



Facultad de Ciencias Jurídicas

Carrera de Estudios Internacionales

**El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico:
Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de
las Exportadoras del Austro Ecuatoriano**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del
grado de Licenciada en Estudios Internacionales**

Autoras:

Johanna Estefanía Jarrín Córdova

Glenda Brigette Cumbe Mejía

Directora:

Magíster Claudia Inés Campoverde Cárdenas

Cuenca – Ecuador

2026

DEDICATORIA

-Glenda Cumbe

A mis padres, por siempre ser mi lugar seguro, el sustento de cada uno de mis pasos y mi fuente inagotable de inspiración. Gracias por transformar sus grandes sacrificios en mis oportunidades y por sus palabras de aliento en los momentos difíciles. Gracias por haberme dado las alas para alcanzar mis sueños y por enseñarme que, cuando se riegan con esfuerzo y amor, los sueños siempre florecen. Dedico este trabajo a su amor incondicional, que siempre ha sido el verdadero motor de mi formación, el latido que guía mi vida y la esencia de mi integridad.

DEDICATORIA

-Johanna Jarrín

Con profundo amor y gratitud, a mis padres, por siempre ser mi mayor apoyo, fortaleza y el origen de cada uno de mis logros. Por siempre convertir sus sacrificios en mis logros, por creer en mi incluso cuando dudaba y darme la oportunidad de llegar hasta aquí. Este logro también es suyo, porque sin ustedes nada de esto habría sido posible.

A Dios por darme fuerzas para no rendirme. A mis hermanos, por acompañarme en este camino y por su apoyo en todo momento. A ustedes, que han sido mi pilar fundamental les dedico este trabajo con mucho amor y cariño.

AGRADECIMIENTO

-Glenda Cumbe

Este más sincero agradecimiento es principalmente a Dios por la vida y la fortaleza que me ha dado para llegar hasta aquí. Luego a mis padres, hermanos y mi familia que siempre con su apoyo, dedicación y confianza, hicieron posible la culminación de este camino académico. Y finalmente a quienes, con su conocimiento y acompañamiento, contribuyeron en esta investigación.

AGRADECIMIENTO

-Johanna Jarrín

Expresó mi agradecimiento a Dios, por darme la fortaleza y sabiduría para culminar esta importante etapa. A mis padres, por su apoyo incondicional, su esfuerzo constante y ser la pieza clave en mi formación personal y académica. Gracias por confiar en mí y acompañarme en cada paso. A mis hermanos, por su comprensión a lo largo de este proceso. Asimismo, a mis docentes y a quienes contribuyeron con su conocimiento, guía y dedicación a esta investigación.

Índice de Contenidos

DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTO	ii
Índice de Contenidos	iii
Índice de Tablas y Anexos	v
Índice de Tablas	v
Índice de Anexos	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
1. Introducción	1
2. Marco Teórico y Estado del Arte	2
2.1 Marco Teórico	2
2.1.1 Bases Geopolíticas y Nuevo Ecosistema Portuario	3
Teoría de los Hubs Portuarios y Reconfiguración Territorial	3
Infraestructura Portuaria y Geopolítica Económica	3
2.1.2 Nodo Logístico, Eficiencia Operativa y Competitividad Regional	3
Definición y Componentes del Nodo Logístico	3
Indicadores Operativos Esenciales	4
Competitividad Regional y Oportunidades Logísticas	4
2.1.3 Conectividad Multimodal y Logística del Hinterland	5
Brecha Tierra Mar	5
Corredores Multimodales, Efectos Territoriales y Aglomeración Productiva	5
Gobernanza, Inversión, Seguridad y Resiliencia	6
2.2 Estado del Arte	7
2.2.1 Chancay como Megapuerto y su Dimensión Geoeconómica	8
2.2.2 Impactos Operativos: Tiempos, Costos y Eficiencia Logística	9
2.2.3 Riesgos: Seguridad, Gobernanza y Externalidades	10
2.2.4 Otros Puertos y Experiencias Internacionales	12
3. Métodos	14
4. Resultados	16
4.1 Normativa	16
4.1.1 Tratado de Libre Comercio Ecuador-China	16
4.1.2 Decisión 617 (CAN)	18
4.1.3 Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad	19
4.2 Entrevistas	19

4.2.1 Sector privado	19
Consortio Malo y Arizaga (COMAR)	20
SICOMEXA	21
NAVIRE	23
ASINCOMEX	25
Comparación del Sector Privado	26
4.2.2 Sector Público	28
Técnico Operador Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Dirección Distrital Cuenca	28
Ex Servidora del Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones MPCEI y Ex directora del Distrito de Cuenca del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	29
4.3 Contraste	32
5. Discusión	34
6. Conclusiones	39
7. Referencias	43
8. Anexos	47

Índice de Tablas y Anexos

Índice de Tablas

Tabla 1 Comparación de Empresas Privadas del Sector Exportador del Austro	26
Tabla 2 Análisis del Sector Público	31
Tabla 3 Contraste de Resultados Obtenidos Entre los Sectores	32

Índice de Anexos

Anexo A Consentimiento Informado de la Entrevista al Técnico Operador del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	47
Anexo B Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa COMAR.	47
Anexo C Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa SICOMEXA.	48
Anexo D Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa NAVIRE.	48
Anexo E Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa ASINCOMEX y Ex Servidora del Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones	49

El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano

RESUMEN

El presente estudio se enfoca en analizar el Puerto de Chancay como Nodo Estratégico frente a la competitividad de las empresas exportadoras del Austro ecuatoriano. Los objetivos de la investigación se basan en examinar el contexto internacional del Puerto de Chancay para evaluar las oportunidades logísticas y comerciales que este Megapuerto puede representar para los sectores productivos del Austro ecuatoriano. También busca identificar los principales desafíos relacionados con la infraestructura, normativa aduanera, institucionalidad y conectividad terrestre que podrían limitar el aprovechamiento de este puerto. Como último objetivo pretende contrastar los beneficios y riesgos que implica su uso frente a los puertos nacionales para exportaciones ecuatorianas. Para ello, se implementó una triangulación de fuentes bajo un enfoque cualitativo, como un tipo de investigación exploratoria/descriptiva con un marco de tres ejes: normativo, experiencia operativa privada y visión institucional pública, desde diferentes ángulos como: análisis documental, revisión de normativa y entrevistas semiestructuradas, siendo el universo de este estudio los sectores productivos del Austro. Dentro de los hallazgos obtenidos, resalta la complementariedad del Megapuerto frente a los puertos nacionales, así como, las oportunidades que este presenta: innovación tecnológica y automatización, reducción de tiempos, capacidad de buques. Asimismo, dentro de los desafíos destacan: infraestructura vial, falta de conocimiento normativo y apoyo institucional.

Palabras clave: Asia, austro, comercio internacional, Ecuador, exportación, Perú, puerto

The Port of Chancay (Peru) as a Strategic Hub: Opportunities and Challenges for the Competitiveness of Exporters in Southern Ecuadorian

ABSTRACT

This study focuses on analyzing the Port of Chancay as a Strategic Node in the face of the competitiveness of exporting companies in Southern Ecuadorian. The objectives of the research are based on examining the international context of the Port of Chancay to evaluate the logistical and commercial opportunities that this Megaport can represent for the productive sectors of the Southern Ecuadorian. It also seeks to identify the main challenges related to infrastructure, customs regulations, institutionality and land connectivity that could limit the use of this port. As a final objective, it aims to contrast the benefits and risks involved in its use against national ports for Ecuadorian exports. To this end, a triangulation of sources was implemented under a qualitative approach, as a type of exploratory/descriptive research with a framework of three axes: normative, private operational experience and public institutional vision, from different angles such as: documentary analysis, review of regulations and semi-structured interviews, the universe of this study being the productive sectors of the Austro. Among the findings obtained, the complementarity of the Megaport compared to national ports stands out, as well as the opportunities it presents: technological innovation and automation, reduction of times, ship capacity. Likewise, among the challenges are: road infrastructure, lack of regulatory knowledge and institutional support.

Keywords: Asia, international commerce, Ecuador, exports, Perú, port

1. Introducción

Este trabajo se origina a raíz del interés sobre cómo el Puerto de Chancay podría ser un proyecto estratégico para el comercio exterior regional. Esta perspectiva permitió reconocer que no es solo una nueva infraestructura portuaria, sino un hito logístico que requiere replantear las tácticas comerciales en el Austro ecuatoriano. Además, en esta investigación se aplican conceptos de Legislación Aduanera en un escenario, como costos y tiempos, normas, trámites aduaneros y procesos que afectan la efectividad del comercio exterior entre Perú y Ecuador.

En ese sentido, esta investigación es esencial debido a que el comienzo de operaciones del Megapuerto de Chancay, diseñado como un centro logístico regional con miras a Asia, da paso a replantear el comercio exterior sudamericano, en base a este estudio primordialmente para el Austro ecuatoriano. Esta región, que se distingue por su producción minera, agrícola e industrial, podría aprovechar una opción logística más eficaz; no obstante, también afronta retos importantes, como lo es la escasa infraestructura terrestre y logística. Debido a esto podrían aprovechar la competitividad de los puertos nacionales que plantean cuestiones estratégicas que necesitan ser examinadas a fondo. Esta investigación ayuda a empresas exportadoras del Austro ecuatoriano a identificar los riesgos y ventajas reales para la toma de decisiones estratégicas para optimizar su competitividad frente al Puerto de Chancay, también, como un aporte a la industria e instituciones públicas menciona la situación real de la conectividad terrestre de la región y sobre trámites aduaneros binacionales. Además, esta investigación es necesaria ya que determina si el Puerto de Chancay supone una posibilidad concreta para crecer o, por lo contrario, conlleva más riesgos.

En función de lo expuesto, el objetivo general de la investigación es analizar las oportunidades y limitaciones estratégicas del Puerto de Chancay en la competitividad del comercio exterior del Austro ecuatoriano, considerando los beneficios logísticos y comerciales que ofrece, así como los desafíos que plantea para la región y la factibilidad de su utilización por parte de los exportadores del Austro. Dentro de este objetivo, tienen lugar tres objetivos específicos, en primera instancia se examina el contexto internacional y regional del Puerto de Chancay para evaluar las posibilidades logísticas y comerciales que el Megapuerto representa para los sectores productivos del Austro ecuatoriano; como segundo punto está la identificación de los desafíos y limitaciones relacionados con infraestructura, normativa aduanera, institucionalidad y conectividad terrestre; y finalmente

como tercer objetivo específico está la comparación de los beneficios y riesgos que implicaría la utilización de este Megapuerto frente a los puertos nacionales en las exportaciones del Austro ecuatoriano.

2. Marco Teórico y Estado del Arte

2.1 Marco Teórico

El comercio exterior constituye un eje estratégico para el desarrollo económico regional y nacional, permitiendo a las regiones especializarse en bienes y servicios competitivos en mercados internacionales (Banco Central del Ecuador, 2024). Desde la teoría económica clásica, el comercio internacional se explica mediante la Teoría de la Ventaja Comparativa, según Ricardo (1817) los países deben especializarse en producir aquellos bienes, en los que se tiene menor costo de oportunidad, de tal manera se puede determinar la dirección del comercio. Bajo este enfoque incluso si un país posee ventajas absolutas en todos los bienes, el comercio resulta beneficioso cuando existe especialización lo que permite aumentar la eficiencia global y el crecimiento económico. El análisis del comercio internacional contemporáneo incorpora no solo el intercambio de bienes, sino también la eficiencia logística, la infraestructura y la integración en cadenas globales de valor. En este contexto, debe analizarse como un sistema integrado donde intervienen variables económicas, logísticas e institucionales.

Es por ello, que este marco teórico presentará varios conceptos y teorías relevantes para fundamentar esta investigación. Para ello es importante comprender qué es el comercio internacional. “Se puede entender entonces el comercio internacional como el conjunto de intercambios de bienes en materia de exportaciones e importaciones” (Salazar et al., 2020, p.566). De tal manera las exportaciones por su parte, según el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (2010) conforme lo determinado en el art. 154 que son las que “permiten la salida ... de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero comunitario o a una Zona Especial de Desarrollo Económico ubicada dentro del territorio aduanero ecuatoriano” (p.74). Desde un enfoque teórico, las exportaciones no deben analizarse únicamente como flujos comerciales, sino como resultado de sistemas logísticos integrados. Según Hummels & Schaur (2012), la competitividad exportadora está directamente vinculada al tiempo de tránsito, la confiabilidad logística y la eficiencia portuaria, factores que influyen de manera decisiva en la participación de las regiones en cadenas globales de valor.

2.1.1 Bases Geopolíticas y Nuevo Ecosistema Portuario

Teoría de los Hubs Portuarios y Reconfiguración Territorial

Algunos autores nos dan ciertas definiciones referentes:

“Los puertos hubs (llamados puertos “pivotes” por analistas de la CEPAL, que buscan castellanizar el término) han sido definidos como puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución” (Martner, 2010, p.323).

Mangan (2008) enfatiza que los hubs modernos funcionan como plataformas logísticas integradas que gracias a su infraestructura conectan el transporte marítimo, terrestre e incluso sistemas digitales, evidenciando que desempeñan un rol como nodos estratégicos dentro de las cadenas globales de suministro. En otras palabras, un puerto hub actúa como un lugar de encuentro de las diferentes cargas que conecta los principales corredores marítimos para luego redistribuirlos, lo que reduce costos operativos y tiempos de transporte. Notteboom & Rodrigue (2005) sostienen que estos puertos pueden lograr cambiar la jerarquía portuaria regional, cambiando la centralización logística hacia infraestructuras más eficientes, esto explica por qué estos puertos no solo manejan cargas nacionales sino también de la región a su alrededor.

Infraestructura Portuaria y Geopolítica Económica

Desde la geopolítica económica, los puertos controlados por capital extranjero adquieren una dimensión estratégica adicional. Farrell & Newan (2019) introducen el concepto de “interdependencia armada”, señalando que el control de infraestructuras críticas permite influir en flujos comerciales y decisiones económicas regionales. En este marco, los megapuertos financiados por actores globales pueden convertirse en instrumentos de poder dentro del comercio internacional.

2.1.2 Nodo Logístico, Eficiencia Operativa y Competitividad Regional

Definición y Componentes del Nodo Logístico

Según Apostolopoulou & Pizarro (2025):

Un nodo logístico es un punto donde se vinculan modos de transporte, operadores y servicios para mover mercancías; su eficiencia depende de decisiones concretas de ingeniería y operación: calado para buques grandes, diseño de muelles y patios, equipamiento (grúas, terminales automatizadas) y sistemas de información que evitan

cuellos de botella. Estas variables técnicas determinan la productividad (TEU por hora) y los tiempos de permanencia, que son los que traducen la infraestructura en reducción de costos y de tiempo para exportadores e importadores.

Indicadores Operativos Esenciales

La eficiencia de un nodo logístico se evalúa mediante indicadores estandarizados como productividad (TEU por hora), tiempo promedio de permanencia y conectividad marítima. Tongzon & Heng (2005) destacan que la productividad portuaria, la conectividad marítima y la calidad institucional son determinantes clave del atractivo de un puerto para los exportadores regionales. Estos factores permiten analizar si un nodo logístico cumple efectivamente su función de reducción de costos y tiempos.

Competitividad Regional y Oportunidades Logísticas

Desde la teoría de la competitividad, Porter (1990) sostiene que la competitividad de una región se mide por la eficiencia de su cadena logística y la capacidad de reducir costos y tiempos en el comercio internacional. La teoría de las cadenas globales de valor señala que la competitividad regional depende de la capacidad de integrarse eficientemente a redes productivas internacionales (Gereffi, 2016). También tanto la infraestructura portuaria como la logística establecen el posicionamiento de las regiones en el interior de estas cadenas globales de valor, influyendo en los productores locales y en cómo se ve la región frente al mundo (Gereffi, 2016).

Y de igual forma, Hausmann et al. (2014) destacan que la infraestructura logística afecta en la capacidad de las regiones costeras para lograr ampliar su canasta exportadora y entrar a mercados de gran valor agregado. La teoría de los costos de comercio planteada por Anderson & Van Wincoop (2004), indica que los tiempos de tránsito, costos administrativos y las ineficiencias logísticas son barreras importantes para el comercio, incluso pueden superar a los aranceles tradicionales. Desde esta perspectiva, la eficiencia portuaria y la reducción de ineficiencias logísticas son determinantes para optimizar la competitividad exportadora regional.

2.1.3 Conectividad Multimodal y Logística del Hinterland

Brecha Tierra Mar

La conectividad terrestre (carreteras, puentes, centros de consolidación) es muy importante para conocer si se pueden aprovechar los puertos. Según Mesquita et al. (2008), la brecha tierra mar, calidad de vías, tiempos de traslado, disponibilidad de servicios de consolidación, determina si los supuestos ahorros en la costa se traducen en menores costos reales para productores del interior (RPDI). La logística del hinterland es un concepto que ya viene desde hace mucho tiempo en el comercio, se menciona que antes este hacía “referencia a las zonas que rodeaban a las antiguas colonias europeas, zonas que, aunque no pertenecieran a las referidas colonias, mantenían estrechos lazos comerciales con las mismas” (Villaverde & Maza, 2012, p.181). Además, recientemente se ha adaptado a la realidad este concepto, se menciona que este “se suele aplicar al territorio o área de influencia de un puerto, esto es, al área terrestre donde se localiza, de forma mayoritaria, el origen/destino de las mercancías transportadas a través de dicho puerto” (Villaverde & Maza, 2012, p.181).

La literatura especializada enfatiza que la ventaja de un puerto solo se materializa cuando existe conectividad eficiente con su hinterland. Behdani et al. (2020) sostienen que los costos logísticos internos pueden neutralizar los beneficios portuarios si no se desarrollan corredores terrestres adecuados, afectando especialmente a regiones interiores como el Austro ecuatoriano. Según Arvis et al. (2023) la evaluación de Chancay requiere benchmarking sistemático con indicadores como el Índice de Desempeño Logístico (LPI) para identificar riesgos de desviación de carga que puedan afectar la competitividad de puertos ecuatorianos.

Corredores Multimodales, Efectos Territoriales y Aglomeración Productiva

La teoría de corredores multimodales debe acompañar el análisis, vinculando infraestructura portuaria con logística interior y servicios aduaneros eficientes; priorizar tramos críticos y centros de consolidación intermedios, son esenciales para que la ventaja portuaria alcance al Austro (Christopher, 2011; Martner, 2010).

La presencia de un hub puede generar economías de aglomeración: empresas de servicios logísticos, almacenamiento y actividades manufactureras se ubican cerca del puerto para reducir costos y tiempos, creando empleo y encadenamientos productivos (Porter, 1990). Es importante considerar que eso depende mucho de las condiciones locales del sector como

los es la accesibilidad a terrenos, servicios y capital humano, también depende de las políticas públicas que incentiven la integración productiva y su instalación, de esa manera los beneficios se extienden a más sectores y no solo a la costa. Adicionalmente hay instrumentos territoriales que pueden facilitar que el Austro también se beneficie, como lo son los incentivos a servicios logísticos, formación técnica y parques logísticos regionales.

Gobernanza, Inversión, Seguridad y Resiliencia

La gobernanza logística por su parte hace referencia al conjunto de normas, instituciones y actores que regulan el funcionamiento de los diferentes megapuertos. Brooks et al. (2017) indican que para garantizar beneficios equitativos y la imparcialidad de acceso para exportadores de diferentes regiones es importante que existan marcos regulatorios transparentes y la coordinación binacional entre los países.

De acuerdo con Maúrtua de Romaña (2024) y Villagra (2023), la gobernanza y las diferentes maneras de inversión como concesiones, asociaciones públicas y privadas, participación de operadores extranjeros, condicionan precisamente quién toma las decisiones, cuáles son las prioridades y de qué forma se fijan tarifas y servicios. El ingreso de grandes operadores a esta zona puede mejorar la conectividad, pero también puede tener consecuencias, ya que puede concentrar poder y dar paso a la dependencia si no hay más mecanismos que cuiden el acceso y la equidad para los exportadores locales.

Según Andrade Daza (2025) y Silva Do Nascimento (2024) la seguridad y resiliencia son dimensiones clave, puertos de gran volumen pueden ser vulnerables ante el contrabando, actividades ilícitas, como la contaminación de carga, esto genera costos adicionales por inspecciones, demoras, seguros y afecta directamente la confianza en la cadena, adicionalmente la resiliencia logística se define como la capacidad de un sistema para superar inconvenientes, perturbaciones, etc. Por su parte Sheffi (2007), menciona que estos nodos estratégicos deben funcionar a la seguridad, tecnología y la coordinación institucional, para impedir imprevistos que de cierta forma afecten la competitividad de la región. También es importante mencionar que la capacidad institucional como aduanas, fuerzas de seguridad, y los planes de contingencia, determinan la resiliencia operativa frente a riesgos físicos y cibernéticos, lograr integrar estas variables permite evaluar la competitividad en su totalidad, más no solo en términos de tiempo y costo.

Finalmente, desde el punto de vista de la economía regional, para que exista un buen análisis de infraestructura logística, esta debe analizarse como parte de una estrategia territorial de desarrollo. De tal manera, Vickerman et al. (2010) señala que, los nodos estratégicos suelen concentrar beneficios y adentrarse en desigualdades espaciales sin políticas complementarias. En síntesis, este marco teórico combina todos los aspectos relacionados al tema, en esencia las teorías que sustentan esta investigación y algunos conceptos clave como lo son: gobernanza, inversión, conectividad multimodal, seguridad, resiliencia, etc. Solo a través de una medición y comparación rigurosas de estas dimensiones se podrá responder si Chancay representa una oportunidad real para el Austro ecuatoriano o si sus beneficios quedarán concentrados en la costa por falta de infraestructura, coordinación e instituciones.

2.2 Estado del Arte

En los últimos años, se ha evidenciado un interés político, económico y académico en el puerto de Chancay, Perú, considerándolo como un punto estratégico para el comercio internacional, en ciertos casos hasta lo llaman “el Megapuerto de Chancay”. Varios países han llevado a cabo varias investigaciones previas acerca de megapuertos y centros logísticos, en las que se han examinado desafíos y oportunidades similares a las que Ecuador enfrenta actualmente. Con respecto a esto, el Servicio de Investigación del Parlamento Europeo, señala que:

“Los observadores consideran al puerto como un factor de cambio en la logística latinoamericana, ya que también beneficiará a otros países sudamericanos como Brasil, Chile, Colombia y Ecuador, al servir como una puerta de entrada que vincula las rutas de transporte por tierra y mar, y entre Asia y América Latina, actuando como nodo central de la Ruta de Seda Marítima en el Pacífico Sur” (Jütten, 2025, p.4).

Esto evidencia que ya se han realizado investigaciones relacionadas, pero también es claro que aún existe un vacío, debido a que todavía no se ha estudiado con la profundidad necesaria el impacto específico que podría tener el Megapuerto de Chancay en la competitividad del Austro ecuatoriano, considerando sus particularidades específicas en términos de producción y conectividad. Para abordar el estado del arte, a continuación, se dividirán en algunos subtemas relacionados a la problemática, para comprender mejor.

El Megapuerto de Chancay es una infraestructura marítima importante, diseñado para cambiar y mejorar el comercio en toda el área de América del Sur (Gobierno Peruano, 2025).

Esta obra es liderada por la empresa de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., aunque se le clasifica como de uso público, el control mayoritario pertenece a esta empresa privada, que presenta como misión del puerto y como empresa.

Particularmente verifica los negocios del comercio marítimo a través de la gestión eficiente de los terminales portuarios y servicios asociados, promoviendo a Chancay como un centro comercial de primer nivel con los más altos estándares de operaciones eficientes y seguras, maximizando el valor para los accionistas (Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., 2025). Los megapuertos se caracterizan por su capacidad para operar buques de gran calado, concentrar altos volúmenes de carga y generar economías de escala portuaria. La participación mayoritaria de capitales chinos posiciona a Chancay dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), proyectando poder económico y optimizando la cadena de suministro entre Asia y Sudamérica (Barboza Sánchez, 2024; Villagra, 2023). Si bien esto representa una oportunidad de acceso eficiente a mercados clave, también genera un dilema estratégico: la dependencia de un puerto extranjero podría afectar la autonomía comercial del Ecuador y requerir políticas de mitigación.

2.2.1 Chancay como Megapuerto y su Dimensión Geoeconómica

Diversos autores señalan que el Megapuerto de Chancay constituye una infraestructura de gran escala con implicaciones que trascienden lo local y nacional. Villagra (2023) sostiene que la inversión china en Chancay reconfigura las rutas y corredores comerciales de Sudamérica y podría generar una dependencia operativa de la infraestructura financiada por la Franja y la Ruta. Este enfoque revela que Chancay no solo debe analizarse como un puerto comercial, sino como un factor clave en la geopolítica. Y de igual manera, como una manera complementaria, Vizcardo (2023) argumenta que Perú, mediante la construcción del Megapuerto de Chancay se convertirá en el centro más importante para el comercio y la navegación de Sudamérica.

Este planteamiento evidencia la idea de que Chancay se presenta como un hub logístico de la región, al integrar transporte marítimo, aéreo y terrestre, lo cual podría modificar las dinámicas comerciales de países vecinos como Ecuador. Y es necesario recordar que, según Villagra (2023), los datos confirman la participación mayoritaria de la empresa China en la elaboración de Megapuerto de Chancay, considerando aquello se puede decir que el Puerto de Chancay realmente se está desarrollando para ser un proyecto mucho más grande y de

alto alcance tanto en nuestro continente como en el continente asiático, el poder tener el respaldo financiero de una compañía muy grande es algo que lleva al Puerto de Chancay a crecer inigualablemente.

2.2.2 Impactos Operativos: Tiempos, Costos y Eficiencia Logística

Uno de los principales argumentos a favor del megapuerto, radica en la reducción de costos y tiempos de transporte. Según se menciona:

“El Puerto de Chancay se ubicará a 56 km al norte de Lima, en la provincia de Huaral. Busca ser una alternativa para descongestionar Callao, operando la carga que proviene del oriente y de la sierra central [...] Chancay entregará a los usuarios las facilidades para sacar la carga en el menor tiempo posible, además de contar con un intercambiador vial, un truck center, un edificio administrativo, edificios de servicios, una zona de contenedores, un área de aduanas” (Mardones, 2022, p.7).

Desde la perspectiva operacional, la literatura señala ventajas potenciales en tiempos y costos, pero también limitaciones prácticas en la etapa inicial de operaciones. Además, para expresar este beneficio, Global Americans sostiene que “La ubicación estratégica del puerto está diseñada para servir como un enlace directo entre Sudamérica y Asia, reduciendo los tiempos de envío en aproximadamente 10 días” (Solis De Ovando, 2024, p.3).

Un estudio de campo en la provincia donde se ubica el puerto (Huaral) registra que “el 40% de los participantes perciben que el Puerto de Chancay contribuye de manera adecuada al comercio exterior” (Bazán Briceño et al., 2025, p.55). Y a la vez, que “un 25% considera que su competitividad actual aún es insuficiente” (Bazán Briceño et al., 2025, p.55). Asimismo, se pueden generar oportunidades concretas como optimización del tiempo de tránsito, reducción de hasta 10 días en el tiempo de viaje hacia Asia, vital para productos perecederos (Cervilla J., 2024) y economías de escala por operar con buques de gran calado, disminuyendo costos unitarios de transporte (Delfin Group - Noticias Detalle, 2024).

Esto muestra una visión mixta entre la probabilidad estratégica y dudas operativas concretas (gestión, infraestructura y beneficios tangibles para empresas locales). Frente al uso de puertos nacionales se presenta como un apoyo el uso del Puerto de Chancay, al asegurar una disminución de gastos logísticos y mayor rapidez en la entrega. Estos beneficios operativos plantean una interrogante sobre la aplicabilidad real en el Austro ecuatoriano, cuya zona

actualmente depende de los puertos nacionales con limitaciones de calado. De hecho, la Universidad del Pacífico en el Observatorio de Chancay, con expertos del Centro de Investigación (CIUP) y el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico enfatizan en “el Puerto de Chancay destaca por su calado natural más profundo 17.8m... constituyéndose en un nodo estratégico de la red” (Universidad del Pacifico, 2025).

De igual manera, estudios sobre el diseño y la gestión de terminales portuarias resaltan la importancia de la automatización y la infraestructura moderna. Apostolopoulou & Pizarro (2025) mencionan que el flujo eficiente depende de pasillos bien diseñados, equipos que no se detienen y procesos digitales que evitan cuellos de botella, ya que una buena organización nos ayuda a mejorar la conectividad intrarregional conectando producción con puertos, ciudades, etc. En este sentido, Chancay, con su infraestructura de última generación, podría ofrecer a los exportadores del Austro condiciones más competitivas que las disponibles actualmente en puertos ecuatorianos.

Otro autor, también ha analizado como afectaría el Megapuerto a la región, en especial a los países más cercanos a Perú, como lo es Ecuador.

“Perú tiene bastante claridad de las inversiones estratégicas que está realizando a futuro en términos logísticos, pero sobre todo de conectividad hacia todos los países con los que tiene diversos acuerdos comerciales. En este caso, Chancay es una inversión de la naviera Cosco que va a ayudar a que se conecte con China en un tiempo menor al actual. Eso implica un recorrido menor, un lead time de aproximadamente 10 a 15 días y lo que puede suponer es que va a ser a un costo menor. Entonces, tiene un enfoque en esta primera instancia a toda la oferta exportable peruana que se va para el Asia, sobre todo en lo referente agroindustria ... La competitividad que van a tener las exportaciones peruanas a Asia, son de otro nivel, el tiempo se reduce drásticamente, el lead time mínimo se baja en 10 días. Actualmente, es de 25 días aproximadamente y hay una reducción sustancial” (Mendoza, 2024).

2.2.3 Riesgos: Seguridad, Gobernanza y Externalidades

El desarrollo de megapuertos trae consigo riesgos que deben considerarse. Silva Do Nascimento (2024) advierte que los puertos de gran tráfico se convierten en nuevos corredores del narcotráfico debido a su alto volumen de contenedores y la falta de coordinación interinstitucional, ya que la ausencia de protocolos operativos y legales entre

entidades de los países que han provocado el fortalecimiento de las OCT (Organizaciones Criminales Transnacionales). Este es un punto crítico, pues la competitividad de un corredor logístico también depende de la seguridad y confiabilidad de sus operaciones.

Otros autores mediante documentación o encuestas manifiestan preocupación ambiental ya que al obtener sus propios resultados entienden lo que realmente podría pasar. Como menciona Bazán Briceño et al. (2025) “Un 35% consideró que el funcionamiento del puerto podría contribuir a la destrucción de recursos naturales” (p.56) y advierte sobre la necesidad de fortalecer la gestión ambiental y la gobernanza para que los beneficios se distribuyan. Es por ello por lo que, también es necesario de cierta manera tomar en consideración el impacto que puede tener el Puerto de Chancay en el medio ambiente y nuestro planeta en general, porque no solo se debe tratar de hacer evolucionar a la economía sino también de cuidar de nuestro entorno.

También es importante mencionar a otros autores quienes resaltan que en América Latina en los últimos años se ha visto la presencia China de una manera muy fuerte, mediante intensas inversiones chinas en la región, como lo es el caso del financiamiento del Megapuerto de Chancay, debido a que este proyecto forma parte de una de las estrategias de China de crecer de manera global.

“La Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda es una iniciativa de desarrollo de corredores económicos que vinculan -aún más- comercial y productivamente a países de Europa, múltiples regiones de Asia y el Norte de África ... la realización de grandes obras de infraestructura que van desde ferrocarriles de alta velocidad, extensas carreteras, puentes, túneles, puertos, aeropuertos, redes eléctricas y de transmisión de datos, plantas de energía y hasta el rediseño y mejoras en centros urbanos” (Slipak & Ghiotto, 2019). Y es lo que ha estado haciendo China en los últimos años, como ya antes se mencionó, el Puerto de Chancay con el objetivo de convertirlo en un corredor hub logístico.

Los riesgos de seguridad que presenta el Puerto de Chancay en el continente son elevados de manera indirecta. Según explica Ellis (2024), la estructura legal y física del puerto permite su uso por la Marina del Ejército Popular de Liberación en escenarios de crisis, debido a que todas las empresas estatales chinas como lo es Cosco Shipping, están obligadas a colaborar

con el Estado en temas de seguridad, lo que se presenta como un gran riesgo de seguridad a todo el continente en caso de tensiones globales. El gobierno chino puede exigir que las instalaciones de Chancay estén a disposición de su Marina, donde este puerto también se puede presentar como un seguro para el flujo de recursos desde Sudamérica hacia China.

2.2.4 Otros Puertos y Experiencias Internacionales

El análisis de otros casos internacionales permite entender cómo infraestructuras de gran escala han transformado la competitividad de diferentes países.

En México, se realizó un estudio sobre el desarrollo de hubs portuarios como Manzanillo y Lázaro Cárdenas, señalando que:

“Una característica propia de los puertos mexicanos con posibilidades de consolidarse como hubs es el claro predominio de la concentración de carga a través de la ampliación de las conexiones internas tierra adentro, más que mediante el desarrollo del transbordo marítimo, tan propio de los hubs latinoamericanos actuales. Sólo los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, ubicados en la costa del Pacífico mexicano, recientemente han comenzado a establecer una red de transbordo marítimo de contenedores para flujos que se mueven entre Sudamérica y el Lejano Oriente” (Martner, 2010, p.342).

La posibilidad de desarrollar transbordo es un tema netamente geográfico y no puede separarse del análisis de la ubicación de los puertos en función de los principales ejes de la red de transporte multimodal internacional en la economía mundo capitalista. Esto indica que no basta con construir infraestructura, sino que es necesario garantizar que los beneficios alcancen a regiones interiores, como en el caso del Austro ecuatoriano.

En Panamá, la ampliación del Canal mostró cómo una infraestructura puede modificar radicalmente las rutas logísticas globales. Valenzo Jiménez et al. (2020) señalan que, si bien aumentó la competitividad, también se generaron tensiones ambientales y sociales que debieron ser atendidas mediante políticas públicas. Así como también realiza un análisis del índice de desempeño logístico de varios países desarrollados para lograr y comprender en qué deben mejorar quienes no están a la altura. Este antecedente refuerza la necesidad de prever impactos colaterales en proyectos de gran magnitud como Chancay. Con respecto a este punto, Global Americans proyecta que “La importancia de Chancay reside en su

capacidad para ofrecer una ruta más directa a los mercados asiáticos, evitando la necesidad de transbordos en otros centros regionales o la dependencia del Canal de Panamá para ciertos flujos comerciales” (Solis De Ovando, 2024, p.3).

Además, también al analizar estudios sobre el diseño, se destaca la importancia de la infraestructura moderna. Al respecto, la Revista de Marina subraya que “las características únicas que este puerto albergará, es que contará con la capacidad de recibir buques portacontenedores que transportan más de 18 mil TEU y Triple E, buques que por su envergadura no pueden pasar por el canal de Panamá” (Fuentes Zurita, 2024, párr. 10).

La competencia por el control de las rutas comerciales globales es un capítulo crítico que están desembocando en tensiones geopolíticas en el continente. En la actualidad se han presentado tensiones por el control del Canal de Panamá, un punto estratégico y de suma importancia para América del norte como para toda Sudamérica. Según menciona Rojas (2026):

Se presenta una tormenta perfecta geopolítica donde el actual presidente de los Estados Unidos, Donald Trump vuelve a Panamá un centro de lucha de potencias como lo es Estados Unidos y China. Trump ha dado una idea de que el Canal de Panamá es un activo estratégico que nunca tuvo que haber perdido EE. UU, imponiendo bajo amenazas para que Panamá “limpie” influencias de China. El Puerto de Chancay se presenta como la mayor amenaza y es la razón por la cual Trump actúa con esa agresividad hacia Panamá, debido a que se manifiesta como una ruta de escape directa hacia Asia, evitando estar bajo la influencia de Estados Unidos y depender del Canal de Panamá, evitando que Donald Trump reafirme la hegemonía estadounidense sobre el comercio marítimo del hemisferio.

En Chile, los debates en torno al Puerto de Chancay también han sido analizados desde una perspectiva geopolítica. Mardones (2022) subraya que la cercanía del puerto con la región chilena plantea tanto oportunidades de integración como riesgos de dependencia respecto a la influencia china en la región, ya que se tienen algunos datos de que China tienen mucha influencia en el país debido a que es su principal comprador como vendedor, entonces, aquí también se ha analizado desde las ventajas hasta los desafíos que puede dejar este Megapuerto de Chancay.

Finalmente, en el propio Gobierno de Perú, estudios como los de Barboza Sánchez (2024) destacan que:

La magnitud del proyecto puede convertir a Chancay en un nodo de articulación intercontinental, con efectos en el comercio internacional más allá de las fronteras peruanas, ya que gracias al diseño técnico del puerto se puede proyectar una reducción de tiempos y especializarse para reducir costos logísticos, con la posibilidad de convertirse en el núcleo y la principal conexión del comercio americano con el asiático, especialmente con China.

Esto es corroborado por CEPLAN, que indica como “Chancay emerge como catalizador de una nueva centralidad logística regional, condicionada por su capacidad de integrar servicios, absorber desvíos y articular corredores internos” (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2025, párr.2). Esto le posiciona como el hub regional que conectará el corredor bioceánico con el Asia-Pacífico, que presenta oportunidades claras.

Todos estos casos muestran que existen investigaciones previas en otros países sobre megaproyectos portuarios, pero también ponen en evidencia el vacío: ninguna se centra en cómo el Puerto de Chancay puede influir específicamente en la competitividad del Austro ecuatoriano, un enfoque necesario para dimensionar su verdadero impacto regional.

3. Métodos

La metodología aplicada en este artículo se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, considerándolo primordial para analizar en profundidad las barreras institucionales y operativas, así como los beneficios que configuran el uso del Puerto de Chancay en la competitividad de las exportadoras del Austro ecuatoriano. Se llevó a cabo una investigación de tipo exploratorio-descriptivo. Es exploratoria debido a que se examina el contexto internacional y regional del Puerto de Chancay para evaluar sus oportunidades logísticas y comerciales con el Austro ecuatoriano. Asimismo, es descriptiva porque se identifican los desafíos y limitaciones que enfrenta nuestra región.

La metodología implementada fue la triangulación de fuentes y datos, asegurando una evaluación integral mediante el análisis de tres ejes de evidencia, como lo es el marco normativo, la experiencia operativa privada y la visión institucional pública. Según se menciona el método de aplicar una triangulación con enfoque cualitativo, permite visualizar un tema desde diferentes ángulos y de esa manera aumentar la validez de lo hallado, según

se menciona “la triangulación no sólo sirve para validar la información, sino que se utiliza para ampliar y profundizar su comprensión” (Okuda Benavides & Gómez Restrepo, 2005, p.120). En el marco de una investigación que se basa en triangulación cualitativa “la triangulación comprende el uso de varias estrategias al estudiar un mismo fenómeno, por ejemplo, el uso de varios métodos” (Okuda Benavides & Gómez Restrepo, 2005, p.119).

Los instrumentos empleados para la recolección de información fueron los siguientes, los cuales resultaron fundamentales:

1. Análisis documental y revisión bibliográfica: Este instrumento se enfocó en establecer el contexto oficial de la investigación a través de tratados binacionales y normativa aduanera.
2. Entrevistas semi estructuradas: Se dirigió a técnicos, expertos, exfuncionarios y diplomáticos para obtener distintas interpretaciones expertas sobre las oportunidades y desafíos para el uso de este puerto. Para ello se dividió este segmento en dos apartados, entrevistas para el sector privado y otras para el sector público.
- Elaboración de las entrevistas: las preguntas se realizaron en base a los objetivos del estudio que se desean conseguir y se tomó en consideración la experiencia de los participantes en el comercio, para lograrlo la entrevista se fue dividiendo en subtemas.

El universo de este estudio se basó en los sectores productivos del Austro, así como en la normativa necesaria, para obtener esa información se definió una muestra en dos ejes importantes.

- Sector Privado: Se incluyó algunas empresas especializadas en comercio exterior y que tienen mucha trayectoria en el área, especialmente en exportaciones de la región. Como es el caso del Consorcio Malo y Arízaga, SICOMEXA, NAVIRE, y entre otras empresas privadas que tienen interés o ya exportan por este puerto hacia Asia.
- Sector Público: Se contó con el aporte de técnicos operadores de la Aduana que ejercen en el V Distrito y una ex funcionaria de alto nivel con trayectoria en dicha institución y en el Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones. La elección de la exfuncionaria fue muy importante porque ella formó parte del equipo negociador del Ecuador con los representantes del Puerto de Chancay.

Para el procesamiento de datos de la información, se realizó mediante la triangulación de fuentes y datos, lo que permitió visualizar la temática desde diferentes ángulos, desde el sector privado, el sector público y lo que menciona la normativa. El procedimiento incluyó:

- Investigación del contenido cualitativo: Análisis de los datos primarios para identificar patrones en la información y clasificar en riesgos u oportunidades. Además, se clasificó toda la información recolectada en temas para organizar la información de las entrevistas.
- Mecanismo cruzado: En este procesamiento se analizó a través de una comparación en lo que nos dice un actor con lo que dice el otro, para de esa manera validar un hallazgo y en caso de no coincidir la información entre los actores, esa contradicción nos permite identificar con precisión donde está la falla.
- Análisis de contraste: Se compara la información en eficiencia de leyes y acuerdos binacionales frente a los problemas reales que enfrentan las empresas y la capacidad de las instituciones para gestionar dichos desafíos. Esto permitiendo verificar si el Puerto de Chancay es una oportunidad real o existen barreras que limiten su impacto en la competitividad regional.

4. Resultados

En este segmento se presentan los resultados obtenidos de la aplicación de la metodología, para ello, esta sección se divide en tres apartados importantes: en normativa, entrevistas y en contraste.

4.1 Normativa

Dentro de esta sección se incluye la normativa vigente, tratados comerciales y acuerdos binacionales que tiene Ecuador con otros países, permitirá visualizar cómo se lograrían realizar las exportaciones bajo estos aspectos y sus limitaciones.

4.1.1 Tratado de Libre Comercio Ecuador-China

Este tratado de libre comercio fue firmado entre Ecuador y China en 2023 y entró en vigor el 1 de mayo de 2024. Tiene como objetivo facilitar el comercio mediante la reducción de barreras comerciales, ayudando de tal manera a regular el intercambio de bienes y/o servicios a través de algunas medidas relacionadas con el acceso a mercados, reglas de origen, procedimientos aduaneros, medidas sanitarias y cooperación internacional.

Dentro de este Acuerdo, se menciona la forma en la que se realizará la eliminación de los aranceles. De acuerdo con el Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China (2023), dentro del artículo 3.4 en el punto 2 se menciona que cada parte “reducirá o eliminará sus aranceles aduaneros sobre mercancías originarias de la otra parte, de conformidad con su cronograma” (p.100). Este segmento mencionado en el artículo anterior, se encuentra dentro del Anexo 2, en el que se menciona que se realizará una eliminación progresiva de los aranceles sobre las mercancías, permitiendo de tal manera que productos ecuatorianos ingresen al mercado chino en condiciones preferenciales.

Dentro del capítulo 5, en el artículo 3, se aclaran varias directrices sobre facilitación del comercio en los procesos aduaneros. Según el Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China (2023), indica que las partes involucradas deben garantizar que los procesos aduaneros sean claros, concisos, previsibles y den paso a la facilitación del despacho de mercancías y el comercio en general. También se enfatiza que, las administraciones aduaneras de ambas partes deben cooperar y asistirse mutuamente para la eficiente aplicación de la legislación y simplificación de los procesos aduaneros cumpliendo con su acuerdo de transparencia, incluso se menciona que pueden usar sistemas electrónicos para dicha gestión, lo que ayuda con la reducción de tiempo y costos en las operaciones de comercio exterior.

Mencionado lo anterior, se resalta que este Tratado da origen a varias ventajas que logran hacer crecer la competitividad de las empresas exportadoras del Ecuador frente a otros países. Debido a que permite que los productos ecuatorianos logren acceder al mercado chino con menores costos, menor tiempo de exportación gracias a la simplificación de trámites, esto es realmente importante para aquellos sectores que dependen de tiempos para la entrega de sus mercancías. En base a lo expuesto, si bien este Acuerdo no menciona al Puerto de Chancay, al tener mayor comercio con China, lleva a que Ecuador busque rutas mucho más eficientes para el transporte de sus mercancías, como es el caso del Megapuerto de Chancay, el cual combina facilitación de comercio y modernización aduanera, complementando de cierta forma los beneficios que ofrece este Tratado al Ecuador.

4.1.2 Decisión 617 (CAN)

La normativa vigente que se revisó en primera instancia es la Decisión 617 de la Comunidad Andina, bajo la cual está suscrita tanto Ecuador como Perú, así como otros 2 países más. El análisis de esta normativa permite identificar que existen instrumentos jurídicos que regulan el comercio terrestre entre Ecuador y Perú y permiten el tránsito de mercancías bajo control aduanero, sin necesidad de que se deban nacionalizar en el país de tránsito. En este sentido, el régimen de tránsito aduanero comunitario establecido en el artículo 1 de la Decisión 617 permite que mercancías declaradas en una aduana de partida, en un país miembro, puedan movilizarse hacia una aduana de destino, ubicada en otro país miembro, con la suspensión de derechos, impuestos y otros recargos eventualmente exigibles en el territorio de tránsito (Decisión 617: Tránsito Aduanero Comunitario, 2005).

Este marco normativo es muy importante, ya que habilita la posibilidad de que mercancías exportadas desde el Austro Ecuatoriano puedan trasladarse por vía terrestre hacia el territorio peruano y posteriormente embarcarse desde el Puerto de Chancay hacia el puerto de destino, que usualmente puede ser un puerto chino, como lo es el puerto de Shanghái, pero manteniendo en todo momento el régimen de tránsito internacional, de tal manera la carga permanece bajo control aduanero de ese país de tránsito, hasta que sale del territorio y así solo se tiene que nacionalizar en el país de destino.

Y de igual forma, esta Decisión plantea mecanismos de control coordinados entre las diferentes administraciones aduaneras que intervienen para de tal manera garantizar el seguimiento del transporte internacional de mercancías. De acuerdo con la Decisión 617: Tránsito Aduanero Comunitario (2005), esto implica que las autoridades aduaneras de los países miembros comparten varias responsabilidades al supervisar el traslado y tránsito de la mercancía hasta el destino que esté declarado, facilitando el uso de estos corredores regionales para el comercio exterior. Esta normativa crea condiciones legales para que exportadores ecuatorianos utilicen infraestructura portuaria ubicada en países vecinos, como lo es Perú, siempre que se mantenga el cumplimiento de los controles aduaneros y las formalidades establecidas por las autoridades competentes.

4.1.3 Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad

Dentro de este mismo análisis, también se evidencia el marco jurídico bilateral entre Ecuador y Perú, que facilita la movilidad de bienes y medios de transporte entre ambos países. Uno de los más relevantes es el Acuerdo Amplio Peruano-Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, fue suscrito en 1998 como parte del proceso de normalización de relaciones entre ambos países y orientado a promover la integración económica y el desarrollo de la zona fronteriza.

Este acuerdo promueve la creación de condiciones que permiten mejorar la conectividad logística y el intercambio comercial entre Ecuador y Perú mediante la coordinación institucional, transporte y la simplificación de procedimientos en los pasos fronterizos. Este Acuerdo fortalece los corredores logísticos entre ambos países, en el capítulo 4, artículo 31 menciona que facilita el desplazamiento terrestre de mercancías desde las zonas productivas hacia puntos de salida internacional ubicados en cualquiera de los dos territorios (Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, 1998).

Esta disposición tiene la finalidad de tener menos imprevistos u obstáculos administrativos y de cierta forma mejorar la gestión comercial en las fronteras, especialmente en los pasos fronterizos como tal, esto fortalece la integración económica regional. En consecuencia, este Acuerdo Bilateral entre Ecuador y Perú sirve como un instrumento complementario a los mecanismos de integración regional existentes y que de cierta forma favorece el uso de estos corredores terrestres para el comercio internacional, centrándose especialmente en el tránsito de mercancías hacia la infraestructura logística del país vecino.

4.2 Entrevistas

Dentro de esta sección se menciona a las personas entrevistadas tanto en el sector público como en el sector privado y una síntesis de la información adquirida de los entrevistados.

4.2.1 Sector privado

Se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas a representantes de empresas que operan en el área de comercio internacional de la región y que han tenido una gran trayectoria en el área. Como algunos representantes de empresas dedicadas a la asesoría

sobre comercio internacional, como agentes de aduanas que hacen importaciones y exportaciones del Ecuador en general y otras específicamente del Austro.

Consortio Malo y Arizaga (COMAR)

La información que se presenta a continuación se obtuvo del Lic. Santiago Malo, gerente general de la empresa COMAR, aportó información en base a su experiencia. Se logró abordar el tema de la logística exportadora, que se llevó a cabo en el Austro ecuatoriano y mencionó que algo muy importante es la conectividad terrestre y los costos logísticos. Percibe que la infraestructura vial del Austro constituye una de las principales limitaciones logísticas, el traslado terrestre desde la región encarece significativamente el posicionamiento del producto en el puerto de embarque, debido a que primero tenemos solo dos rutas para llegar a los puertos, la una es por el Cajas y la otra por Cañar, y estas no se encuentran en las mejores condiciones. Lo que evidencia una dependencia de infraestructura limitada para conectar la producción regional con los puertos marítimos. Y de la mano están los costos logísticos, ya que el transporte terrestre es fundamental para la región y a su vez representa un gran costo, lo cual afecta la competitividad de las empresas.

También se habló sobre la estructura actual de las exportaciones que ellos realizan, mencionó que los puertos que más utilizan son: el puerto de Guayaquil, el puerto de Manta y el puerto de Posorja, especialmente para las exportaciones del Austro. También, para la elección del puerto de salida, se toma en cuenta la disponibilidad de rutas y frecuencia de las navieras, ya que las empresas priorizan los puertos donde operan más líneas navieras, dando como resultado una mayor disponibilidad de rutas y mejores condiciones logísticas, como es el caso del puerto de Guayaquil, ya que en él atracan absolutamente todas las navieras. Dentro de ello, se encuentran los destinos comerciales a los que más exporta este consorcio, que suelen ser mercados como UE, EE. UU., Centroamérica y Brasil. Aunque están queriendo llegar a mercados asiáticos, porque lo ven como una gran oportunidad estratégica de expansión, debido a su demanda y crecimiento económico. También mencionó que, a pesar de no exportar todavía a China, pero si han hecho varias importaciones.

En cuanto al uso del Puerto de Chancay, desde la perspectiva empresarial cree que el puerto tiene potencial de convertirse en uno de gran escala dentro de la región, debido a su capacidad para recibir buques de gran tamaño y manejar grandes volúmenes de carga, puede desempeñar funciones de redistribución de la carga, actuando como centro logístico desde

el cual se realicen transbordos a otros puertos de menor escala. Para que las empresas empiecen a utilizar este puerto, dice que hay que considerar que llevar la carga vía terrestre por Huaquillas no es una opción, debido al alto costo, lo ideal sería llevarlo vía marítima directamente al puerto de Chancay, para que desde ahí se pueda llevar al puerto de destino. También depende de las ventajas logísticas y económicas que este puerto ofrece y no lo considera como una competencia para los puertos nacionales, sino que actuaría como un puerto complementario para los mismos, ya que de una u otra manera se deben ocupar los puertos nacionales para llegar a este Megapuerto.

Algo importante que el entrevistado mencionó, es que actualmente al ser este puerto relativamente nuevo, todavía no se tiene conocimiento claro sobre la normativa que se tenga que aplicar para realizar las exportaciones por este puerto, también que entre una de las barreras que podría limitar su uso, es la falta de estabilidad normativa y seguridad jurídica, ya que la incertidumbre en el país siempre está presente, no se sabe si de un día para el otro cambiaran los Acuerdos. En términos generales, el entrevistado percibe a este Megapuerto como una posible oportunidad logística, sin embargo, el aprovecharlo va a depender de factores como los costos logísticos, la conectividad regional y las condiciones institucionales que permitan a las empresas acceder a sus beneficios.

SICOMEXA

Esta es una empresa ecuatoriana líder en comercio exterior, centralmente en el área de exportaciones e importaciones con sede en la ciudad de Cuenca. La información que se presenta a continuación se obtuvo de uno de los auxiliares de agentes que forman parte del consorcio, Mesías Campoverde, encargado de las exportaciones de la empresa. El entrevistado aportó información desde su experiencia técnica en la operatividad aduanera, desde la función técnica del entrevistado abarca la facturación y clasificación arancelaria hasta la gestión de presupuestos de exportación de origen de destino. En primer lugar, se abordó la evolución de las exportaciones en el Austro ecuatoriano, señalando que han presentado una considerable disminución después del año 2001, sin mostrar una evolución significativa, manteniéndose estancadas, debido a la falta de incentivos y al incremento de inseguridad vial, viéndose afectados principalmente sectores como las artesanías y la madera.

En cuanto a la logística y conectividad terrestre, mencionó que representan un obstáculo crítico para la competitividad regional. El entrevistado identificó limitaciones críticas similares a las de otras regiones, mencionó que el traslado de un contenedor desde la ciudad de Cuenca hasta el puerto de Guayaquil toma aproximadamente 5-6 horas. No obstante, la conectividad hacia los puertos del sur se ve afectada por el mal estado de las carreteras viéndose la conectividad como deficiente, lo que incrementa los precios de traslado, afectando los costos operativos, debido al mayor consumo de combustible porque los vehículos deben circular más despacio y el encarecimiento de los fletes.

Además, destaca que actualmente rutas como la de Macará se encuentran cerradas por disposición del gobierno y temas de seguridad, limitando las operaciones de salida principalmente a Huaquillas y Puerto Bolívar. Adicionalmente, se menciona que, la falta de contacto directo con las navieras obliga a las empresas a depender de intermediarios para gestionar espacios y volúmenes de carga en los buques. Un aspecto crítico que se menciona es la seguridad y la normativa aduanera. El entrevistado identifica vacíos en la seguridad, sugiriendo que debería existir un control estricto desde la fábrica o el punto de donde se va a transportar las mercancías y no solo en el puerto de salida, para evitar de esa manera complicaciones legales o contaminación de la carga en el traslado. Asimismo, el señala que actualmente no existe una interoperabilidad técnica real entre el sistema ecuatoriano Ecuapass y el sistema de Perú, lo que obliga a manejar procesos distintos en caso de querer transportar las mercancías hacia el sur, dificultando la agilidad en el flujo de estas mercancías.

Finalmente, con respecto a la viabilidad del Puerto de Chancay, el entrevistado identifica y comprende ciertas ventajas potenciales en términos de calado de buques, frecuencia de buques y reducción de costos, lo que podría reducir el tiempo de tránsito en aproximadamente dos días. Sin embargo, considera que es complejo el realizar en este momento debido a la inseguridad y la violencia en las rutas hacia la frontera, lo que genera temor en los exportadores especialmente del Austro. Actualmente, se prefiere el transporte multimodal saliendo de Guayaquil, ya que enviar carga por tierra hacia Chancay implicaría enfrentar varias dificultades y peligros de contaminación en el traslado. Definiendo que técnicamente se presenta como una buena oportunidad al economizar, pero la falta de una conexión logística eficiente y segura desde el Ecuador hacia Chancay impide que, por el momento, sea una opción operativa real para como industria del Austro.

NAVIRE

La empresa Navire es un operador logístico con presencia en varios países como Ecuador, México y China, con cobertura a nivel mundial, cuyo núcleo de negocios se centra en la gestión aduanera, consultoría y coordinación logística internacional, incluyendo transporte y estrategias de cadena de suministro con Asia. La información que se presenta es resultado de una entrevista con la CEO de la empresa, Ing. María del Cisne Zúñiga Jácome, experta en comercio exterior. La entrevistada aporta su análisis desde una perspectiva técnica y operativa del comercio exterior, basada en su experiencia en procesos aduaneros, planificación logística, transporte internacional y asesoramiento personalizado a exportadores ecuatorianos. Se analizaron diversos aspectos relacionados con la estructura logística de las exportaciones ecuatorianas y las exportaciones desde el Austro, las limitaciones que enfrenta y la posible influencia del Puerto de Chancay en las distintas dinámicas comerciales hacia Asia.

En primer lugar, se explicó la estructura actual del sistema logístico de exportación del Ecuador. Señaló que el punto principal de las mercancías es el puerto de Guayaquil, seguido por Posorja y en menor medida por Manta, mencionó que la salida de mercancía por Huaquillas de manera terrestre no es algo que hacen regularmente, ya que las navieras con las que trabajan prefieren transportar las mercancías a través del puerto. Analizando el Austro ecuatoriano, especialmente las exportaciones que se realizan de la ciudad de Cuenca, la mayor parte de la carga debe movilizarse por vía terrestre hasta su destino que en su mayoría es Guayaquil, que funciona como el principal hub exportador del país. También se trató de que la elección del puerto de salida no depende únicamente del exportador, es un análisis más allá, que está condicionado por factores como las rutas marítimas disponibles y las navieras que operan los servicios, la frecuencia de los buques disponibles.

Posteriormente, la entrevista abordó los principales destinos de exportación de los productos ecuatorianos que manejan para sus clientes, estos se concentran en Estados Unidos, la Unión Europea y China, con América Latina también siendo uno de sus mercados importantes. Además, en este contexto la entrevistada destacó que los mercados asiáticos, especialmente China, son estratégicos para los productos como el camarón, banano, cacao y algunos alimentos procesados, desde el Austro algunos de los productos más exportados son cerámicas y textiles. Sin embargo, también hizo énfasis que exportar hacia estos mercados

requiere un análisis más profundo, como los requisitos de presentación, las características y apego cultural del mercado destino.

En relación con las exportaciones del Austro ecuatoriano, la entrevistada mencionó que se presentan limitaciones logísticas, incluyendo la seguridad, la necesidad de controles adecuados para la trazabilidad y los costos. Destacando que la infraestructura vial se presenta como el desafío más grande, como un factor crítico para el Austro, especialmente la ruta que conecta con el puerto de mayor concurrencia, siendo desde Cuenca hacia Guayaquil, afectando los tiempos de tránsito y traslado, ya que los exportadores deben de cumplir estrictos tiempos de ingreso al puerto para poder embarcar sus mercancías en los buques programados.

En la parte final de la entrevista se analizó el puerto de Chancay en Perú, el cual ha sido desarrollado como un proyecto portuario estratégico para fortalecer la conexión comercial entre el continente sudamericano y Asia. Según la entrevistada, este puerto busca consolidarse como un hub logístico regional que permita mejorar las rutas marítimas, aumentar la capacidad operativa para buques de gran tamaño y reducir la saturación de otros puertos. Una de las principales ventajas, es la reducción significativa en los tiempos de tránsito hacia Asia, que podrían disminuir de aproximadamente 60 días a cerca de 26 días mediante rutas más directas y según su experiencia en exportaciones anteriormente realizadas, siendo la más reciente en febrero de este año, aunque el costo del transporte puede aumentar un 5% o de \$900 a \$1200 por contenedor de 40 pies, la optimización del tiempo es crucial. No obstante, también se señala que el uso de estas rutas puede implicar un ligero incremento en los costos de transporte, por lo que los exportadores deben de evaluar cuidadosamente si priorizan la reducción de tiempos o la optimización de los costos logísticos.

Según su perspectiva, para que el uso del Puerto de Chancay sea rentable, no se requiere un volumen mínimo específico, pero la consolidación de cargas de diferentes empresas del mismo sector puede optimizar los costos de transporte interno y el uso de contenedores. Acorde a sus últimas exportaciones, identifica que actualmente el Puerto de Chancay está priorizando principalmente el manejo de carga refrigerada y productos perecibles, ya que en estos casos la reducción del tiempo de transporte representa una ventaja competitiva importante para garantizar la calidad del producto, sin un incremento drástico en el precio.

En conclusión, la postura de la entrevistada evidencia que el desarrollo logístico y la infraestructura juegan un papel importante para mejorar la competitividad de las exportaciones del Austro. Desde su perspectiva, el Puerto de Chancay no representa una amenaza para los puertos ecuatorianos, sino una oportunidad que facilitaría la conexión comercial con Asia y optimizar los tiempos de tránsito para ciertos productos, además, desfogar un porcentaje de la carga de los puertos nacionales. Sin embargo, su aprovechamiento depende de la capacidad de los exportadores para evaluar sus costos logísticos, el tipo de mercancía que exportan y las condiciones de su cadena de suministro.

ASINCOMEX

Es una empresa privada que brinda asesoría y consultoría en temas de comercio exterior, procesos aduaneros, etc. Asesoran a las empresas exportadoras o importadoras, en el caso de las exportadoras asesoran sobre cómo posicionar sus productos en el exterior, a través de networking internacional, les ayudan a buscar compradores y cumplir con toda la normativa para acceder a nuevos mercados. Para las importadoras dan asesoramiento sobre todo tema en general, desde el contacto del proveedor, certificaciones en el exterior, hasta que la mercancía llegue a sus bodegas. También la empresa realiza misiones comerciales, lo han hecho a Chile, Perú, Colombia y en planes de ir a Canadá con un grupo de empresarios.

Se entrevistó a la CEO de la empresa y señaló que existe un gran interés por parte de empresarios del Austro ecuatoriano en usar este Megapuerto, especialmente por la conectividad con Asia que este ofrece. Resaltó que este puerto puede representar una gran reducción de costos, así como de tiempo, y ASINCOMEX ya logró corroborar esto, ya que ya exportan por este puerto y se demora en llegar a China entre 23 a 25 días saliendo por el puerto de Guayaquil y haciendo cabotaje hacia Chancay, pero de igual manera se debe considerar varios factores logísticos como lo es el transporte terrestre, la frecuencia de navieras o rutas y los diversos costos relacionados con el manejo de los contenedores. La empresa confía mucho en el puerto de Contecon en Guayaquil, debido a que ellos ya tienen una alianza estratégica con el puerto de Chancay para llevar las mercancías hacia el Asia. Algo muy importante que mencionó es que se puede considerar como un hub logístico muy viable, tanto para las empresas más grandes como para MIPYMES. Afirmó que, en cuanto a la normativa, no existen riesgos aduaneros significativos para usar este puerto, debido a que ya hay una normativa que regula el tránsito internacional, sin embargo, todavía hay

algunos vacíos como es el caso de que Ecuador no posee una normativa específica que regule el transporte multimodal, lo que puede limitar la optimización de la logística.

También resaltó la importancia de las vías para que las exportadoras sean competitivas, ya que al ser un territorio de interior, se depende demasiado de la conectividad terrestre, para lograr llegar a los puertos en caso de exportar por vía marítima o para llegar a zonas aduaneras en fronteras, en caso de llevar la mercancía vía terrestre por Huaquillas. Enfatizó que es muy importante considerar todas las variables para escoger por dónde exportar, ya que trasladar la mercancía vía terrestre siempre resulta ser más caro que transportarla vía marítima. También dijo que no siempre va a haber solo una ruta ideal, debido a que depende mucho del tipo de mercancía que se esté exportando para escoger el tipo de transporte para la carga. En conclusión, la empresa percibe al Puerto de Chancay como una gran oportunidad real para las exportadoras, ya que reduce costos, tiempos y existen varios acuerdos comerciales y normativa sobre el tránsito internacional que facilitan el comercio, sin embargo, hay varios factores como el transporte terrestre, la operatividad logística y la falta de normativa, para el transporte multimodal, lo que puede limitar de cierta manera su aprovechamiento.

Comparación del Sector Privado

Dentro de esta sección se realiza una tabla comparativa entre las posturas de las empresas privadas antes mencionadas. Comparando varios beneficios y limitaciones resaltadas por dichas empresas. A continuación, se presenta la tabla 1, para evidenciar esto.

Tabla 1

Comparación de Empresas Privadas del Sector Exportador del Austro

Características	COMAR	NAVIRE	SICOMEXA
Naturaleza y Servicios	Gerente de consorcio Malo y Arizaga, especializado en asesoría y consultoría en comercio exterior. Agentes de Aduana autorizados por SENA E con especialización en desaduanización de mercancías y logística aduanera.	Operados logístico integral con operaciones en Ecuador, México, China y cobertura mundial. Su fuerte es la parte aduanera (importación y exportación, consultoría) y la estrategia de cadena de suministro en Asia.	Asesoría en factura de venta y clasificación arancelaria. Elaboración de presupuestos integrales para clientes, cálculo de costos logísticos desde origen hasta el destino final.
Exportaciones del Austro	Flores y cerámica es el producto más exportado en su empresa. Actualmente, Indurama, productos agrícolas y agroindustriales (pitahaya, aguacates, leche en polvo) con potencial hacia China.	Cerámica y textil es el producto que se enfocan al momento de exportar. Además, productos refrigerados (pitahaya, atún, lácteos) son los productos que más se exportan directo hacia Asia a través de Chancay. Mientras que flores son las más comunes vía aérea.	Artesanías y productos de madera. Recientemente han realizado exportación de productos terminados como oro y joyas, vía aérea. Realizaron un intento de exportación de flores vía marítima, pero fue una prueba fallida.

Principales Destinos	Unión Europea, Estados Unidos, Centroamérica, Brasil (únicamente aéreo para flores). Gran potencial a China por acuerdos comerciales.	Estados Unidos, Unión Europea, China y América Latina.	Mediante puertos locales (Guayaquil, Posorja, Manta), China mediante el puerto de Guayaquil.
Oportunidades del Puerto de Chancay	Puerto de transferencia importante para buques grandes, generando mayor flujo y negocios. Rutas directas a Asia que mejorarían los tiempos y una mejora significativa en fortalecer la competitividad.	Hub logístico para Sudamérica y Asia. Reducción de tiempos en tránsito a la mitad (de 60 días a 27 días). Mayor capacidad para buques de gran tamaño, dando prioridad a carga refrigerada.	Tecnología de punta, gran calado y frecuencia de rutas directas a Asia. Mejora de precios más competitivos para llegar directo a China.
Desafíos y Limitaciones (General)	Vialidad deficiente, con rutas limitadas y en mal estado, que encarecen el valor del producto. Cierre de fronteras afectan al comerciante. Falta de un puerto seco en el Austro, en especial en la ciudad de Cuenca, con poco apoyo.	Seguridad se menciona como la principal limitación. Incremento en el costo del combustible al tener que ir más despacio por rutas en mal estado. Infraestructura vial (carreteras Cuenca-Guayaquil).	Disminución de exportaciones en el Austro desde 2001. Falta de incentivos al sector exportador del Austro ecuatoriano. El principal desafío se presenta en la seguridad, debido a los riesgos de contaminación y delincuencia organizada en el traslado de la mercancía.
Desafíos y Limitaciones (Puerto de Chancay)	No se presenta como un competidor directo, además, solo se refleja una dependencia de la normativa peruana. Un sobrecosto de transporte con la ruta terrestre a Perú.	Incremento en el coto del transporte un 5% aproximado por contenedor. Dependencia de puertos de conexión.	Encarecimiento del producto final por el traslado desde el Austro. No existe una interoperabilidad de sistema peruano con ecuatoriano.
Perspectiva del Puerto de Chancay	Oportunidad real para el Austro ecuatoriano y Latinoamérica en exportaciones directas hacia Asia. Una opción de puerto de transferencia y no como un competidor directo.	Beneficio para las exportaciones ecuatorianas, complementando a los puertos nacionales. Beneficios en reducción de tiempos, pero con una contraparte de incremento de precio. Dependiendo de un equilibrio entre costo y tiempo de tránsito, y el tipo de producto	Atractivo por tiempos de navegación, pero con desafíos terrestres que limitan el uso y las exportaciones del Austro.

Nota. Esta tabla sintetiza la información proporcionada en las entrevistas, y compara las perspectivas y experiencia de las tres empresas privadas.

La perspectiva conjunta de las empresas privadas percibe el comercio exterior y el Megapuerto de Chancay, desde el Austro ecuatoriano con una opinión compartida presentada con una mezcla de oportunidades y desafíos estructurales. Principalmente resaltando la necesidad de mejorar la infraestructura vial y la seguridad en las rutas terrestres, ya que el deficiente estado de las carretas en especial del Austro, encarecen los costos operativos, y aumenta el riesgo de contaminación de la carga, afectando la competitividad. A pesar de estos obstáculos internos, las empresas y agentes del Austro ecuatoriano presentan un interés y apertura hacia nuevas oportunidades como lo es el Puerto de Chancay. Reconocen su potencial para optimizar tiempos y costos en el comercio con Asia, siendo un complemento valioso para productos del Austro. Sin embargo, mencionan la dependencia

de la flexibilización de normativas, competitividad de los fletes y, crucialmente, de acuerdos binacionales que faciliten un tránsito terrestre fluido.

Las empresas y agentes del Austro ecuatoriano, particularmente en la ciudad de Cuenca, enfrentan diversos desafíos, entre ellos destacan los estructurales que explican por qué muchas optan por no exportar. En términos logísticos, los más relevantes son la viabilidad deficiente y las rutas limitadas, en especial la conexión Cuenca-Guayaquil, que encarecen significativamente el transporte, ya que obligan a movilizarse más lentamente, incrementando el consumo de combustible y el desgaste de la carga. A esto se suma la falta de un puerto seco en la región como anteriormente fue mencionado, lo que genera una fuerte dependencia de otras ciudades y eleva los costos operativos. Por otro lado, la inseguridad se ha convertido en la principal limitación para exportar en Ecuador. El riesgo de contaminación de la carga con drogas y la presencia de la delincuencia organizada en las rutas de transporte, generan una incertidumbre y posibles sanciones legales que afectan la reputación de diversas empresas. En consecuencia, todos estos riesgos incluyendo el encarecimiento del producto final, y las limitaciones estructurales, lleva a que muchas empresas del Austro ecuatoriano prefieran mantenerse en el mercado interno antes que asumir los desafíos de realizar exportaciones desde esta región.

4.2.2 Sector Público

Se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas a algunos representantes elegidos del sector público, que operan en el área de comercio internacional de la región y que han tenido una gran trayectoria en el área.

Técnico Operador Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Dirección Distrital Cuenca

Esta información se obtuvo de un economista que ejerce como Técnico Operador del SENAE que opera en el Austro ecuatoriano. El entrevistado mencionó que entre uno de los limitantes para realizar las exportaciones por un puerto extranjero como lo es el Puerto de Chancay, son los trámites aduaneros debido a que, si la mercancía va a salir por el Megapuerto con destino a algún país asiático, necesita una declaración de exportación de Ecuador indicando que el destino final será cualquier país asiático, como ejemplo China, y el puerto peruano será ocupado como un puerto de tránsito internacional.

En cuanto a las rutas de traslado, el técnico supo mencionar que una limitación para las exportaciones también es el tema del control de las mercancías en su traslado hacia los puertos, porque en el caso de las importaciones que vienen desde cualquier puerto del país (Esmeraldas, Manta, Quito, Guayaquil, etc.) hacia Cuenca que es una aduana de interior, éstas vienen vigiladas y con un tiempo de llegada que en el caso de venir de Guayaquil a Cuenca es de 12 horas y lo tiene que hacer por la ruta de Cañar, en caso de que el transportista se desvíe y quiera llegar a Cuenca por el Cajas, debe tener claro de que va a recibir una multa porque se desvíe de la ruta autorizada por la aduana. Sin embargo, para el caso de las exportaciones, en la actualidad la aduana ubicada en Cuenca no interviene directamente, ni tampoco hay control desde que la mercancía sale de una fábrica del austro hacia los puertos, sino se empieza a controlarla ya cuando ingresó al puerto de salida o a la zona de control, como Guayaquil o Huaquillas. Entonces, en ese traslado de la mercancía desde el Austro hacia los puertos o hacia las fronteras es muy riesgoso para los exportadores, porque en cualquier momento pueden contaminarles la carga, o incluso robarles, entonces es peligroso no tener una seguridad por parte de la aduana para que los exportadores puedan exportar, también mencionó que muchos OCEs se dedican a solo hacer importaciones por el riesgo que se tiene de hacer las exportaciones en cuanto a seguridad como ya se había mencionado. También resaltó el caso de que para las exportaciones no se necesita un agente de aduana como es el caso de las importaciones. Un exportador registrado en el sistema Ecuapass puede transmitir la declaración aduanera directamente.

Ex Servidora del Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones MPCEI y Ex directora del Distrito de Cuenca del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Esta entrevista se realizó a María Emilia Crespo, ex funcionaria del MPCEI, quién tiene 15 años de experiencia en comercio exterior, 3 años fue ex directora distrital de aduana en Cuenca y 12 años trabajó en el Ministerio como líder de negociaciones de algunos de los acuerdos comerciales suscritos en Ecuador como el de México, Estados Unidos, Chile y el de China. Adentrándose en el tema, consideró al Puerto de Chancay como un nuevo hub logístico al tener conexión directa con Asia, especialmente hacia China, siendo esto muy importante para Ecuador, por motivo de que ya existen operaciones reales con tiempos de tránsito aproximados de 23 a 25 días hacia el puerto de Shanghái en China. Entonces, esto es muy importante y una gran oportunidad para aquellas mercancías que son perecibles y necesitan llegar en menor tiempo a mercados asiáticos.

Resaltó que este puerto al tener modernización aduanera, innovación tecnológica en la infraestructura portuaria y manejar todo desde un panel de control, todo esto juega un rol muy importante dentro de las actividades portuarias, porque optimiza los tiempos en el puerto, lo que conlleva la disminución de costos, de cierta forma facilita y agiliza el comercio y sus procesos, además mejora la seguridad de la carga al evitar la contaminación de la misma debido a que se reduce la intervención humana. Con respecto al marco normativo, los acuerdos comerciales, como el de China con Ecuador, ayudan a que las exportadoras se incentiven a exportar por este puerto, ya que, si bien dentro del Acuerdo no se menciona infraestructuras específicas como esta, pero si incluyen disposiciones sobre facilitación del comercio y procedimientos aduaneros que llevan a que se busquen opciones eficientes para el comercio de las mercancías. En este contexto, resaltó la importancia del tránsito aduanero que está regulado por la CAN en su Decisión 617, mencionando que ya existe una regulación en este aspecto, lo que permite legalmente el uso de puertos extranjeros dentro de cadenas logísticas internacionales.

Dentro de las oportunidades que puede ofrecer este puerto para el Austro ecuatoriano, es principalmente la cercanía geográfica que tiene con el norte de Perú, lo que beneficia el uso de Chancay, tanto por vía terrestre como vía marítima (cabotaje), entre la mejor de las opciones para la entrevistada mencionó que siempre es mejor llevar la carga por mar que por tierra principalmente por el tema costo. Así también como se mencionó antes el tema de los tiempos que son menores que llevando por otros puertos, como de los costos lo que puede hacer que se escoja exportar por Chancay gracias a su alto nivel de eficiencia operativa. Chancay actúa como un puerto complementario que tiene la visión de integrar Latinoamérica con Asia, permitiendo a Ecuador llegar a mercados con gran demanda de productos agrícolas y otros en general. Sin embargo, también resaltó importantes desafíos que puede enfrentar el Austro, como lo es la conectividad vial, el mal estado de las carreteras y los problemas de seguridad en el transporte terrestre, especialmente en zonas consideradas peligrosas o de alto riesgo como en Huaquillas y zonas cercanas. Adicionalmente, enfatizó la ausencia de una política logística nacional consolidada, lo que dificulta la relación estratégica del país con respecto a dinámicas logísticas regionales que se están dando en la actualidad.

Afirmó que algo que podría facilitar la conexión logística, sería agilizar documentación aduanera de tránsito internacional, lo cual ya está normado en el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC. También mencionó que la CAN ya realiza varios esfuerzos para

conectar las ventanillas únicas de los países miembros, esto beneficiaría demasiado para poder colaborar y acceder a toda esta información de manera digitalizada, agilizaría demasiado los procesos. Desde una visión estratégica, este puerto se está potenciando, incluso ya hay puertos ecuatorianos que realizan cooperaciones estratégicas con este puerto peruano como el caso del puerto Contecon, el cual tiene una alianza con este puerto para poder movilizar las mercancías por este puerto desde Ecuador hacia Shanghái. Mencionó que el puerto puede verse influenciado por “guerras comerciales o políticas” en donde países como China o EEUU intentan tener algún tipo de control sobre este, que busca convertirse en un gran corredor logístico de la región, primero porque una empresa china está financiando este puerto, se puede establecer un control de su parte en este sector y por otro EEUU recientemente le donó escáneres de última tecnología a Chancay, buscando no salirse de la jugada. Entonces, temas como estos pueden influir demasiado en la decisión de si usar o no ese puerto, ya que Ecuador como país se ve envuelto en pequeños problemas más que todo porque tanto China como Estado Unidos tienen un acuerdo comercial con Ecuador.

Finalmente, la entrevistada visualizó al Megapuerto de Chancay como una gran oportunidad de integración e inserción en mercados asiáticos, fortaleciendo las exportaciones hacia China. No obstante, el aprovecharlo de manera efectiva depende de la capacidad del Estado de mejorar la conectividad vial del Austro ecuatoriano, garantizar la seguridad de la carga en temas de robo o contaminación de carga y también en fortalecer la institucionalidad logística. En este contexto, Chancay antes debe ser considerado como algo complementario para la estrategia nacional que permita aumentar la competitividad de las exportadoras.

Tabla 2

Análisis del Sector Público

Características	Perspectiva de Técnico Operador Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Dirección Distrital Cuenca	Perspectiva de Lic. María Emilia Crespo (Ex funcionaria del MPCEI y Aduana del Ecuador)
Rol y Experiencia	Economista, funcionario de Aduana en Cuenca. Su experiencia se centra en la operación diaria y la aplicación de normativas aduaneras para importaciones y regímenes especiales en un distrito interior.	Ex directora distrital de Aduana en Cuenca por 3 años, y ex líder de negociaciones de acuerdos comerciales en el Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones por 12 años. Con experiencia que abarca tanto la operación aduanera como la formulación de políticas comerciales y negociaciones.
Visión Estratégica de Chancay	Una perspectiva más cautelosa y operativa. Analiza la viabilidad técnica y los procedimientos aduaneros específicos que Ecuador debería implementar para exportar a través del Puerto de Chancay.	Lo analiza como un nuevo hub logístico para Latinoamérica clave para la conexión con Asia, especialmente China. Menciona la ruta directa con Shanghái, como una gran oportunidad para productos perecibles. Estableciéndose como un puerto complementario.

Procedimientos Aduaneros y Normativa	Detalla los procesos de importación (MRN, DAI, abandono tácito y regímenes aduaneros). Identifica las ambigüedades en la normativa actual, especialmente en casos de rutas no autorizadas o la falta de un marco claro al momento de multar ciertas infracciones.	Menciona el tránsito aduanero como la figura clave para operar con Chancay, regulado por la Decisión 617 de la CAN, permitiendo el uso de puertos extranjeros. Además, incluyen capítulos de facilitación del comercio y asuntos aduaneros, agilizando los procesos.
Desafíos y Limitaciones	Los robos de contenedores durante el traslado se identifican como un desafío, lo que requiere rutas autorizadas y sellos georreferenciales. La falta de claridad en la aplicación de sanciones también destaca como un desafío, al momento de ciertas desviaciones de ruta.	Presenta como desafíos las carreteras en mal estado, los riesgos de robo y contaminación de carga durante el transporte terrestre a la frontera, especialmente en zonas de alto riesgo. Posibles guerras comerciales entre potencias, que podrían influir en la decisión de usar el puerto, dado que ambos tienen acuerdos comerciales con Ecuador.
Modernización	Destaca la digitalización de las declaraciones aduaneras, eliminando la necesidad de revisión física. Sin embargo, menciona las limitaciones en el sistema para operaciones como los reembarques, donde no se pueden generar tiempos de traslado.	Menciona la modernización aduanera y la innovación tecnológica de Chancay, mediante sus grúas y camiones robotizados y paneles de control centralizados.
Rol de la Aduana de Cuenca en Exportaciones	Afirma que se enfoca principalmente en importaciones y regímenes especiales. Las exportaciones se gestionan en los puertos de salida, no en Cuenca. Además, se menciona que un agente de aduanas no es necesario para exportar si el exportador usa ECUAPASS.	Menciona que durante su gestión se abrió la posibilidad de realizar exportaciones mediante la aduana de la dirección distrital Cuenca. Aboga por un mayor control y seguridad desde Cuenca, incluyendo el uso de precintos electrónicos avanzados.
Facilitación del Comercio	Se enfoca en la aplicación de los procedimientos existentes y la identificación de las limitaciones operativas.	Enfatiza la importancia de agilizar la documentación aduanera de tránsito internacional, normado por el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC y regulaciones locales. También, resalta los esfuerzos de la CAN para conectar, digitalizar y agilizar los procesos.

Nota. Esta tabla sintetiza y compara la información proporcionada del Sector Público, extraída en las entrevistas realizadas.

4.3 Contraste

Se presenta una tabla comparativa que contrasta los resultados obtenidos de las entrevistas, tanto del sector privado como del sector público, así como con la normativa.

Tabla 3

Contraste de Resultados Obtenidos Entre los Sectores

Características	Sector Público	Sector Privado	Normativa
Objetivo	Asegurar el cumplimiento de normativas aduaneras, además de controlar el	Facilitar las exportaciones del Austro, optimizar tutas y costos, y aprovechar nuevas infraestructuras como	Gracias a la Decisión 617 se facilita el tránsito aduanero internacional sin interrupciones necesarias.

	tránsito de mercancías y aplicar regulaciones.	Chancay para mejorar la competitividad y el acceso a mercados.	
Oportunidades	El Puerto de Chancay se posiciona como un nuevo hub logístico con conexión directa a Asia, presentando una reducción de tiempos de tránsito y modernización aduanera, optimizando los procesos y ofertando una mejora de seguridad en el puerto, además, de implementar acuerdos comerciales que incentivan su uso.	Chancay como puerto de transferencia para buques grandes, rutas directas a Asia, y mejorar los tiempos a la mitad (23-25 días), mayor capacidad para carga refrigerada, tecnología de punta, gran calado, frecuencia de rutas directas y una mejora en comparación con el resto dando precios competitivos.	En base al TLC entre Ecuador y China, se da la eliminación progresiva de los aranceles entre estos países lo que beneficia al flujo comercial de las exportaciones de Ecuador hacia China, y de paso que sea beneficioso ocupar este Megapuerto.
Desafíos	La conectividad deficiente en el Austro se presenta con varias limitaciones, como vías en mal estado, los riegos de robo y contaminación de carga, rutas terrestres limitadas sin sellos georreferenciales. Guerras comerciales entre potencias, reflejando un impacto en el desarrollo de exportaciones mediante este puerto, con la ausencia de una política logística nacional concreta.	Una vialidad deficiente, rutas limitadas y en mal estado, son factores que encarecen el valor del producto, debido al incremento en el costo de combustible al transportar. Además, el cierre de fronteras, falta de un puerto seco en el Austro, seguridad al momento de trasladar la mercancía, marcando una gran disminución de exportaciones en el Austro, por falta de incentivos.	Según el Acuerdo Binacional entre Ecuador y Perú debe existir un compromiso estatal en el mantenimiento de las vías del 5 (Austro – Huaquillas) en especial, que deben estar en condiciones óptimas para su uso, sin embargo, estas vías se encuentran en condiciones completamente diferentes.
Impacto en el Austro	Cuenca como distrito aduanero interior no gestiona las exportaciones directamente desde Cuenca, sino desde el puerto de salida. Requiere una mejorar la conectividad vial y seguridad. En general, el sector público menciona que este Megapuerto puede representar una gran oportunidad para el sector.	Se presentan oportunidades reales para exportaciones directas a Asia, pero limitada por desafíos terrestres. Mostrándose como un puerto que ayuda al desfogue de en exportaciones, complementando puertos nacionales.	La normativa permite que se dinamice la economía local, y se puedan expandir las exportaciones del Austro gracias al TLC con China, también al Acuerdo Binacional el cual mejora los pasos fronterizos y también gracias a la Decisión 617 que garantiza el tránsito internacional de las mercancías por este puerto.
Seguridad	En este aspecto, el sector público juega rol importante	Su principal limitación siendo los riesgos de contaminación	Sobre la seguridad de la carga, la Decisión 617 establece

	porque se encarga de la trazabilidad de la carga, para ello el uso de precintos electrónicos es clave.	y delincuencia organizada en el traslado de mercancías.	parámetros o estándares para los precintos y la seguridad de la unidad de transporte en tránsito, así como el seguimiento de la carga por parte de las autoridades aduaneras de ambos países, para mayor seguridad.
Rol en el puerto	El sector público es muy importante porque debe garantizar la interoperabilidad de los sistemas aduaneros de ambos países para que el puerto sea realmente beneficioso para el Austro, sin embargo	Chancay como hub logístico para todo Sudamérica y Asia, presentándose como un puerto de transferencia complementando los puertos nacionales con mercancías.	El TLC con China permite define reglas de origen y procedimientos para que la mercancía exportada sea reconocida como trato preferencial en el puerto de destino.
Facilitación del comercio	La digitalización de trámites aduaneros y la modernización aduanera con la tecnología en Chancay optimizan tiempos y agilizan el comercio, facilitando procesos y tiempos. Además, de procesos y esfuerzos de la CAN para conectar ventanillas únicas.	Una de las características principales del Puerto de Chancay es ofrecer una tecnología de punta, mostrando un desarrollo al facilitar el comercio optimizando tiempos con su avance tecnológico.	El Acuerdo como la Decisión permiten que exista una mejora de la logística y a su vez en el TLC con China, se menciona el compromiso de “Despacho Rápido”, donde los procesos deben ser sistematizados para que el despacho de la mercancía no sea mayor a 48 horas y no genere costos adicionales. Así existe facilidad y reducción de tiempo.

Nota. Esta tabla sintetiza y compara la información obtenida de los resultados del sector público, privado y la normativa.

5. Discusión

Los resultados obtenidos son relevantes y significativos lo que permiten ser interpretados y comparados con la literatura mencionada de manera teórica, de esa forma interpretar si coincide con la literatura o en efecto en la realidad sucede de otra manera.

Existen varios aspectos importantes que se deben considerar cuando se trata de analizar a un puerto como hub logístico en Sudamérica, entre ellos señala el Servicio de Investigación del Parlamento Europeo, el puerto se presenta como un factor de cambio significativo para la logística latinoamericana, beneficiando a todos los países y a sus alrededores, resaltando países vecinos como lo es Ecuador. Este hub sirve como una puerta de entrada con sus

fronteras y rutas de transporte conectadas por tierra y mar, entre Asia y Latinoamérica (Jütten, 2025). En contraste con lo mencionado, los resultados sostienen que en la actualidad se prefiere el transporte multimodal con salida desde Guayaquil, ya que el envío de carga por tierra implica varias dificultades, peligros de contaminación de la carga en su traslado y carreteras en mal estado, especialmente en zonas peligrosas o de alto riesgos como lo es Huaquillas y zonas cercanas. Además, aunque exista una cercanía geográfica por vía terrestre la mejor opción aún se sigue siendo vía marítima, principalmente por el tema de costos siendo el factor más atractivo de realizar exportaciones mediante Chancay gracias a su alto nivel de eficiencia operativa.

Por otro lado, Villagra (2023) y Mardones (2022) mencionan una visión compartida, donde plantean que la inversión China mediante el Puerto de Chancay reconfigura las rutas comerciales en Sudamérica, creando la posibilidad de una dependencia operativa debido a la cercanía con ciertos puertos, además, la fuerte influencia que presenta China en la región, posicionándose como uno de los principales compradores y vendedores. Sin embargo, los resultados muestran que el Puerto de Chancay no representa una amenaza directa para los puertos nacionales y en específico a los puertos ecuatorianos. En este caso se ve como una oportunidad que facilita la conexión comercial, con un apoyo en desfogue de la carga de los puertos nacionales al Megapuerto de Chancay, mostrando una optimización de tiempo de tránsito a su destino final, con una mejora de rutas marítimas y aumentando la capacidad operativa para buques de gran tamaño.

En otro aspecto, varios autores expresan el beneficio de reducción de tiempos en exportaciones mediante el Puerto de Chancay, como sostiene Solis De Ovando (2024) y Cervilla J. (2024) la ubicación estratégica de este puerto genera oportunidades concretas como un enlace directo con Asia, y la optimización en los tiempos de viaje de hasta aproximadamente 10 días. En línea con los resultados del estudio, se resalta que es la principal ventaja que presenta el Puerto de Chancay, ya que disminuyen de aproximadamente 60 días a cerca de 23-25 días mediante rutas más directas, saliendo por el puerto de Guayaquil y haciendo cabotaje hacia Chancay. También se suma a este análisis que se debe considerar varios factores logísticos como es la frecuencia de navieras y los costos con el manejo de contenedores. Según exportaciones realizadas en este año, aunque se presenta un incremento en el costo de transporte, siendo un 5% por contenedor de 40 pies, la optimización de tiempo es crucial y relevante al momento de exportar.

En este contexto, también es importante analizar lo que subraya Fuentes Zurita (2024), destacando las características únicas que este puerto presenta frente a otros puertos nacionales, resaltando la capacidad de recibir buques portacontenedores de gran tamaño que llegan a transportar más de 18 mil TEU y Triple E, que por su estructura y envergadura no pueden transitar por el Canal de Panamá. En concordancia con los resultados obtenidos del estudio, se puede contrastar con la perspectiva empresarial donde se plantea que el puerto es atractivo debido a su capacidad operativa de recibir buques de gran tamaño y manejar grandes volúmenes de carga, siendo significativa la capacidad para transportar mercancías perecederas, reduciendo los tiempos de tránsito a Shanghai. La modernización aduanera que presenta, su capacidad de buques y la innovación tecnológica en su infraestructura portuaria, agilizan el comercio y se muestra como un punto para destacar frente a todos los puertos nacionales incluso sobrepasando la capacidad que tiene el Canal de Panamá.

En relación con otro aspecto relevante, se analiza el gran calado que caracteriza al Megapuerto de Chancay generando economías de escala, Cervilla J. (2024) y Universidad del Pacífico (2025) plantean que el Puerto de Chancay destaca por su calado natural más profundo, lo que le constituye como un nodo estratégico en la región. De acuerdo con los hallazgos del estudio se puede evidenciar que se reconocen las ventajas por su profundidad de calado y se reconoce la capacidad para manejar operaciones a gran escala, además, el diseño del puerto con un fin de que puedan ingresar al país en este caso siendo Perú. Estas características contribuyen a una mayor capacidad portuaria, generando economías de escala, enfatizando la automatización y la tecnología del puerto siendo posible gracias al volumen que un puerto de gran calado puede manejar.

Además, es importante resaltar el tema del hinterland y del trasbordo marítimo, en el que según Martner (2010), los puertos de este tamaño para que puedan consolidarse como hubs y hagan que las exportadoras sean competitivas, deben tener una clara concentración de carga y optimización de conexiones internas como conectividad terrestre, más que realizar transbordos marítimos. Este planteamiento se relaciona directamente con los resultados obtenidos y se puede llegar a estar parcialmente de acuerdo con el autor, ya que un claro condicionante de la competitividad exportadora de empresas del Austro es la conectividad terrestre, porque la mayoría de las exportaciones que se realizan desde el Austro tienen que ser transportadas vía terrestre para poder llegar a algún puerto. Entonces, las exportaciones dependen de esta conexión, influyendo en los costos de las mercancías, porque las vías al no

encontrarse en las condiciones óptimas hacen que los costos logísticos sean mayores. La mayoría considera que es mejor realizar cabotaje que llevar la carga vía terrestre hacia este puerto, y llevarlo por tierra es mucho más caro que llevarlo por mar. Al realizar el cabotaje desde el puerto de Guayaquil, se podrá realizar un transbordo marítimo, debido a que el Puerto de Chancay está diseñado precisamente para consolidar las cargas en buques muchísimo más grandes. Entonces, consolidar la carga en el puerto es realmente ventajoso para las exportaciones del Austro porque de esta manera mientras más mercancía se consolide, los costos serán menores y de esa forma existiría competitividad para las mismas.

De acuerdo con Mendoza (2024), los acuerdos comerciales de los países, así como las diferentes inversiones se deben analizar, porque esto puede mejorar la conectividad entre ellos, como lo es el Puerto de Chancay, esto implica un tiempo menor e influye en la reducción de costos, beneficiando a la oferta exportable hacia Asia, sobre todo lo relacionado con la agroindustria lo cual mejora la competitividad de las exportadoras. En este sentido, se está de acuerdo con el autor parcialmente, porque estos acuerdos pueden mejorar la competitividad de las exportadoras como es el caso del TLC Ecuador-China, el cual permite que los productos ecuatorianos entren a ese país con mayor ventaja que los de otros países que no tienen este tipo de acuerdo comercial. También la Decisión 617 de la CAN, permite que exista un tránsito internacional entre Ecuador y Perú, lo que beneficia a la competitividad de ambos países y la conexión con el puerto al brindar esta facilidad, así como la eficacia logística. De igual forma, la inversión de la empresa china en el Puerto de Chancay permite que la región tenga una mejor conectividad con China, ya que es precisamente lo que busca esta inversión, atraer a Latinoamérica ya sea para exportaciones o importaciones.

Por otro lado, los días se reducen al exportar por este puerto, generando una reducción de costos, en el caso de una exportación ecuatoriana que se realizó en febrero de este año por medio de este puerto hacia China, se vio que el tiempo fue menor pero los costos aumentaron en un 5%, ya que tenían que realizar una operación adicional, el mover la carga a otro puerto y después llevarlo al puerto de destino hace que estos costos sean mayores, sin embargo, para que esto resulte ventajoso debe haber una consolidación de cargas para así lograr bajar los costos. Los productos que resultan beneficiados al exportar por este puerto efectivamente son los del sector agrícola en su mayoría, pero también hay productos refrigerados que incluso ya se han exportado por ahí, el Austro ecuatoriano tiene mucha ventaja al exportar sus productos por este puerto, aparte de que son muy demandados en China.

Según Silva Do Nascimento (2024), los puertos de esta magnitud pueden convertirse en objetivos del narcotráfico debido a su frecuencia de contenedores, la falta de coordinación interinstitucional y las rutas que se deben tomar para llegar a este, debido a que la falta de protocolos operativos y legales ha provocado el fortalecimiento de esto. En base a los resultados, no se está de acuerdo con el autor, ya que se entiende que la inseguridad o la contaminación de la carga se puede dar no necesariamente debido al puerto, sino más bien por la falta de un mayor control o seguridad de las cargas dentro del propio territorio ecuatoriano por parte de las autoridades, ya que ese es un gran riesgo y es por ello que muchos de los OCEs prefieren realizar importaciones antes que exportaciones. También se puede sostener, que no necesariamente porque sea un puerto con demasiada frecuencia de contenedores se va a contaminar las cargas, por otro lado, los resultados nos permiten ver que no se puede quitar la posibilidad de ello, sin embargo, resultaría un poco más complicado que suceda ya que al ser un puerto tecnológico y automatizado no existe tanta intervención humana lo que dificultaría esto.

Finalmente, Mendoza (2024) y Ellis (2024) señalan que, el tema de los acuerdos comerciales e inversiones deben ser analizados porque puede afectar o beneficiar a los países, como este puerto que puede presentar riesgos de manera indirecta en el continente. La estructura legal y física del Puerto de Chancay puede permitir su uso por parte de la Marina China porque empresas chinas como la que invirtió en este puerto están obligadas a colaborar con el Estado, entonces introduce un posible riesgo político. Ahora bien, se puede estar parcialmente de acuerdo con los autores, porque los resultados permiten evidenciar que las relaciones comerciales en su mayoría traen ventajas, pero en otras afectan. Al tener al mismo tiempo buenas relaciones comerciales con aquellos países que se encuentran en “guerras comerciales o políticas”, como el caso de Ecuador que tiene relaciones comerciales muy apegadas a China y EE. UU. Estos países intentan tener un control sobre la región o el puerto, por una parte, la empresa china que es la que financia el puerto y por otro EE. UU. que intenta controlar, de hecho, recientemente le donó escáneres de última tecnología al puerto como para no salirse de la jugada. Esto puede afectar a Ecuador, ya que al querer llevarse bien con ambos y querer participar en estas nuevas dinámicas logísticas como lo es el Puerto de Chancay, hacen que el país deba manejar estratégicamente su política exterior y comercial, influyendo en la decisión de si usar o no este puerto.

6. Conclusiones

Los resultados amplían la comprensión de las oportunidades y desafíos que presenta la consolidación del Puerto de Chancay como nodo estratégico, en términos de competitividad regional y su influencia en la competitividad de las exportadoras del Austro ecuatoriano.

Estos hallazgos permiten visibilizar a este Megapuerto dentro del contexto internacional frente a referentes regionales, como el Canal de Panamá que destaca por su potencial y reconfiguración de rutas comerciales. Sin embargo, las tensiones geopolíticas que se presentan entre Estados Unidos y China se convierten en factores influyentes al incidir en su posicionamiento y dinámicas comerciales. Por lo tanto, el Puerto de Chancay se consolida como un nodo estratégico emergente con un potencial de aprovechar la disputa por la influencia en cadenas de suministros globales, en específico directo hacia Asia. En este contexto, la inversión china puede generar tensiones que afecten su operatividad, como los acuerdos comerciales entre países, los cuales se condicionarían por intereses políticos y presiones externas que derivan de la rivalidad entre Estados Unidos y China.

Entre las oportunidades que presenta este Megapuerto, la infraestructura del puerto se constituye como un elemento clave para la optimización del comercio exterior, haciendo énfasis y destacándose por su gran calado que lo diferencia en toda la región, así como la implementación de innovación tecnológica y sus procesos avanzados de automatización. Estas condiciones permiten que el puerto se vea más atractivo para realizar exportaciones, debido a su eficiencia operativa y la reducción de tiempos de carga y descarga, al ser todo realizado de una manera automatizada, minimizando los errores humanos y optimizando el flujo de mercancías. De igual forma consolidándose como un nodo estratégico en las cadenas globales por tener características propias, como un calado natural profundo de 17.8m, la capacidad de albergar un gran número de buques con diferencia de los puertos nacionales en Sudamérica y responder a las exigencias del comercio internacional actual.

En este marco de análisis de oportunidades que presenta el Puerto de Chancay, la exportación directa hacia Asia, se constituye como una ventaja competitiva importante, al no tener y eliminar este tipo de escalas intermedias entre los puertos o en la ruta, que tradicionalmente incrementaban los costos y tiempos logísticos. La reducción del tiempo de exportación a aproximadamente 23-25 días no solo implica mayor rapidez, sino también una oportunidad en mercados asiáticos, ya que dependiendo la demanda y el tipo de producto, se presenta

como un beneficio de analizar en contraste con tiempo y costo. Este aspecto es relevante para aquellos productos perecibles que se exportan desde Ecuador, como también la carga refrigerada, donde toda esta eficiencia logística y conectividad con Asia incide directamente en la calidad y estado del producto final, fortaleciendo así también la reputación del país exportador en los mercados competitivos y cumpliendo con los estándares internacionales.

Desde el análisis de la perspectiva económica, cuando se trata del incremento del costo en la exportación directa desde Chancay, se puede revelar una dinámica de equilibrio donde se contrasta costo y tiempo, a su vez entre inversión y beneficio. Aunque acorde a los resultados obtenidos, el incremento llega a ser de hasta el 5% en ciertos escenarios, este debe de interpretarse en función del beneficio que conlleva este valor agregado que genera la reducción de tiempos y un acceso directo al mercado asiático. A su vez, debería ser visto el ligero aumento en el costo como una traducción a mejores oportunidades y una mayor rentabilidad, al permitir menores pérdidas y una mejor respuesta a la demanda del producto a nivel internacional.

Por otro lado, la preferencia en el cabotaje antes que al transporte vía terrestre evidencia una lógica cada vez más orientada a la optimización de los recursos y sus costos. Este tipo de modalidad y preferencia no solo permite una reducción significativa de costos, sino también presenta una mejora en la eficiencia al momento de planificar rutas y los volúmenes de carga. A su vez, también aportando a la descongestión de la infraestructura vial, ofreciendo mayores niveles de seguridad al trasladar las mercancías. De esta manera, también les genera una mejor seguridad de que las mercancías no han sido contaminadas en el proceso y priorizando soluciones para un mejor entorno logístico competitivo.

En sus oportunidades también se presenta el entorno normativo y acuerdos comerciales vigentes, como un factor que beneficia y potencia el comercio internacional. La regulación establecida por la Comunidad Andina en beneficio de ambas partes, Decisión 617, el Acuerdo Amplio Peruano Ecuatoriano y otros instrumentos, son fundamentales para facilitar las operaciones comerciales y brindar una seguridad jurídica aportando lineamientos claros y estabilidad al momento de realizar exportaciones y dar un uso seguro y efectivo del Megapuerto. Asimismo, el acuerdo estratégico comercial, como lo es el Acuerdo de Libre Comercio entre Ecuador y China, amplía el acceso a mercados con un mejor potencial. Estos

instrumentos impulsan una mayor diversificación para exportar y una reducción de barreras arancelarias.

Por el contrario, dentro de este análisis también resaltan los desafíos reales para las exportaciones del Austro, así como los que este Megapuerto presenta si una exportadora desea usarlo. Como el apoyo institucional, que hace referencia primero al hecho de que, en la Dirección Distrital de Aduana en Cuenca, ya no se coordinan las exportaciones, sino solo las importaciones. Por lo que, quienes exportan desde la región tienen que viajar hacia una Dirección Distrital diferente para realizar los debidos procesos, lo que perjudica a la carga porque ya no se tiene un control de seguridad por parte de las autoridades en su traslado al puerto, lo que provoca robos, contaminación de carga, etc. Esto incluso ha hecho que las exportaciones del Austro reduzcan en cierta medida, y ha dado paso a que las personas prefieran importar antes que exportar.

Otro aspecto relevante es la conectividad terrestre, la mayoría de las exportaciones del Austro se realizan mediante los puertos, como Guayaquil, Posorja, y otras por medio de fronteras cuya conectividad con estas es terrestre, como la vía a Huaquillas, por lo que la infraestructura vial es importante. Ahora bien, la condición de las vías en estos momentos no está en sus mejores condiciones como para exportar y tener competitividad al mismo tiempo. De tal manera, las vías al estar en mal estado hacen que los costos de traslado hacia los puertos incrementen, debido a que los transportistas tienen que viajar más lento y gastar más combustible, o incluso tomar otras rutas por cierres viales, deslizamientos, etc. Haciendo que los productos de esta zona suban su precio por costos adicionales a los normales, limitando la competitividad de las exportadoras incluso antes de empezar a exportar.

También, un limitante que influye en la decisión de exportar por ahí, es la falta de conocimiento de los procesos o la normativa que se utiliza al exportar desde Ecuador, pasar por Perú y llegar a China o a Asia. Al ser un puerto nuevo, los exportadores no tienen entendimiento de cómo hacer este tránsito internacional, por lo tanto, prefieren seguir exportando por sus rutas tradicionales, hay que tener claro que si existe normativa vigente que regula este tipo de exportación. Dentro de la normativa también está el caso de que Ecuador al tener relaciones comerciales cercanas al mismo tiempo con países que se pueden encontrar en “guerras comerciales o políticas”, se ve afectado en la decisión de si incentivar

o no el uso de esta nueva dinámica y red logística, lo que le limita y hace que tome decisiones estratégicas en su política comercial.

Por último, se comprende que este Megapuerto de Chancay actúa como un puerto complementario, más no como un puerto que sustituye a los puertos ecuatorianos porque, de una u otra manera las exportaciones del país en general o se hacen por las fronteras terrestre, avión o lo que es más común por los puertos del país, entonces no hay manera de que este puerto sustituya a un puerto nacional, más bien le da una nueva opción de ruta comercial para que lleve sus exportaciones hacia Asia por este puerto de gran tamaño, innovación y automatización que es capaz de recibir buques de gran tamaño, y cuya especialidad es consolidar la carga de diferentes buques más pequeños, haciendo transbordo en buques más grandes. Entonces, hay que ver al Puerto de Chancay como una nueva alternativa más no como una competencia para los puertos ecuatorianos.

En síntesis, la presente investigación aporta con identificar las ventajas y riesgos que las empresas exportadoras del Austro deben analizar para la toma de decisiones estratégicas que permitan optimizar su competitividad en un mercado internacional mediante el Puerto de Chancay. De este modo, se puede observar la situación real con sus características y factores que influyen como: la conectividad terrestre, los acuerdos comerciales, el apoyo institucional, los tiempos y costos, siendo de soporte a la industria, instituciones públicas y exportadores al momento de aportar para una mejor planificación.

7. Referencias

- Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, 1 (1998).
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/520781/Acuerdo_Amplio_Peruano.pdf?v=1581520492
- Anderson, J. E., & Van Wincoop, E. (2004). Trade Costs [Costos del comercio]. *Journal of Economic Literature*, 42(3), 691–751. <https://doi.org/10.1257/0022051042177649>
- Andrade Daza, G. (2025). El mar como oportunidad geopolítica para l Ecuador: visión estratégica y el rol de la Armada como autoridad marítima nacional. *Revista Pensamiento Estratégico - ADEMIC*, 5, 93–158.
<https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-ademic/article/view/4180/3299>
- Apostolopoulou, E., & Pizarro, A. (2025). Contesting the Anticipated Infrastructural City: A Grounded Analysis of Silk Road Urbanization in the Multipurpose Port Terminal in Chancay, Perú [Cuestionando la ciudad infraestructural anticipada: Un análisis fundamentado de la urbanización de la Ruta de la Seda en el terminal portuario multipropósito de Chancay, Perú]. *Annals of the American Association of Geographers*, 115(1), 223–241. <https://doi.org/10.1080/24694452.2024.2415718>
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2023). The Logistics Performance Index and Its Indicators [El índice de desempeño logístico y sus indicadores]. In *World Bank*. www.worldbank.org
- Banco Central del Ecuador. (2024, January 22). *Suscripción del Tratado de Libre Comercio con China: Una gran oportunidad para Ecuador - Banco Central del Ecuador*. <https://www.bce.fin.ec/suscripcion-del-tratado-de-libre-comercio-con-china-una-gran-oportunidad-para-ecuador/>
- Barboza Sanchez, L. (2024). Economic Challenges and Opportunities of the Mega Port of Chancay for International Trade [Desafíos económicos y oportunidades del megapuerto de Chancay para el comercio internacional]. *Revista India de Economía y Finanzas (IJEf)*, 4(2), 101–110. <https://doi.org/10.54105/ijef.C8146.04021124>
- Bazán Briceño, J. L., Paredes Paredes, P., & Carbonel Alhuay, E. I. (2025). Funcionamiento del puerto de Chancay y su relación con la actividad económica empresarial en Huaral, 2021. *Revista de Investigación Científica y Tecnológica Alpha Centauri*, 6(3), 52–57. <https://doi.org/10.47422/ac.v6i3.208>
- Behdani, B., Wiegman, B., Roso, V., & Haralambides, H. (2020). Port-hinterland transport and logistics: emerging trends and frontier research [Transporte y logística puerto-hinterland: Tendencias emergentes e investigación de frontera]. *Maritime Economics and Logistics*, 22(1), 1–25. <https://doi.org/10.1057/s41278-019-00137-3>
- Brooks, M. R., Cullinane, K. P. B., & Pallis, A. A. (2017). Revisiting port governance and port reform: A multi-country examination [Revisión de la gobernanza portuaria y la reforma portuaria: Un examen multinacional]. *Research in Transportation Business & Management*, 22, 1–10. <https://doi.org/10.1016/J.RTBM.2017.02.005>
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2025, December). *Transformación logística regional: el nuevo terminal multipropósito de chancay como hub portuario emergente*. Observatorio Nacional de Prospectiva.
- Cervilla J. (2024, November 11). *Megapuerto de Chancay: oportunidades y desafíos*. https://puntoedu.pucp.edu.pe/actualidad/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/?utm_source=

- Christopher, M. (2011). *Logistic & Supply Chain Management* [Gestión logística y de la cadena de suministro] (4th ed.). Pearson Education Limited. www.pearson-books.com
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Registro Oficial (2010). <https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/CODIGO-ORGANICO-DE-LA-PRODUCCION-COMERCIO-E-INVERSIONES.pdf>
- Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (2025). *Cosco Puerto de Chancay*. <https://coscochancay.pe/#/company/introduction>
- Decisión 617: Tránsito Aduanero Comunitario, Comunidad Andina 1 (2005). <https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC617.pdf>
- Ellis, R. E. (2024, November). Implicación estratégica del Puerto de Chancay operado por China. *Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios (REDCAEM)*. <https://chinayamericalatina.com/afiliacion/>
- Farell, H., & Newan, A. (2019). Weaponized Interdependence: How global economic networks shape state coercion [Interdependencia armada: Cómo las redes económicas globales moldean la coerción estatal]. *Internacional Security*, 44(1), 59–64. <https://doi.org/10.2469/cp.v29.n3.2>
- Fuentes Zurita, G. (2024, October 31). Puerto Chancay y la nueva ruta de la seda | Revista de Marina. *Revista de Marina*, 142. <https://revistamarina.cl/es/articulo/puerto-chancay-y-la-nueva-ruta-de-la-seda/es>
- Gereffi, G. (2016). Global value chains, development and emerging economies [Cadenas globales de valor, desarrollo y economías emergentes]. *Working Paper Series*. <http://mgsog.merit.unu.edu>
- Gobierno Peruano. (2025). *MTC: Entró en operaciones el megapuerto de Chancay que revolucionará el comercio entre Perú y Asia - Noticias - Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Plataforma del Estado Peruano*. https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1057890-mtc-entro-en-operaciones-el-megapuerto-de-chancay-que-revolucionara-el-comercio-entre-peru-y-asia?utm_source=chatgpt.com
- Hausmann, R., Hidalgo, C., Bustos, S., Michele Coscia Sarah Chung, Jimenez, J., Simoes, A., & Yıldırım. Muhammed. (2014). Atlas of Economic Complexity [Atlas de la complejidad económica]. *MIT Press*. https://oec.world/pdf/AtlasOfEconomicComplexity.pdf?utm_source
- Hummels, D., & Schaur, G. (2012). Time as a Trade Barrier [El tiempo como barrera al comercio]. *National Bureau of Economic Research*, 1–54. <https://doi.org/10.3386/w17758>
- Jütten, M. (2025). *China's increasing presence in Latin America: Implications for the European Union* [La creciente presencia de China en América Latina: Implicaciones para la Unión Europea]. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769504/EPRS_BRI\(2025\)769504_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769504/EPRS_BRI(2025)769504_EN.pdf)
- Mangan, J. (2008). *Port-centric Logistics* [Logística centrada en el puerto]. <https://doi.org/10.1108/09574090810872587>
- Mardones, I. (2022). Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile. *AthenaLab*, 1–22. <https://athenalab.org/wp-content/uploads/2022/03/D15-Puerto-Chancay.pdf>


- Martner, C. (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. *Convergencia*, 52, 319–360.
https://www.researchgate.net/publication/43071560_Puertos_espacio_y_globalizacio_n_El_desarrollo_de_hubs_en_Mexico
- Maúrtua de Romaña, O. (2024). Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: desafíos y oportunidades. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, (177), 25–58.
<https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>
- Mendoza, M. (2024, August 5). *¿Es factible sacar la oferta exportable de Ecuador por el puerto de Chancay, en Perú?* - *Forbes Ecuador*. Forbes EC.
<https://www.forbes.com.ec/negocios/es-factible-sacar-oferta-exportable-ecuador-puerto-chancay-peru-n57137>
- Mesquita, M., Volpe, C., & Blyde, J. (2008). *Unclogging the Arteries The Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade* [Descongestionando las arterias: El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe]. <https://doi.org/doi.org/10.18235/0012316>
- Notteboom, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005). *Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development* [Regionalización portuaria: Hacia una nueva fase en el desarrollo portuario]. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- Okuda Benavides, M., & Gómez Restrepo, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: triangulación. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, XXXIV, 118–124.
- Porter, M. E. (1990). The Competitive Advantage of Nations [La ventaja competitiva de las naciones]. *Harvard Business Review*, 68(2), 71–91.
https://economie.ens.psl.eu/IMG/pdf/porter_1990_-_the_competitive_advantage_of_nations.pdf
- Ricardo, D. (1817). *The Principles of Political Economy and Taxation* [Principios de economía política y tributación] (3rd ed., Vol. 3).
<https://historyofeconomicthought.mcmaster.ca/ricardo/Principles.pdf>
- Rojas, A. (2026, January 12). El canal de Panamá, la bisagra americana que quiere Trump | Internacional. *El Mundo*.
<https://www.elmundo.es/internacional/2026/01/12/6963cb63e85ece604a8b458f.html>
- Salazar, E., Trujillo, A., & Martínez, J. (2020). Análisis de las exportaciones del sector manufacturero en los departamentos con mayor índice de desarrollo industrial en Colombia. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(90), 563–574.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29063559010>
- Sheffi, Yosef. (2007). *The resilient enterprise : overcoming vulnerability for competitive advantage* [La empresa resiliente: Superar la vulnerabilidad para lograr ventaja competitiva]. 338.
- Silva Do Nascimento, R. (2024). El desafío del Puerto de Chancay: una nueva ruta en la compleja red del narcotráfico en Sudamérica. *DERROTERO*, 18, 1–13.
<https://doi.org/10.70554/derrotero2024.v18n02.05>
- Slipak, A. M., & Ghiotto, L. M. (2019). América Latina en la Nueva Ruta de la Seda. El rol de las inversiones chinas en la región en un contexto de disputa (inter)hegemónica. *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas*, 1–21.
https://www.cadtm.org/IMG/pdf/ghiotto_slipak_america_latina_en_la_ruta_de_lla_seda_2019.pdf?utm_source=chatgpt.com

- Solis De Ovando, J. D. (2024). *Strategic, Political, and Economic Implications of the Chancay Port Development* [Implicaciones estratégicas, políticas y económicas del desarrollo del puerto de Chancay]. <https://globalamericans.org/wp-content/uploads/2024/08/Strategic-Political-and-Economic-Implications-of-the-Chancay-Port-Development.pdf>
- Tongzon, J., & Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals) [Privatización portuaria, eficiencia y competitividad: Evidencia empírica de puertos de contenedores]. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(5), 405–424. <https://doi.org/10.1016/J.TRA.2005.02.001>
- Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno del Ecuador y el Gobierno de la República Popular de China, 721 (2023). https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/12/Copia-de-FTA-COPY-ECUADOR-SPANISH_.pdf
- Universidad del Pacifico. (2025). *El Efecto Chancay: Cambios en la carga, el comercio y la red de puertos*. <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/InformeChancay-1.pdf>
- Valenzo Jiménez, M. A., Martínez Arroyo, J. A., & Bonales Valencia, J. (2020). La competitividad logística en Latinoamérica: índice logístico vs. propuesta metodológica. *Mercados y Negocios*, 10(2), 85–106. <https://www.redalyc.org/pdf/5718/571863992005.pdf>
- Vickerman, R., Spiekermann, K., & Wegener, M. (2010). Accessibility and economic development in Europe [Accesibilidad y desarrollo económico en Europa]. *Regional Studies*, 33(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/00343409950118878;PAGE:STRING:ARTICLE/CHAPTER>
- Villagra, M. E. (2023). Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico. *Revista Seguridad y Poder Terrestre*, 2(2), 74–86. <https://doi.org/10.56221/spt.v2i2.28>
- Villaverde, J., & Maza, A. (2012). El Hinterland de las Fachadas Marítimas Españolas. *Papeles de Economía Española*, 131, 180.
- Vizcardo Benavides, R. (2023). El valor estratégico del Hub Perú en América del Sur. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 22, 95–129. <https://revista.ieee.es/article/view/6120>

8. Anexos

Anexo A

Consentimiento Informado de la Entrevista al Técnico Operador del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

 UNIVERSIDAD DEL AZUAY

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENTREVISTAS
Proyecto académico - Tesis de grado

Título del proyecto: El Puerto de Chuncay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano

Yo, Daniel José Riera Rodríguez, en pleno ejercicio de mis facultades, declaro que:

1. He sido informado de que esta entrevista se realizará exclusivamente con fines académicos y formará parte de la tesis titulada "El Puerto de Chuncay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano", desarrollada por las investigadoras Glenda Brigitte Cumbe Mejía y Johanna Estefanía Jarrín Córdova
2. Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo negarme a responder cualquier pregunta, suspender la entrevista en cualquier momento, revocar mi consentimiento posteriormente o solicitar la eliminación parcial o total de la información proporcionada, sin que esto genere perjuicio o consecuencia alguna.
3. Autorizo la grabación en audio y/o video de la entrevista únicamente para fines de análisis académico, transcripción y verificación de la información.
4. Entiendo que la información que proporcione será tratada con estricta confidencialidad. Mi nombre será mantenido en anonimato si así lo solicito expresamente.
5. Se me ha informado que no recibiré compensación económica o material por mi participación, y que tampoco asumiré costo o riesgo alguno.
6. He podido realizar todas las preguntas necesarias sobre el propósito del estudio, el uso de la información y las medidas de protección de datos, recibiendo respuestas claras y satisfactorias.
7. Los datos recopilados serán almacenados de manera segura, utilizados únicamente para la tesis mencionada y no se compartirán con terceros sin mi autorización expresa.
8. Para cualquier consulta adicional, puedo contactar a las investigadoras responsables:

Nombres: Glenda Cumbe / Johanna Jarrín
Correo institucional: glenda.cumbe@es.azuay.edu.ec / johanna.jarrin@es.azuay.edu.ec
Institución académica: Universidad del Azuay

Declaro que he leído y comprendido el contenido de este consentimiento y acepto participar bajo los términos descritos.


Firma del participante: [Firma]
Nombre completo: Daniel José Riera Rodríguez
Fecha: 20 / 02 / 2026

Firma de la entrevistadora: [Firma]
Nombre completo: Glenda Brigitte Cumbe Mejía
Fecha: 20 / 02 / 2026

Firma de la entrevistadora: [Firma]
Nombre completo: Johanna Estefanía Jarrín Córdova
Fecha: 20 / 02 / 2026

Anexo B

Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa COMAR.

 UNIVERSIDAD DEL AZUAY

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENTREVISTAS
Proyecto académico - Tesis de grado

Título del proyecto: El Puerto de Chuncay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano

Yo, Santiago Melo Goveale, en pleno ejercicio de mis facultades, declaro que:

1. He sido informado de que esta entrevista se realizará exclusivamente con fines académicos y formará parte de la tesis titulada "El Puerto de Chuncay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano", desarrollada por las investigadoras Glenda Brigitte Cumbe Mejía y Johanna Estefanía Jarrín Córdova
2. Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo negarme a responder cualquier pregunta, suspender la entrevista en cualquier momento, revocar mi consentimiento posteriormente o solicitar la eliminación parcial o total de la información proporcionada, sin que esto genere perjuicio o consecuencia alguna.
3. Autorizo la grabación en audio y/o video de la entrevista únicamente para fines de análisis académico, transcripción y verificación de la información.
4. Entiendo que la información que proporcione será tratada con estricta confidencialidad. Mi nombre será mantenido en anonimato si así lo solicito expresamente.
5. Se me ha informado que no recibiré compensación económica o material por mi participación, y que tampoco asumiré costo o riesgo alguno.
6. He podido realizar todas las preguntas necesarias sobre el propósito del estudio, el uso de la información y las medidas de protección de datos, recibiendo respuestas claras y satisfactorias.
7. Los datos recopilados serán almacenados de manera segura, utilizados únicamente para la tesis mencionada y no se compartirán con terceros sin mi autorización expresa.
8. Para cualquier consulta adicional, puedo contactar a las investigadoras responsables:

Nombres: Glenda Cumbe / Johanna Jarrín
Correo institucional: glenda.cumbe@es.azuay.edu.ec / johanna.jarrin@es.azuay.edu.ec
Institución académica: Universidad del Azuay

Declaro que he leído y comprendido el contenido de este consentimiento y acepto participar bajo los términos descritos.


Firma del participante: [Firma]
Nombre completo: Santiago Melo Goveale
Fecha: 04 / 03 / 2026

Firma de la entrevistadora: [Firma]
Nombre completo: Glenda Brigitte Cumbe Mejía
Fecha: 04 / 03 / 2026

Firma de la entrevistadora: [Firma]
Nombre completo: Johanna Estefanía Jarrín Córdova
Fecha: 04 / 03 / 2026

Anexo C

Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa SICOMEXA.

 UNIVERSIDAD DEL AZUAY

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENTREVISTAS
Proyecto académico – Tesis de grado

Título del proyecto: El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano

Yo, Patricio Augusta Paqui Quiroga, en pleno ejercicio de mis facultades, declaro que:

1. He sido informado de que esta entrevista se realizará exclusivamente con fines académicos y formará parte de la tesis titulada "El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano", desarrollada por las investigadoras Glenda Brigitte Cumbe Mejía y Johanna Estefanía Jarrín Córdova
2. Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo negarme a responder cualquier pregunta, suspender la entrevista en cualquier momento, revocar mi consentimiento posteriormente o solicitar la eliminación parcial o total de la información proporcionada, sin que esto genere perjuicio o consecuencia alguna.
3. Autorizo la grabación en audio y/o video de la entrevista únicamente para fines de análisis académico, transcripción y verificación de la información.
4. Entiendo que la información que proporcione será tratada con estricta confidencialidad. Mi nombre será mantenido en anonimato si así lo solicito expresamente.
5. Se me ha informado que no recibiré compensación económica o material por mi participación, y que tampoco asumiré costo o riesgo alguno.
6. He podido realizar todas las preguntas necesarias sobre el propósito del estudio, el uso de la información y las medidas de protección de datos, recibiendo respuestas claras y satisfactorias.
7. Los datos recopilados serán almacenados de manera segura, utilizados únicamente para la tesis mencionada y no se compartirán con terceros sin mi autorización expresa.
8. Para cualquier consulta adicional, puedo contactar a las investigadoras responsables:

Nombres: Glenda Cumbe / Johanna Jarrín
Correo institucional: glenda.cumbe@es.uzay.edu.ec / johanna.jarrin@es.uzay.edu.ec
Institución académica: Universidad del Azuay

Declaro que he leído y comprendido el contenido de este consentimiento y acepto participar bajo los términos descritos.


Firma del participante: Patricio Augusta Paqui Quiroga
Nombre completo: Patricio Augusta Paqui Quiroga
Fecha: 2 / 3 / 2026

Firma de la entrevistadora: Glenda Cumbe
Nombre completo: Glenda Brigitte Cumbe Mejía
Fecha: 2 / 03 / 2026

Firma de la entrevistadora: Johanna Jarrín
Nombre completo: Johanna Estefanía Jarrín Córdova
Fecha: 2 / 03 / 2026

Anexo D

Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa NAVIRE.

 UNIVERSIDAD DEL AZUAY

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENTREVISTAS
Proyecto académico – Tesis de grado

Título del proyecto: El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano

Yo, María del Cisne Zúñiga Jácome, en pleno ejercicio de mis facultades, declaro que:

1. He sido informado de que esta entrevista se realizará exclusivamente con fines académicos y formará parte de la tesis titulada "El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano", desarrollada por las investigadoras Glenda Brigitte Cumbe Mejía y Johanna Estefanía Jarrín Córdova
2. Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo negarme a responder cualquier pregunta, suspender la entrevista en cualquier momento, revocar mi consentimiento posteriormente o solicitar la eliminación parcial o total de la información proporcionada, sin que esto genere perjuicio o consecuencia alguna.
3. Autorizo la grabación en audio y/o video de la entrevista únicamente para fines de análisis académico, transcripción y verificación de la información.
4. Entiendo que la información que proporcione será tratada con estricta confidencialidad. Mi nombre será mantenido en anonimato si así lo solicito expresamente.
5. Se me ha informado que no recibiré compensación económica o material por mi participación, y que tampoco asumiré costo o riesgo alguno.
6. He podido realizar todas las preguntas necesarias sobre el propósito del estudio, el uso de la información y las medidas de protección de datos, recibiendo respuestas claras y satisfactorias.
7. Los datos recopilados serán almacenados de manera segura, utilizados únicamente para la tesis mencionada y no se compartirán con terceros sin mi autorización expresa.
8. Para cualquier consulta adicional, puedo contactar a las investigadoras responsables:

Nombres: Glenda Cumbe / Johanna Jarrín
Correo institucional: glenda.cumbe@es.uzay.edu.ec / johanna.jarrin@es.uzay.edu.ec
Institución académica: Universidad del Azuay

Declaro que he leído y comprendido el contenido de este consentimiento y acepto participar bajo los términos descritos.

Firma del participante: MARIA DEL CISNE ZUNIGA JACOME
Nombre completo: Ing. María del Cisne Zúñiga Jácome
Fecha: 07 / marzo / 2026

Firma de la entrevistadora: Glenda Cumbe
Nombre completo: Glenda Brigitte Cumbe Mejía
Fecha: 07 / 03 / 2026

Firma de la entrevistadora: Johanna Jarrín
Nombre completo: Johanna Estefanía Jarrín Córdova
Fecha: 07 / 03 / 2026

Anexo E

Consentimiento Informado de la Entrevista a la Empresa ASINCOMEX y Ex Servidora del Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENTREVISTAS

Proyecto académico – Tesis de grado

Título del proyecto: El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano

Yo, María Emilia Crespo, en pleno ejercicio de mis facultades, declaro que:

1. He sido informado de que esta entrevista se realizará exclusivamente con fines académicos y formará parte de la tesis titulada “El Puerto de Chancay (Perú) como Nodo Estratégico: Oportunidades y Desafíos para la Competitividad de las Exportadoras del Austro Ecuatoriano”, desarrollada por las investigadoras Glenda Brigette Cumbe Mejía y Johanna Estefanía Jarrín Córdova
2. Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo negarme a responder cualquier pregunta, suspender la entrevista en cualquier momento, revocar mi consentimiento posteriormente o solicitar la eliminación parcial o total de la información proporcionada, sin que esto genere perjuicio o consecuencia alguna.
3. Autorizo la grabación en audio y/o video de la entrevista únicamente para fines de análisis académico, transcripción y verificación de la información.
4. Entiendo que la información que proporcione será tratada con estricta confidencialidad. Mi nombre será mantenido en anonimato si así lo solicito expresamente.
5. Se me ha informado que no recibiré compensación económica o material por mi participación, y que tampoco asumiré costo o riesgo alguno.
6. He podido realizar todas las preguntas necesarias sobre el propósito del estudio, el uso de la información y las medidas de protección de datos, recibiendo respuestas claras y satisfactorias.
7. Los datos recopilados serán almacenados de manera segura, utilizados únicamente para la tesis mencionada y no se compartirán con terceros sin mi autorización expresa.
8. Para cualquier consulta adicional, puedo contactar a las investigadoras responsables:

Nombres: Glenda Cumbe / Johanna Jarrín

Correo institucional: glenda.cumbe@es.uazuay.edu.ec/ johanna.jarrin@es.uazuay.edu.ec

Institución académica: Universidad del Azuay

Declaro que he leído y comprendido el contenido de este consentimiento y acepto participar bajo los términos descritos.