eficiente del sistema portuario y su vinculación con el desarrollo económico. Asimismo, se presentan el objetivo general y los objetivos específicos, los cuales guían el enfoque metodológico del estudio y determinan las acciones analíticas que se desarrollarán en los capítulos posteriores. Este planteamiento busca, en última instancia, generar un diagnóstico claro y riguroso que justifique la necesidad de repensar el rol estratégico de los puertos peruanos como plataformas logísticas integradas, no solo al servicio del comercio internacional, sino también del desarrollo nacional sostenible, competitivo y descentralizado.

2.1. Descripción de la realidad problemática

En la actualidad, el desarrollo portuario en el Perú enfrenta una serie de limitaciones estructurales y de gestión que impiden consolidar a los puertos como verdaderos motores del desarrollo económico y articuladores eficientes del comercio exterior. Si bien el país cuenta con una ubicación geoestratégica privilegiada en la cuenca del Pacífico, y ha emprendido importantes reformas en su sistema portuario desde la década

del 2000 como la modernización del Puerto del Callao, Paita y Matarani mediante concesiones al sector privado, persisten barreras significativas que restringen su impacto positivo sobre la economía nacional y regional. Uno de los principales problemas identificados es la concentración operativa en un número reducido de puertos, especialmente en el Puerto del Callao, lo cual genera congestión, elevados tiempos de espera, sobrecostos logísticos y una presión excesiva sobre la infraestructura existente. A esto se suma la limitada articulación intermodal, es decir, la débil conexión entre los puertos y otras infraestructuras clave como redes ferroviarias, carreteras y centros logísticos, lo que disminuye la eficiencia del sistema de transporte de mercancías en su conjunto. Además, los altos costos portuarios, tanto en tarifas como en servicios complementarios, afectan la competitividad de las exportaciones e importaciones peruanas, lo cual repercute directamente en los márgenes de las empresas, en especial de aquellas ubicadas en regiones alejadas o con menor desarrollo logístico. Esto genera una desigualdad territorial en los beneficios derivados del comercio exterior, ya que la infraestructura portuaria no está distribuida ni desarrollada de manera equitativa en todo el territorio nacional. Otro aspecto crítico es la gobernanza portuaria. A pesar de la existencia de un marco normativo actualizado como la Ley del Sistema Portuario Nacional y la labor de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), aún se observan problemas de coordinación interinstitucional, superposición de competencias, y escasa planificación de largo plazo con enfoque territorial y sostenible. Asimismo, la falta de integración entre los puertos y las políticas nacionales de desarrollo económico y productivo limita su contribución efectiva a la diversificación económica, la generación de empleo y la dinamización de industrias asociadas. Por otro lado, los desafíos ambientales vinculados a la actividad portuaria como la contaminación del entorno marino-costero, los impactos sobre las comunidades cercanas y la escasa gestión de riesgos no han sido atendidos con suficiente prioridad, lo que pone en riesgo la sostenibilidad de los proyectos portuarios y genera tensiones sociales. En este contexto, y frente al avance de la globalización y la revolución tecnológica en el transporte marítimo y la logística, se hace urgente repensar el modelo de desarrollo portuario en el Perú. Es necesario consolidar puertos modernos, eficientes, sostenibles y bien conectados con sus hinterlands productivos, capaces de actuar como verdaderos catalizadores del desarrollo económico nacional y regional. La ausencia de una visión estratégica integral en esta materia puede traducirse en una oportunidad perdida para mejorar la competitividad del país y su inserción en las cadenas globales de valor.

Causa 1: Alta concentración de operaciones en pocos puertos (principalmente el Callao)

Efecto: Congestión operativa, incremento en los tiempos de atención y sobrecostos logísticos para importadores y exportadores.

Causa 2: Débil articulación intermodal (falta de conexión eficiente con ferrocarriles, carreteras y centros logísticos)

Efecto: Ineficiencias en la cadena de transporte terrestre marítima, mayores tiempos de traslado de mercancías y costos logísticos elevados.

Causa 3: Altos costos portuarios (tarifas, servicios logísticos y burocracia)

Efecto: Menor competitividad de las exportaciones, encarecimiento de las importaciones y reducción de márgenes para las empresas peruanas.

Causa 4: Deficiente gobernanza portuaria (falta de coordinación interinstitucional y planificación estratégica)

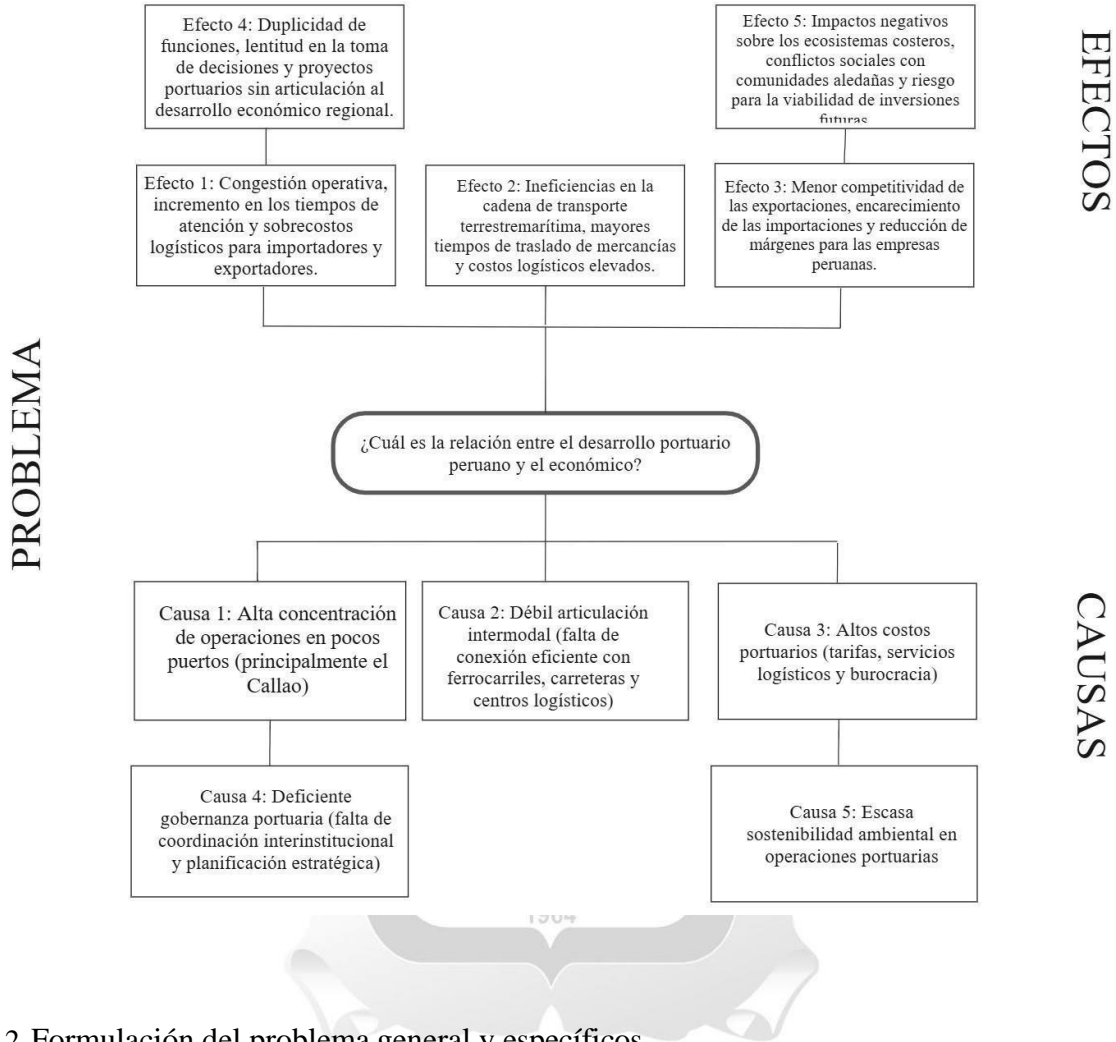
Efecto: Duplicidad de funciones, lentitud en la toma de decisiones y proyectos portuarios sin articulación al desarrollo económico regional.

Causa 5: Escasa sostenibilidad ambiental en operaciones portuarias

Efecto: Impactos negativos sobre los ecosistemas costeros, conflictos sociales con comunidades aledañas y riesgo para la viabilidad de inversiones futuras.

Figura 1

Arbol de Causa - Efecto



2.2. Formulación del problema general y específicos

En relación a la problemática arriba expuesta se llega a la formulación del siguiente problema para el estudio: ¿Cuál es la relación entre el desarrollo portuario peruano y el económico?

Y, de igual forma se formulan los siguientes objetivos específicos: ¿Cómo afectan las deficiencias en infraestructura y conectividad intermodal portuaria a la competitividad del comercio exterior peruano?

¿De qué manera los altos costos logísticos y la limitada eficiencia operativa de los puertos impactan en el crecimiento económico de las regiones vinculadas al hinterland portuario?

2.3. Objetivo general y específicos

Objetivo general:

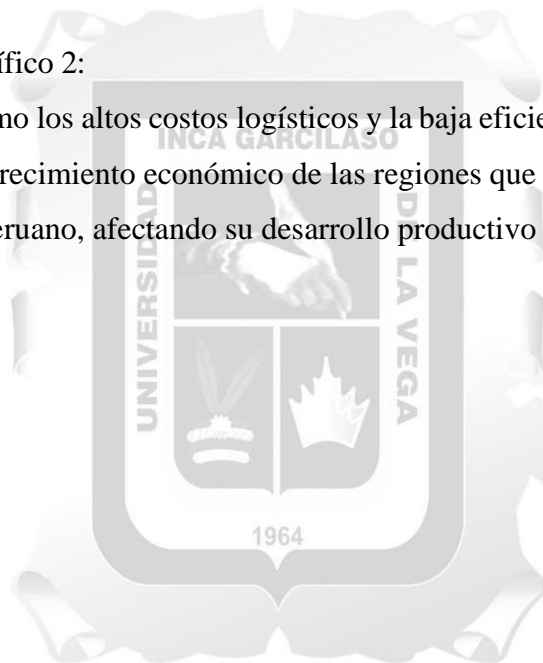
Analizar la relación entre el desarrollo portuario peruano y el desarrollo económico nacional, identificando los factores logísticos, operativos y territoriales que inciden en la competitividad del país.

Objetivo específico 1:

Evaluar el impacto de las deficiencias en infraestructura y la débil articulación intermodal de los puertos peruanos en la competitividad del comercio exterior, considerando tiempos, costos y eficiencia logística.

Objetivo específico 2:

Determinar cómo los altos costos logísticos y la baja eficiencia operativa de los puertos inciden en el crecimiento económico de las regiones que conforman el hinterland portuario peruano, afectando su desarrollo productivo y comercial.



CAPITULO III: JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACION

El presente capítulo tiene como finalidad exponer las razones fundamentales que sustentan la realización de esta investigación, así como establecer los límites espaciales, temporales y temáticos que la acotan. En ese sentido, se desarrolla primero la justificación e importancia del estudio, destacando la relevancia del desarrollo portuario como un eje estratégico para el fortalecimiento del comercio exterior, la dinamización de las economías regionales y la mejora de la competitividad nacional en el contexto de la globalización. Luego, se plantea la delimitación necesaria para enfocar el análisis en aspectos concretos, considerando el marco geográfico, el período de análisis y las variables que guiarán el estudio. La investigación cobra particular importancia ante la creciente necesidad de consolidar un sistema portuario peruano más moderno, eficiente e integrado, capaz de responder a los desafíos del comercio internacional y contribuir al desarrollo económico sostenible del país. En ese marco, se justifica la urgencia de abordar de manera científica y sistemática las debilidades estructurales que limitan el desempeño de los puertos peruanos, así como de identificar oportunidades de mejora que generen beneficios tangibles a nivel económico, logístico y territorial. Asimismo, la delimitación del estudio permite definir claramente el objeto de análisis y enfocar los esfuerzos investigativos en variables clave relacionadas con la infraestructura portuaria, la eficiencia operativa, la conectividad intermodal, los costos logísticos y el impacto económico regional. Esto garantiza una aproximación metodológica coherente y acotada, que facilite la obtención de resultados pertinentes y útiles para la toma de decisiones tanto en el ámbito público como privado.

3.1. Justificación e importancia del estudio

Justificación teórica:

Desde el punto de vista teórico, esta investigación se sustenta en el análisis de la relación entre el desarrollo portuario y el crecimiento económico, incorporando enfoques provenientes de la economía del transporte, la logística internacional y la planificación territorial. El estudio busca contribuir al cuerpo teórico existente sobre puertos como nodos logísticos estratégicos, especialmente en contextos de economías emergentes como la peruana. A través de una revisión crítica de modelos de gobernanza portuaria, eficiencia operativa e intermodalidad, se pretende enriquecer el debate académico sobre el rol que cumplen los puertos en la integración de las cadenas de valor

global y regional. Asimismo, el estudio aporta una perspectiva territorial sobre los impactos económicos del hinterland, lo que amplía la comprensión de los efectos más allá del entorno portuario inmediato.

Justificación práctica:

En el ámbito práctico, la investigación reviste importancia debido a que identifica problemas reales y actuales que afectan el desempeño del sistema portuario peruano, tales como la congestión, los altos costos logísticos, la escasa articulación intermodal y la débil gobernanza institucional. Estos factores limitan la competitividad del país en los mercados internacionales y restringen el crecimiento económico regional vinculado a las zonas de influencia portuaria. Los resultados del estudio pueden servir como base para la formulación de políticas públicas, la toma de decisiones estratégicas por parte de los actores portuarios y logísticos, y el diseño de iniciativas de inversión en infraestructura que respondan de manera más eficiente a las demandas del comercio exterior. Así, se busca generar propuestas viables para optimizar la función de los puertos como motores del desarrollo económico nacional y regional.

Justificación metodológica:

Desde la perspectiva metodológica, el estudio propone un enfoque mixto que combina el análisis documental y teórico con la evaluación de variables operativas, económicas y logísticas relacionadas con el sistema portuario peruano. Este enfoque permitirá no solo examinar la literatura especializada y la normativa vigente, sino también interpretar datos cuantitativos y cualitativos que evidencien la relación entre el desempeño portuario y los indicadores económicos. Asimismo, se aplicará una delimitación temática y territorial que facilitará la concentración del análisis en los puertos de mayor relevancia estratégica para el país y en las regiones que conforman su hinterland. Este abordaje metodológico contribuirá a generar conclusiones rigurosas, sustentadas y aplicables en diversos niveles de análisis.

3.2. Delimitación del estudio

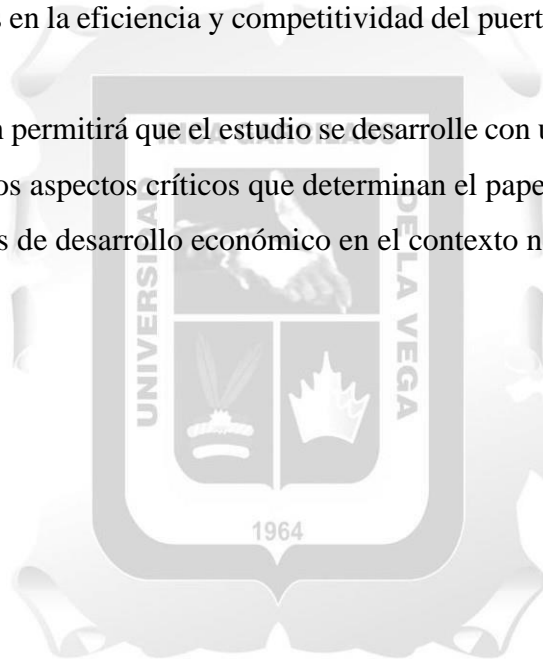
La presente investigación se encuentra delimitada en tres dimensiones fundamentales: espacial, temporal y temática, con el objetivo de acotar el campo de análisis y garantizar una mayor precisión en la obtención e interpretación de los resultados.

En el plano espacial, el estudio se enfoca en los principales puertos marítimos del Perú que tienen un impacto significativo en el comercio exterior y en el desarrollo económico de sus respectivas regiones. Particularmente, se considerarán los puertos del

Callao, Paita y Matarani, debido a su relevancia en términos de volumen de carga movilizada, conectividad internacional y posición estratégica dentro del sistema portuario nacional. Asimismo, se analizarán las regiones que conforman sus hinterlands, comprendiendo las zonas de influencia logística y económica asociadas a cada uno de estos terminales.

En cuanto a la delimitación temática, la investigación se centra en la relación entre el desarrollo portuario y el desarrollo económico, considerando variables como la infraestructura portuaria, la eficiencia operativa, la articulación intermodal, los costos logísticos, la gobernanza institucional y los impactos económicos regionales. Se excluyen del análisis aspectos estrictamente técnicos relacionados con ingeniería portuaria o con la gestión aduanera detallada, salvo en los casos en que estas variables tengan efectos directos en la eficiencia y competitividad del puerto como infraestructura logística.

Esta delimitación permitirá que el estudio se desarrolle con un enfoque coherente, viable y enfocado en los aspectos críticos que determinan el papel de los puertos peruanos como agentes de desarrollo económico en el contexto nacional.



CAPITULO IV: FORMULACIÓN DEL DISEÑO

En este capítulo se describe la estructura metodológica que sustenta la investigación, detallando los elementos que permiten abordar el problema planteado de manera sistemática, objetiva y coherente. La formulación del diseño tiene como propósito establecer el marco técnico que guiará el proceso de recolección, análisis e interpretación de datos, a fin de generar evidencia empírica y fundamentar las conclusiones del estudio sobre la relación entre el desarrollo portuario peruano y el desarrollo económico. Este capítulo comprende, en primer lugar, la representación esquemática del diseño de investigación, que resume gráficamente la interacción entre las variables de estudio, las etapas del proceso metodológico y los métodos seleccionados. En segundo lugar, se expone la descripción de los aspectos básicos del diseño, tales como el enfoque, tipo y nivel de investigación, así como las técnicas e instrumentos que serán utilizados para la obtención de información. Dado que el fenómeno abordado es complejo y multidimensional, se ha optado por un diseño de carácter mixto, que combina el análisis documental y teórico con la recopilación de datos cuantitativos y cualitativos. Esta estrategia metodológica permitirá identificar no solo las condiciones objetivas del sistema portuario, sino también los efectos económicos en las regiones involucradas y las percepciones de actores relevantes del entorno portuario y comercial. En ese sentido, la formulación del diseño cumple un rol esencial en la articulación de los objetivos del estudio con los medios para alcanzarlos, asegurando la validez, confiabilidad y pertinencia de los hallazgos. Así, se proporciona una base metodológica sólida para la fase de prueba de diseño, y para el desarrollo de propuestas que contribuyan al fortalecimiento del sistema portuario nacional como motor del crecimiento económico en el Perú.

4.1. Diseño esquemático

En este estudio se han empleado tablas y gráficos estadísticos que muestran la actividad portuaria peruana, estos se han analizado y explicado ampliamente.

4.2. Descripción de los aspectos básicos del diseño

El diseño comprende aspectos como la investigación de data estadística y su procesamiento en hoja de cálculo de esta data, también se ha incluido un cálculo orientado a pronosticar el desarrollo económico del Perú relacionado con el desarrollo portuario del país.

CAPITULO V: PRUEBA DE DISEÑO

El presente capítulo está orientado a la aplicación práctica del diseño metodológico previamente formulado, con el objetivo de contrastar empíricamente los elementos teóricos abordados y evaluar la relación entre el desarrollo portuario peruano y el desarrollo económico. A través de la prueba de diseño, se busca validar la estructura propuesta, verificar la pertinencia de los instrumentos de recolección de datos y obtener información que permita responder a los objetivos y problemas específicos planteados en la investigación. Este proceso implica la implementación de las técnicas y herramientas definidas en el capítulo anterior, ya sea mediante el análisis de información secundaria, el uso de bases estadísticas oficiales, entrevistas a actores clave del entorno portuario, o encuestas aplicadas a representantes del sector logístico, empresarial o institucional. La aplicación del diseño se enfoca en identificar de manera concreta las limitaciones, oportunidades e impactos del desarrollo portuario sobre variables económicas relevantes como la competitividad del comercio exterior, el crecimiento regional y la integración logística. Asimismo, este capítulo permite observar la operatividad del diseño metodológico en un contexto real, identificar posibles ajustes o limitaciones, y generar una base sólida para las conclusiones y recomendaciones. La prueba del diseño cumple así una doble función: por un lado, verificar la validez de la propuesta metodológica y, por otro, generar resultados preliminares que nutran la reflexión crítica sobre el papel estratégico de los puertos en el desarrollo económico del Perú. Este ejercicio también contribuye a fortalecer la utilidad práctica del estudio, al ofrecer evidencia concreta que puede ser considerada por instituciones públicas, operadores logísticos, planificadores territoriales y responsables de la política portuaria nacional.

5.1 Aplicación de la propuesta de solución

Desarrollo portuario peruano como agente de desarrollo económico en el Perú
(PIEP, 2024)

El desarrollo económico de un país está relacionado con su capacidad portuaria por cuanto esta última es un indicador de que la nación tiene una gran dinámica comercial. A continuación, se presentan los principales terminales en el País.

Figura 2

Lista de Terminales Portuarias y Embarcaderos que conforman el SPN y su Clasificación

Nro	Nombre del Terminal Portuario / Embarcadero	Administrador Portuario	Región	Trafico Relevante
1	MUELLE HÍBRIDO MU2	PETOPERÚ S.A.	Piura	Hidrocarburos
2	TP REFINERIA TALARA	PETOPERÚ S.A.	Piura	Hidrocarburos
3	TP MULTIBOYAS PAITA - PENTA TANKS TERMINALS	PENTA TANKS TERMINALS S.A.	Piura	Hidrocarburos
4	TP PAITA	TP EUROANDINOS PAITA S.A.	Piura	General
5	TP MISKI MAYO	COMPAÑÍA MINERA MISKI MAYO S.R.L.	Piura	Minerales
6	TP MULTIBOYAS ETEN	TERMINALES DEL PERÚ	Lambayeque	Hidrocarburos
7	TP MULTIBOYAS SALAVERRY	TERMINALES DEL PERÚ	La Libertad	Hidrocarburos
8	TP MULTIPROPÓSITO SALAVERRY	SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	La Libertad	General
9	TP CHIMBOTE	GOBIERNO REGIONAL DE ANCASH	Ancash	General
10	TP MUELLE SIDERPERÚ	SIDERPERU S.A.	Ancash	Minerales
11	TP MULTIBOYAS CHIMBOTE	TERMINALES DEL PERÚ	Ancash	Hidrocarburos
12	TP MULTIBOYAS COLPEX - CHIMBOTE	COLPEX INTERNATIONAL S.A.C.	Ancash	Aceite de pescado
13	TP PUNTA LOBITOS - ANTAMINA	CIA. MINERA ANTAMINA S.A.	Ancash	Minerales
14	TP MULTIBOYAS QUIMPAC - PARAMONGA	QUIMPAC S.A.	Lima	Químicos
15	TP MULTIBOYAS SUPE	TERMINALES DEL PERÚ	Lima	Hidrocarburos
16	TP MULTIBOYAS COLPEX - SUPE *	COLPEX INTERNATIONAL S.A.C.	Lima	Aceite de pescado
17	TP MULTIBOYAS BLUE PACIFIC OILS - CHANCAY	BLUE PACIFIC OILS S.A.C	Lima	Aceite de pescado
18	TERMINAL MARÍTIMO DE REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A.	REFINERIA LA PAMPILLA S.A.	Lima	Hidrocarburos
19	TP MULTIBOYAS SOLGAS	SOLGAS S.A.	Lima	Gas Licuado de Petroleo (GLI)
20	TP MULTIBOYAS VALERO PERÚ S.A.C.	VALERO PERÚ S.A.C.	Lima	Bio Diesel

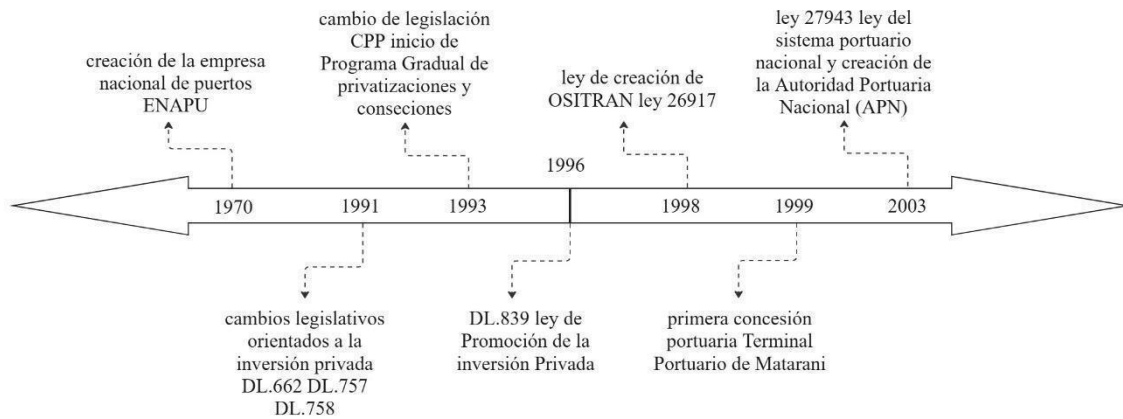
Nro	Nombre del Terminal Portuario / Embarcadero	Administrador Portuario	Región	Trafico Relevante
21	TP MULTIBOYAS TRALSA	TRALSA S.A.	Lima	Químicos
22	TP MULTIBOYAS QUIMPAC - OQUENDO	QUIMPAC S.A.	Lima	Químicos
23	TP MULTIBOYAS SUDAMERICANA DE FIBRAS	SUDAMERICANA DE FIBRAS S.A.	Lima	Químicos
24	TP MULTIBOYAS ZETA GAS ANDINO	ZETA GAS ANDINO S.A.	Callao	Gas Licuado de Petroleo (GLP)
25	TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADO DE MINERALES	TRANSPORTADORA CALLAO S.A.	Lima	Concentrado de Minerales
26	TP CALLAO (TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO)	APM TERMINALS CALLAO S.A.	Lima	Mineral, graneles y contenedores
27	TP CALLAO (NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES - ZONA SUR)	DP WORLD CALLAO S.R.L.	Lima	Contenedores
28	TP UNIÓN ANDINA DE CEMENTOS	UNACEM PERÚ S.A.	Lima	Granel sólido
29	TP MULTIBOYAS CONCHÁN	PETROPERÚ S.A.	Lima	Hidrocarburos
30	TP PERÚ LNG MELCHORITA	PERÚ LNG S.R.L.	Lima	Gas
31	TP MULTIBOYAS PISCO	PETROPERÚ S.A.	Ica	Hidrocarburos
32	TP PLUSPETROL - PISCO	PLUSPETROL PERU CORPORATION S.A.	Ica	Hidrocarburos
33	TP GENERAL SAN MARTÍN	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	Ica	Multipropósito
34	TP SHOUGANG HIERRO PERÚ	SHOUGANG HIERRO PERÚ S.A.A.	Ica	Minerales
35	TP MULTIBOYAS MINA JUSTA	MARCOBRE S.A.C	Ica	Ácido Sulfúrico
36	TP MATARANI	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	Arequipa	Multipropósito
37	TP MULTIBOYAS MOLLENDO	PETROPERÚ S.A.	Arequipa	Hidrocarburos
38	TP MULTIBOYAS MONTE AZUL	MONTE AZUL LOGÍSTICA S.A.C	Arequipa	Hidrocarburos
39	TP MULTIBOYAS TABLONES	HERN PERÚ COPPER CORPORACIÓN – Sucursal de	Moquegua	Hidrocarburos
40	TP TABLONES	HERN PERÚ COPPER CORPORACIÓN – Sucursal de	Moquegua	Ácido Sulfúrico

Nro	Nombre del Terminal Portuario / Embarcadero	Administrador Portuario	Región	Trafico Relevante
41	TP MULTIBOYAS ILO	PETROPERÚ S.A.	Moquegua	Hidrocarburos
42	TP ILO	ENAPU S.A.	Moquegua	Multipropósito
43	TP SOUTHERN PERÚ	HERN PERÚ COPPER CORPORATION – Sucursal de	Moquegua	Multipropósito
44	TP MULTIBOYAS TLT	TRABAJOS MARÍTIMOS S.A	Moquegua	Granel líquidos
45	TP ENGIE	ENGIE ENERGÍA PERÚ S.A.	Moquegua	Minerales
46	TP PETROPERÚ IQUITOS	PETROPERÚ S.A.	Loreto	Hidrocarburos
47	TP IQUITOS	ENAPU S.A.	Loreto	General
48	TP GLP AMAZÓNICO	GLP AMAZÓNICO S.A.C.	Loreto	Gas
49	TP PETROPERÚ - MORONA	PETROPERÚ S.A.	Loreto	Hidrocarburos
50	TP PETROPERÚ - SARAMIRIZA (ESTACIÓN 5)	PETROPERÚ S.A.	Loreto	Hidrocarburos
51	TP PETROPERÚ - SAN JOSÉ DE SARAMURO (ESTACIÓN 1)	PETROPERÚ S.A.	Loreto	Hidrocarburos
52	TP PETROPERÚ - ANDOAS	PETROPERÚ S.A.	Loreto	Hidrocarburos
53	TP PETROPERÚ YURIMAGUAS	PETROPERÚ S.A.	Loreto	Hidrocarburos
54	TP YURIMAGUAS - NUEVA REFORMA	CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	Loreto	General
55	TP YURIMAGUAS (ENAPU)	ENAPU S.A.	Loreto	General
56	TP LOGÍSTICA PERUANA DEL ORIENTE DE PUCALLPA	LOGISTICA PERUANA DEL ORIENTE S.A.	Ucayali	General
57	TP PUERTO MALDONADO *	ENAPU S.A.	Madre de Dios	General
58	EMBARCADERO MUELLE DE CAPITANES	ESTADO PERUANO (EN TRÁMITE)	Lima	Pasajeros
59	TP TERRANOVA	TERRANOVA E.I.R.L.	Ucayali	General
60	TP TRANSTOTAL LOGÍSTICA SELVA S.A.	TRANSTOTAL LOGÍSTICA SELVA S.A.	Ucayali	General

1964

Figura 3

Cronología de la Reforma del Sector Portuario



Nota. Elaboración propia, extraído de afin.org

Figura 4

Participación de los puertos concesionados en el movimiento de carga

Modalidad	Capacidad	2018 - 2023
Terminales concesionados	TEUs	99%
	TM	48%
Resto de Terminales	TEUs	1%
	TM	52%

Figura 5

PBI PERU 2015 - 2023

PERÚ: PRODUCTO BRUTO INTERNO TOTAL Y POR HABITANTE, 1994-2024
Valores a precios corrientes

Año	Producto Bruto Interno			Producto Bruto Interno por habitante		Tasa Anual de Crecimiento del Deflactor Implícito del PBI
	Millones de Soles	Tasas Anuales de Crecimiento	Población ^{1/}	Soles	Tasas Anuales de Crecimiento	
2015	604,416	6.0	29,964,499	20,171	4.8	2.7
2016	647,668	7.2	30,422,831	21,289	5.5	3.1
2017	687,989	6.2	30,973,992	22,212	4.3	3.6
2018	731,588	6.3	31,562,130	23,179	4.4	2.3
2019	761,984	4.2	32,131,400	23,715	2.3	1.9
2020	703,915	-7.6	32,625,948	21,575	-9.0	3.7
2021P/	878,281	24.8	33,035,304	26,586	23.2	10.1
2022P/	943,706	7.4	33,396,698	28,257	6.3	4.5
2023E/	999,447	5.9	33,725,844	29,634	4.9	6.3
2024E/	1,085,708	8.6	34,038,457	31,897	7.6	5.2

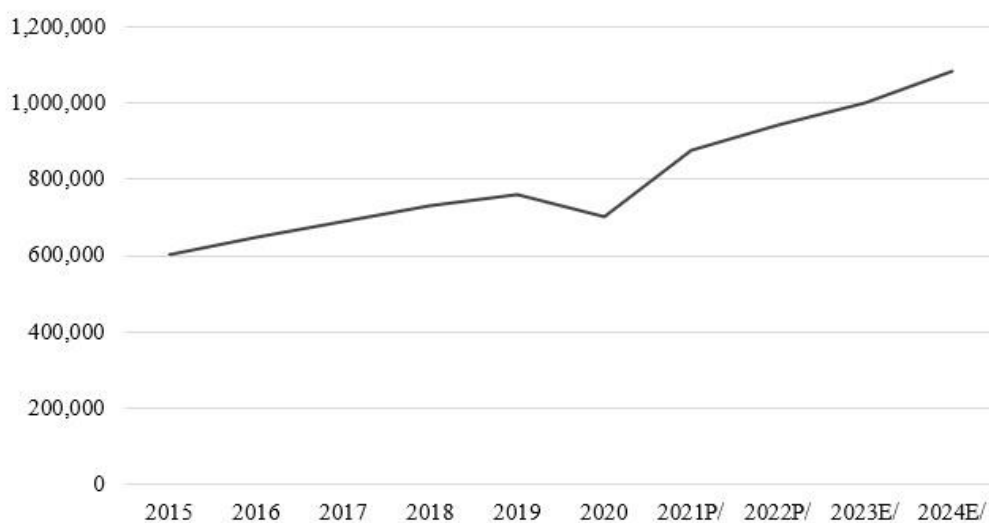
^{1/} Perú: Estimaciones y Proyecciones de la Población por Departamento, 1995 - 2030.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Nota. Extraído de INEI 2025



PBI PERU 2015 - 2023



El cuadro estadístico muestra la evolución del Producto Bruto Interno (PBI) total y per cápita en Perú a precios corrientes entre los años 2015 y 2024, además de las tasas de crecimiento anual del PBI, del PBI per cápita y del deflactor implícito del PBI. A continuación, se presenta un análisis por componentes:

1. Evolución del PBI Total (Millones de soles)

En 2015, el PBI fue de 604,416 millones de soles.

En 2023E (estimado), ascendió a 999,408 millones, y para 2024E se proyecta 1,085,708 millones, lo que evidencia una creciente expansión económica.

El mayor crecimiento anual se registró en 2021 (13.6%), como efecto rebote tras la recesión del 2020 por la pandemia.

El único año de contracción fue 2020, con una caída del 7.6%.

2. PBI per cápita

El PBI por habitante también sigue una tendencia ascendente: de 20,711 soles en 2015 a 31,897 soles estimados en 2024.

En 2020, cayó a 21,575 soles, reflejando el impacto del COVID19 no solo en la economía general, sino en los ingresos promedio por persona (9.0% de crecimiento).

A partir de 2021, se recupera con fuerza (20.3% de crecimiento anual en 2021).

3. Población

La población pasa de 29.9 millones (2015) a 34 millones (2024), lo que implica un crecimiento moderado.

Este crecimiento poblacional amortigua parcialmente el crecimiento del PBI en términos per cápita.

4. Tasa de crecimiento del deflactor implícito del PBI

El deflactor, que refleja la variación de precios de la producción interna, fue más alto en 2021 (10.1%), señalando un repunte inflacionario tras la pandemia.

Para 2024, se estima en 5.2%, manteniéndose en un rango moderado, pero por encima de los valores previos a 2020.

Conclusiones

1. El crecimiento económico del Perú muestra una tendencia sostenida, con un fuerte rebote en 2021 y recuperación posterior al impacto de la pandemia.

2. La mejora del PBI per cápita indica que la expansión económica también se ha traducido en mejoras promedio por habitante, aunque con desigualdad probable no visible en este cuadro.

3. El incremento del deflactor en 2021 puede haber implicado presiones inflacionarias, que se moderan en años posteriores.

4. La tendencia creciente de la población exige una planificación económica robusta para sostener y distribuir el crecimiento económico de forma equitativa.

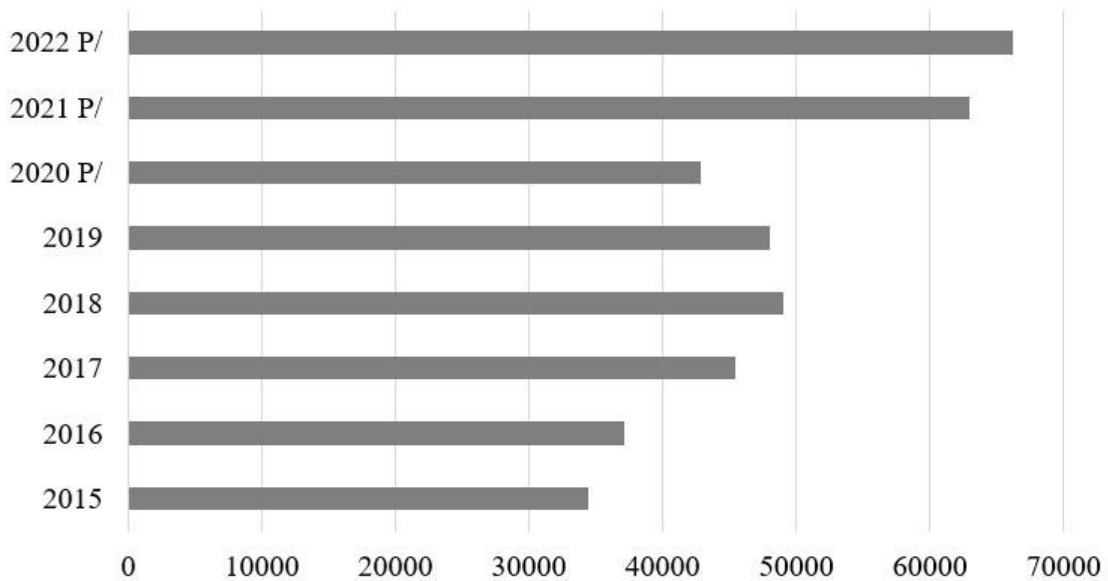


Figura 6*Exportación FOB 2015 - 2022*

EXPORTACIÓN FOB, SEGÚN PRINCIPALES PRODUCTOS, 2015-2022
(Millones de US dólares)

Principales Productos	2015	2016	2017	2018	2019	2020 P/	2021 P/	2022 P/
Valor Total	34414	37082	45422	49066	47980	42826	62967	66235
I. Productos Tradicionales	23432	26183	33566	35638	34014	29985	46659	47760
Pesqueros	1457	1269	1789	1938	1929	1542	2335	2381
Harina de pescado	1158	999	1459	1564	1509	1180	1806	1817
Volumen (Miles Tm)	698	634	1031	1027	1052	862	1209	1108
Precio (US\$/Tm)	1658	1576	1415	1523	1435	1369	1494	1641
Aceite de pescado	299	270	330	375	420	363	529	564
Volumen (Miles Tm)	119	95	171	196	184	141	226	147
Precio (US\$/Tm)	2518	2844	1928	1911	2284	2574	2341	3852
Agrícolas	723	878	827	762	774	731	857	1354
Algodón	3	2	1	2	2	1	2	1
Volumen (Miles Tm)	1	1	1	1	1	1	1	0
Precio (US\$/Tm)	2415	1889	1911	2442	2148	1975	3053	2159
Azúcar	18	28	18	14	41	58	49	72
Volumen (Miles Tm)	35	49	34	33	95	111	79	105
Precio (US\$/Tm)	519	575	532	432	427	526	615	686
Café	614	763	714	682	637	645	769	1236
Volumen (Miles Tm)	185	241	247	261	233	215	195	247
Precio (US\$/Tm)	3319	3160	2887	2610	2735	2997	3946	5009
Resto de Agrícolas 1/	87	86	94	64	95	26	38	46
Mineros	18950	21819	27582	28899	28336	26128	39757	38120
Cobre	8168	10171	13845	14939	14001	13040	20633	19849
Volumen (Miles Tm)	1644	2317	2438	2488	2555	2184	2311	2519
Precio (¢US\$/Lb)	225	199	258	272	249	271	405	357
Estaño	342	344	370	352	382	367	879	779
Volumen (Miles Tm)	21	19	18	17	20	20	25	27
Precio (¢US\$/Lb)	745	826	928	933	864	828	1571	1324
Hierro	350	344	434	484	978	1147	2257	1751
Volumen (Millones Tm)	12	11	12	15	16	14	18	19
Precio (US\$/Tm)	30	31	37	33	62	80	124	90
Oro	6651	7426	8270	8259	8555	7830	10124	10158
Volumen (Miles Oz. Troy)	5744	5937	6564	6513	6140	4427	5629	5644
Precio (US\$/Oz Troy)	1158	1251	1260	1268	1393	1769	1799	1800
Plata refinada	138	120	118	123	81	94	117	90
Volumen (Millones Oz. Troy)	9	7	7	8	5	5	5	4
Precio (US\$/Oz Troy)	15	17	17	16	17	20	25	21
Plomo 2/	1548	1658	1726	1545	1567	1461	2029	1720
Volumen (Miles Tm)	938	942	866	794	836	746	863	758
Precio (¢US\$/Lb)	75	80	90	88	85	89	107	103
Zinc	1508	1469	2399	2574	2114	1707	2683	2675
Volumen (Miles Tm)	1190	1103	1237	1208	1195	1170	1215	1105
Precio (¢US\$/Lb)	57	60	88	97	80	66	100	110
Molibdeno	220	273	368	612	656	478	1032	1095
Volumen (Miles Tm)	18	25	25	27	30	30	32	30
Precio (¢US\$/L.)	561	505	656	1022	981	734	1452	1673
Resto de Mineros 3/	27	15	51	11	2	6	3	4
Petróleo y Gas Natural	2302	2217	3369	4039	2975	1584	3711	5905
Petróleo y derivados	1853	1693	2597	2997	2352	1008	2007	2739
Volumen (Millones de Barriles)	37	41	50	45	38	22	26	28
Precio (US\$/Barril)	50	42	52	67	62	46	76	97
Gas natural	449	523	772	1042	623	576	1703	3166
Volumen (Miles m3)	8093	9589	9222	8455	9018	8829	5732	7725
Precio (US\$/m3)	55	55	84	123	69	65	297	410
II. Productos No Tradicionales	10895	10798	11725	13240	13812	12719	16114	18221
III. Otros 4/	88	101	130	189	154	121	193	254

Exportación FOB 2015 - 2022



Análisis General del Valor Total Exportado

El valor total de exportaciones aumentó significativamente de US\$ 34,414 millones (2015) a US\$ 66,235 millones (2022), lo que representa un crecimiento del 92.5% en 8 años.

El mayor salto ocurrió entre 2020 y 2021, donde las exportaciones aumentaron de US\$ 42,826 millones a US\$ 62,967 millones (un incremento de 47%), debido a la recuperación post COVID y al alza de los precios de los commodities.

Los productos tradicionales (mineros, pesqueros, agrícolas, petróleo y gas) siguen siendo el motor de las exportaciones, con más del 72% del total exportado en 2022.

Aun así, los productos no tradicionales han mantenido un crecimiento constante, reflejando diversificación exportadora.

Minería: Pilar de las exportaciones

El rubro minero es el más importante dentro de los tradicionales. En 2022 representó US\$ 38,120 millones, más del 57% del total exportado.

Destacan:

Cobre: pasó de US\\$ 8,168 M (2015) a US\\$ 19,849 M (2022), aunque con ligera caída desde 2021.

Oro: se mantuvo estable alrededor de US\\$ 10,000 M.

Zinc, plomo y molibdeno también crecieron, principalmente por el aumento de precios internacionales.

Sector pesquero

Crecimiento relevante en harina y aceite de pescado, especialmente en precio:

Harina: de US\\$ 1,158 M (2015) a US\\$ 1,817 M (2022).

Aceite: de US\\$ 299 M a US\\$ 564 M, destacando un salto en el precio a US\\$ 3,852/Tm.

Agrícola tradicional (Café)

El café muestra crecimiento sostenido, alcanzando US\\$ 1,236 M en 2022, duplicando su valor respecto a 2015.

El precio por tonelada subió de US\\$ 3,319 a US\\$ 5,009, consolidando su rol como cultivo de exportación estratégico.

Petróleo y Gas Natural

El gas natural fue uno de los rubros con mayor dinamismo reciente: pasó de US\\$ 449 M (2015) a US\\$ 3,166 M (2022) (+605%).

Se debió principalmente a la disparada de precios (de US\\$ 55 a US\\$ 410/m³).

Conclusiones Clave:

1. El crecimiento exportador peruano ha sido sostenido, destacando la recuperación tras la pandemia.
2. La minería sigue liderando, pero sectores como el gas natural, pesca y café han ganado protagonismo.
3. La diversificación de exportaciones avanza, aunque los productos tradicionales siguen dominando la balanza.
4. Los precios internacionales influyen de manera decisiva en el valor exportado (como en cobre, café y gas).

CONCLUSIONES

1. El desarrollo portuario peruano tiene una relación directa y significativa con el crecimiento económico nacional, ya que los puertos actúan como nodos estratégicos para el comercio exterior, facilitando el flujo de bienes, reduciendo tiempos de transporte y promoviendo la integración económica del país con los mercados internacionales. La expansión y modernización portuaria no solo genera empleos e inversiones, sino que también impulsa actividades productivas en regiones conectadas al hinterland, generando un efecto multiplicador en la economía.

2. Las deficiencias en infraestructura portuaria y en la conectividad intermodal limitan la competitividad del comercio exterior peruano, afectando negativamente los tiempos de tránsito, aumentando los costos logísticos y reduciendo la confiabilidad de los servicios de transporte. La falta de integración eficiente entre puertos, carreteras, ferrocarriles y centros de distribución genera cuellos de botella logísticos que impiden aprovechar plenamente las ventajas comparativas del país.

3. Los altos costos logísticos, sumados a la baja eficiencia operativa en algunos puertos peruanos, impactan directamente en la rentabilidad de las exportaciones e importaciones, reduciendo el atractivo del Perú como hub comercial regional. Este efecto es particularmente visible en las regiones del interior del país, donde los costos de transporte terrestre y la limitada infraestructura portuaria desalientan la actividad económica formal y restringen el acceso a mercados externos.

4. La modernización tecnológica, la digitalización de procesos y la gobernanza eficiente son condiciones clave para lograr un sistema portuario competitivo y sostenible, capaz de responder a las exigencias del comercio global. La implementación de ventanillas únicas, la automatización de operaciones y la mejora en la transparencia institucional fortalecen la cadena logística, disminuyen la informalidad y elevan la confianza de los actores privados e internacionales en el sistema portuario peruano.

5. Los beneficios del desarrollo portuario no se distribuyen de manera uniforme entre regiones y sectores económicos, lo que exige una planificación estratégica que considere criterios de equidad territorial. Para que los puertos sean verdaderos agentes

de desarrollo económico inclusivo, es necesario articular políticas públicas que conecten la infraestructura portuaria con iniciativas de desarrollo regional, zonas económicas especiales y clústeres logísticos que impulsen la competitividad del país en su conjunto.



RECOMENDACIONES

1. Impulsar una política nacional de desarrollo portuario con enfoque intermodal y descentralizado, que priorice la modernización de la infraestructura portuaria, el fortalecimiento de la conectividad terrestre y ferroviaria, y la integración eficiente de los puertos con los centros productivos del país. Esta política debe contemplar la articulación entre los niveles de gobierno (central, regional y local) para garantizar su sostenibilidad y cobertura territorial.

2. Implementar mecanismos de financiamiento público privado (APP) para la modernización de puertos y plataformas logísticas, promoviendo inversiones que eleven la capacidad operativa, reduzcan los tiempos de atención y mejoren la competitividad. Se debe fomentar la participación del sector privado bajo esquemas de regulación clara, transparencia y fiscalización para asegurar la eficiencia y equidad de los servicios portuarios.

3. Reducir los costos logísticos mediante la digitalización de procesos portuarios y la automatización de operaciones clave, promoviendo el uso de tecnologías como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el blockchain y los sistemas de trazabilidad en tiempo real. Esto permitirá mejorar la eficiencia del comercio internacional, reducir trámites, y facilitar el acceso de pequeños y medianos exportadores a los mercados globales.

4. Fortalecer la gobernanza y la planificación estratégica portuaria mediante la creación de autoridades regionales portuarias o comités interinstitucionales, que garanticen la coordinación entre actores públicos, privados y comunitarios. Esta medida contribuirá a una mejor toma de decisiones sobre inversiones, sostenibilidad ambiental, desarrollo del hinterland y mejora en la calidad de los servicios portuarios.

5. Desarrollar planes de desarrollo económico regional integrados a la dinámica portuaria, especialmente en zonas con potencial logístico productivo, incentivando clústeres de exportación, zonas francas y corredores logísticos. Esto permitirá aprovechar al máximo los beneficios del desarrollo portuario, distribuyendo sus efectos

positivos hacia las regiones más alejadas y promoviendo un crecimiento económico más inclusivo y equitativo.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aparisi, J., Fillol, A., & Ripoll, V. (2008). Análisis y desarrollo del proceso de planificación estratégica del sistema portuario español. *Contabilidad y Negocios*, 3(6). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281621751006>
- Bobadilla Falla, D. J., & Venegas Camargo, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. *Politécnico*, 2. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9020377>
- Buchelli, L. (2021). *El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay* [Academia Diplomática del Peru]. <https://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/194/2021%20Tesis%20Buche%20Reyes%20Luccia%20Anthonella.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cabello, R., Andrade, M., & Lopez, J. (2022). Situación actual del sector portuario y los objetivos del desarrollo sostenible (ODS): el caso del puerto de Veracruz, México. *Estudios Sociales*, 32(60).
- Cevallos, G. (2002). *El sistema portuario ecuatoriano y su integración a la Cuenca del Pacífico* [Instituto de Altos Estudios Nacionales]. <https://repositorio.iaen.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/24000/6339/IAEN-010-2002.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Estrada, A. (2021). *El modelo de gestión “landlord Port” y su relación con el Desarrollo portuario en el Perú*. Universidad de Lima.
- Freire-Seoane, M. J., Bermúdez, B. L., & Pais-Montes, C. (2018). Classical port governance and the new trend in the countries of latin america. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, 50(153), 517–550. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13649>
- García, E. (2018). *La importancia de la bioceanidad y el desarrollo portuario en México, caso : Puerto de Veracruz y Puerto de Lázaro Cárdenas de 2012-2016* [Universidad Nacional Autónoma de México]. https://repositorio.unam.mx/contenidos/la-importancia-de-la-bioceanidad-y-el-desarrollo-portuario-en-mexico-caso-puerto-de-veracruz-y-puerto-de-lazaro-cardena-3431125?c=Ea5pNl&d=false&q=*&i=3&v=1&t=search_0&as=0

- Gonzales, F. (2018). El transporte marítimo y los desarrollos portuarios. El nuevo rol de las alianzas marítimas en el tablero internacional. *Estudios de Economía Aplicada*, 36(3), 647–668. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6566755>
- Guerrero Molina, M. I., Vásquez Suárez, Y. A., & Valdés, D. M. (2022). Port characteristics of development in the Colombian Caribbean. *Revista En-Contexto*, 10(16), 223–242. <https://doi.org/10.53995/23463279.1157>
- Hernandez, S. (2011). *Importancia de la infraestructura portuaria en el desarrollo económico de México* [Universidad Nacional Autónoma de México]. https://tesiunamdocumentos.dgb.unam.mx/ptd2012/abril/0678950/0678950_A1.pdf
- Lopez, J. (2023). *Análisis de la escasez de personal calificado y su incidencia en la competitividad en la agencia marítima b&m sac en el puerto del Callao 2021* [Universidad Nacional del Callao]. <https://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/9804/TESIS%20-%20LOPEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Massin, T. (2015). Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990. *Revista Transporte y Territorio*, 12, 48–69. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333039205004>
- Miranda, L. (2017). *Impacto del puerto en el desarrollo económico y financiero de la ciudad de Manta* [Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/17669/1/T-UCSG-POS-MFEE-266.pdf>
- Ortiz, N., González, N., Molina, B., Soler, F., & Camarero, A. (2020). Blue Ocean strategy for the port sector (synchronomodality and digitization). *Entre Ciencia e Ingeniería*, 14(27), 50–57. https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/14093/Rodr%c3%a%a%u00f1ez_Muente_Eduardo.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Paredes, M. (2022). *El sistema portuario nacional y su relación con el comercio internacional de mercancías en los puertos de Iquitos, 2021* [Universidad Cesar Vallejo].

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/102527/Paredes_TM-SD.pdf?sequence=1

Peñaloza, J. (2022). *Supervisión de la infraestructura portuaria y su impacto en el Efectivo servicio de transporte de carga en el puerto del Callao* [Universidad Federico Villareal]. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/6245>

PIEP. (2024). *Plataforma de información de estadísticas portuarias*.

<Https://Piep.Apn.Gob.Pe/Publicaciones-Estadisticas/>.

<https://piep.apn.gob.pe/publicaciones-estadisticas/>

Ruano, L. (2019). *Análisis de la Relación entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas Pesqueras: Deprodemar y Deriancomp* [Pontificia Universidad Católica del Ecuador]. <https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/8943381a-2248-45c1-8e5f-21478be11d9d/content>

Solano de las Aguas, S. P. (2010). De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del Gran Caribe en el Siglo XIX.

Historelo.Rev.Hist.Reg.Local, 2(4), 9–43.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2010000200002

