

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

**Oportunidades y desafíos logísticos para empresas ecuatorianas ante la
implementación del puerto Chancay-Perú**

AUTOR:

Luis Fernando Estévez Orozco

TUTOR:

Mgs. Esteban Garrido

IBARRA – ECUADOR

Julio, 2025

Ibarra, 14 de julio del 2025

CERTIFICACIÓN TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de integración curricular titulado: Oportunidades y desafíos logísticos para empresas ecuatorianas ante la implementación del puerto Chancay-Perú, presentado por el estudiante Luis Fernando Estévez Orozco con cédula de ciudadanía N° 100464573-3, para obtener el Título de Licenciado en Negocios Internacionales.

Certifico que el trabajo cumple con todos los parámetros establecidos, mediante el cual el estudiante demuestra el desarrollo de competencias en el campo de conocimiento de su profesión con un nivel de argumentación coherente, para ser sometido a la evaluación por parte de los lectores.

Adicionalmente, se adjunta el certificado de porcentaje de originalidad de TURNITIN.

The screenshot displays a Turnitin report interface. At the top, the user is identified as 'LUIS FERNANDO ESTEVEZ OROZCO' and the document as 'ESTEVEZ FERNANDO.pdf'. The main content area shows the title of the work: 'TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL' and the subtitle: 'Oportunidades y desafíos logísticos para empresas ecuatorianas ante la implementación del puerto Chancay-Perú'. The author is listed as 'Luis Fernando Estévez Orozco' and the tutor as 'Ing. Esteban Garrido'. On the right side, a 'Resumen de coincidencias' (Summary of Similarities) panel shows a total similarity score of 5%. Below this, a list of 14 sources is provided, each with a similarity percentage of 1% or less.

Rank	Source	Similarity
1	es.wikipedia.org	1 %
2	repositorioacademico...	<1 %
3	JORGE ESTEBAN HER...	<1 %
4	www.infobae.com	<1 %
5	Entregado a Pontificia ...	<1 %
6	hdl.handle.net	<1 %
7	www.masterlogistica.es	<1 %
8	Entregado a University ...	<1 %
9	viewvezuela.com	<1 %
10	odn.www.gob.pe	<1 %
11	pdfcoffee.com	<1 %
12	Entregado a costa rica ...	<1 %
13	Entregado a Universida...	<1 %
14	Entregado a UNIV DE L...	<1 %

(f): _____
Mgs. Esteban Garrido S.
TUTOR DE TRABAJO
C.C.: 1002413852

PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El tribunal examinador, aprueba el presente trabajo en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra:

(f):

Mgs. Esteban Garrido S.

C.C.: 1002413852

(f):.....

Msc. Gabriela Herrera

C.C.: 1002554004

(f):.....

Ms. María José Dávila

C.C.: 1002870267

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Luis Fernando Estévez Orozco declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones a título gratuito y oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 11 de julio del 2025

(f): _____

Luis Fernando Estévez Orozco

C.C.: 100464573-3

AUTORIA

Yo, *Luis Fernando Estévez Orozco*, portador de la cedula de ciudadanía 100464573-3 declaro que el presente trabajo de investigación es de total responsabilidad del autor, y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

(f):.....

Luis Fernando Estévez Orozco

C.C.: 1004645733

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS

Primero quiero agradecer a Dios, por darme la fortaleza, la salud y la sabiduría necesarias para llegar hasta aquí. Sin su guía y sin las bendiciones que puso en mi camino, este sueño no habría sido posible.

A mis padres, pilares fundamentales de mi vida. A mi padre, que ahora me acompaña desde el cielo, gracias por haberme formado con tus valores, tu ejemplo y tu amor. Sé que, desde donde estés, estás orgulloso de este logro. A mi madre, por su amor incondicional, por su entrega total y por enseñarme a nunca rendirme. Cada uno de sus sacrificios me dio la fuerza para continuar.

Mis hermanos, por ser mi apoyo constante en todo momento, por alentarme a terminar esta etapa en mi vida, sus palabras de ánimo y su ayuda práctica fueron claves para que hoy pueda cerrar este capítulo con éxito.

A todos mis demás familiares, quienes siempre estuvieron presentes, preocupándose por mí, acompañándome con amor y mostrándome que no estaba solo. Cada uno de ustedes ha sido parte de esta historia, y siempre llevaré en mi corazón sus gestos de cariño.

A mis docentes, por compartir su conocimiento, su paciencia y su dedicación. Gracias por sus enseñanzas dentro y fuera del aula, por sus consejos oportunos y por exigirme lo mejor de mí. Han sido una guía clave en mi formación académica y personal.

A todos los que, de una u otra forma, formaron parte de este camino, gracias. Esta meta alcanzada no es solo un logro personal, sino también el resultado del apoyo, amor y confianza que cada uno me ha brindado.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN TUTOR	ii
PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL	iii
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS	iv
AUTORIA	v
DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS	vi
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vii
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
RESUMEN	xiv
ABSTRACT	xv
1. INTRODUCCIÓN	1
Objetivos del trabajo	3
Objetivo General	3
Objetivos Específicos	3
2. REVISIÓN DE LA LITERATURA	4
2.1. Antecedentes	4
2.2. Marco teórico	6
2.2.1. Teorías del comercio internacional	6
2.2.2. Comercio Internacional	9
2.2.3. Logística internacional	10
2.2.4. Teorías de logística y cadena de suministro	12
2.2.5. Infraestructura portuaria	16
2.2.6. Puerto Chancay – Caso de estudio	17

2.2.7.	Infraestructura logística y agentes en Ecuador	20
2.2.8.	Entidades que regulan el comercio internacional	22
2.2.9.	Normativa que regula el comercio internacional	24
3.	MATERIALES Y METODOS	26
3.1.	Tipo de investigación	26
3.2.	Enfoque	26
3.3.	Variables	27
3.4.	Indicadores	28
3.5.	Población	29
3.6.	Muestra	29
3.7.	Muestreo	30
3.8.	Técnicas	30
3.9.	Instrumentos	32
3.10.	Procedimiento de aplicación	33
3.11.	Análisis de datos de los instrumentos aplicados	34
4.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN	36
4.1.	Resultados de la encuesta	36
4.1.1.	Análisis final de las encuestas	61
4.2.	Resultados del análisis del contenido audiovisual	63
4.3.	Resultados de la entrevista	66
4.4.	Discusión	67
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	73
5.1.	Conclusiones	73
5.2.	Recomendaciones	74

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	76
ANEXOS	82

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Normativas internacionales	24
Tabla 2 Normativas regionales	24
Tabla 3 Normativas nacionales	25
Tabla 4 Pregunta 1. ¿Cuál es el cargo que ocupa dentro de la empresa?	36
Tabla 5 Pregunta 2. ¿En qué sector opera principalmente su empresa?	38
Tabla 6 Pregunta 3. ¿Cuál es el tamaño de su empresa según el número de empleados? ..	39
Tabla 7 Pregunta 4. ¿En cuántos mercados internacionales opera actualmente su empresa?	41
Tabla 8 Pregunta 5. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para enviar sus productos a los mercados internacionales?	42
Tabla 9 Pregunta 5. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para enviar sus productos a los mercados internacionales?	42
Tabla 10 Pregunta 6. ¿Qué volumen de exportaciones realiza su empresa anualmente (en USD)?	43
Tabla 11 Pregunta 7. ¿Cuenta su empresa con experiencia previa en el uso de puertos internacionales fuera de Ecuador?	44
Tabla 12 Pregunta 8. ¿Qué tipo de productos exporta su empresa que podrían beneficiarse del Puerto de Chancay?	46
Tabla 13 Pregunta 9. ¿Cuál es el principal mercado asiático al que su empresa exporta o planea exportar?	47
Tabla 14 Pregunta 10. ¿Qué tan importante es para su empresa reducir el tiempo de tránsito marítimo a Asia?	48

Tabla 15 Pregunta 11. ¿Qué tan preparada está su empresa para cumplir con los requisitos aduaneros peruanos?	50
Tabla 16 Pregunta 12. ¿Qué desafío logístico considera más relevante para usar el Puerto de Chancay?	51
Tabla 17 Pregunta 13. ¿Qué tan familiarizada está su empresa con el TLC Ecuador-China?	53
Tabla 18 Pregunta 14. ¿Qué oportunidad representa el Puerto de Chancay para su empresa?	54
Tabla 19 Pregunta 15. ¿Qué tipo de infraestructura adicional necesita su empresa para aprovechar Chancay?	55
Tabla 20 Pregunta 16. ¿Qué desafío interno enfrenta su empresa para integrarse al Puerto de Chancay?	57
Tabla 21 Pregunta 17. ¿Qué apoyo espera de Pro Ecuador para usar el Puerto de Chancay?	58
Tabla 22 Pregunta 18. ¿Qué tan dispuesta está su empresa a invertir en alianzas con operadores logísticos peruanos?	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Pregunta 1. ¿Cuál es el cargo que ocupa dentro de la empresa?	37
Figura 2 Pregunta 2. ¿En qué sector opera principalmente su empresa?	38
Figura 3 Pregunta 3. ¿Cuál es el tamaño de su empresa según el número de empleados?	40
Figura 4 Pregunta 4. ¿En cuántos mercados internacionales opera actualmente su empresa?	41
Figura 5 Pregunta 6. ¿Qué volumen de exportaciones realiza su empresa anualmente (en USD)?	43
Figura 6 Pregunta 7. ¿Cuenta su empresa con experiencia previa en el uso de puertos internacionales fuera de Ecuador?	45
Figura 7 Pregunta 8. ¿Qué tipo de productos exporta su empresa que podrían beneficiarse del Puerto de Chancay?	46
Figura 8 Pregunta 9. ¿Cuál es el principal mercado asiático al que su empresa exporta o planea exportar?	47
Figura 9 Pregunta 10. ¿Qué tan importante es para su empresa reducir el tiempo de tránsito marítimo a Asia?	49
Figura 10 Pregunta 11. ¿Qué tan preparada está su empresa para cumplir con los requisitos aduaneros peruanos?	50
Figura 11 Pregunta 12. ¿Qué desafío logístico considera más relevante para usar el Puerto de Chancay?	52
Figura 12 Pregunta 13. ¿Qué tan familiarizada está su empresa con el TLC Ecuador-China?	53
Figura 13 Pregunta 14. ¿Qué oportunidad representa el Puerto de Chancay para su empresa?	55

Figura 14 Pregunta 15. ¿Qué tipo de infraestructura adicional necesita su empresa para aprovechar Chancay?	56
Figura 15 Pregunta 16. ¿Qué desafío interno enfrenta su empresa para integrarse al Puerto de Chancay?	57
Figura 16 Pregunta 17. ¿Qué apoyo espera de Pro Ecuador para usar el Puerto de Chancay?	59
Figura 17 Pregunta 18. ¿Qué tan dispuesta está su empresa a invertir en alianzas con operadores logísticos peruanos?	60

RESUMEN

La presente investigación tuvo por objetivo determinar las oportunidades y desafíos logísticos para empresas ecuatorianas ante la implementación del puerto Chancay-Perú. Para lo cual, se aplicó una investigación de tipo básica y con enfoque cuantitativo. La población estuvo constituida por 1518 empresas ecuatorianas que se dedican a la exportación, y la muestra incluyó a 306 empresa que garantizaron la confiabilidad de la información obtenida. Las técnicas aplicadas fueron la encuesta y el análisis de contenido audiovisual. Los resultados evidenciaron que el puerto de Chancay en Perú es una oportunidad para ecuatorianos, especialmente en el sector manufacturero, agroexportador y minero. La ubicación es estratégica, permitiendo acceso directo a los mercados asiáticos y mejorando la competitividad de los productos ecuatorianos. Sin embargo, el costo del transporte terrestre y la dificultad para coordinar operaciones logísticas y aplicar la normativa aduanera de Perú son desafíos para las empresas. En el interior, hay limitaciones para la integración con esta nueva dinámica de exportación, como la falta de personal capacitado en logística internacional y la falta de contenedores suficientes para proteger los productos. Se concluyó que el puerto de Chancay ofrece varias oportunidades tales como la apertura de nuevos mercados asiáticos, la reducción de costos y de tiempos y la integración a una red logística regional. Sin embargo, también existen desafíos como los altos costos de transporte terrestre, la falta de infraestructura transportista, las limitaciones en cuanto al personal no capacitado en la aplicación de normativa aduanera y la adopción tecnológica.

Palabras clave: Clúster, Logística, Puerto Chancay, Mercados Internacionales, Megapuerto, Hub Logístico.

ABSTRACT

The objective of this research was to determine the logistic opportunities and challenges for Ecuadorian companies in the implementation of the port of Chancay-Peru. For this purpose, a basic research with a quantitative approach was applied. The population consisted of 1,518 Ecuadorian export companies, and the sample included 306 companies that guaranteed the reliability of the information obtained. The techniques applied were the survey and audiovisual content analysis. The results showed that the port of Chancay in Peru is an opportunity for Ecuadorians, especially in the manufacturing, agro-export and mining sectors. The location is strategic, allowing direct access to Asian markets and improving the competitiveness of Ecuadorian products. However, the cost of land transportation and the difficulty of coordinating logistical operations and applying Peru's customs regulations are challenges for companies. In the interior, there are limitations to integration with this new export dynamic, such as the lack of personnel trained in international logistics and the lack of sufficient containers to protect products. It was concluded that the port of Chancay offers several opportunities such as the opening of new Asian markets, cost and time reduction, and integration into a regional logistics network. However, there are also challenges such as high land transportation costs, lack of transportation infrastructure, limitations in terms of personnel not trained in the application of customs regulations and technological adoption.

Key words: Cluster, Logistics, Port Chancay, International Markets, Megaport, Logistics Hub.

1. INTRODUCCIÓN

Para las empresas, esta oportunidad logística permitirá mejorar su competitividad en el comercio internacional, dado que la implementación del puerto Chancay en Perú será uno de los acontecimientos económicos más importantes en la región andina. Para Laurentino et al. (2023) la gestión logística internacional son las acciones necesarias para movilizar productos de un país a otro y depende netamente de la infraestructura portuaria. Por lo tanto, el puerto de Chancay fortalecerá la conectividad marítima en el Pacífico, lo cual mejorará los ingresos provenientes de exportaciones en varios países, entre ellos Ecuador.

En el contexto ecuatoriano, los actores agroindustriales, pesqueros, mineros y manufactureros podrían aprovechar este puerto para mejorar sus niveles de exportación. En la actualidad, principalmente la exportación se realiza desde los puertos de Guayaquil o Manta; sin embargo, Chancay representará menor tiempo de tránsito, disminución de costos logísticos, integración aduanera y fluidez para productos como banano, cacao, flores y camarón.

No todo es una ventaja inmediata; también existen desafíos y barreras importantes para Ecuador, tales como la falta de infraestructura terrestre adecuada entre el puerto Chancay y la frontera sur del país, la necesidad de acuerdos binacionales sobre aduanas y transporte, además de la capacidad que tengan las empresas ecuatorianas para adaptarse a las exigencias logísticas de este puerto.

En un mercado altamente volátil donde la logística y el comercio internacional son esenciales para que los países se vuelvan competitivos, la apertura del puerto Chancay permitirá conectar América del Sur con Asia. Esta conexión beneficiará a las empresas

ecuatorianas debido a que la mayor fuente de ingresos del país proviene de exportaciones no petroleras y comercio regional. Sin embargo, se deben considerar tanto los beneficios como los desafíos con la finalidad de que las empresas de Ecuador estén preparadas para aprovechar esta oportunidad. Además, deberán hacer uso de sus fortalezas para hacer frente a desafíos y limitaciones relacionadas con la estructura, la normativa y la logística.

En este contexto, el objetivo de la investigación es analizar las oportunidades y desafíos logísticos que enfrentarán las empresas ecuatorianas ante la entrada en funcionamiento del puerto Chancay. Para lograr este objetivo, se identificarán los beneficios que le ofrecen a la economía ecuatoriana, como el acceso a nuevos mercados internacionales, la utilización de las rutas, la reducción de los costos y la mejora en la cadena logística. Así también se deben analizar los desafíos tales como la conectividad, la regulación binacional y la preparación que deben tener las empresas ecuatorianas para aprovechar esta oportunidad.

En lo que respecta a la perspectiva teórica, la investigación se centra en el análisis de cadenas logísticas y comercio transfronterizo para analizar el impacto de una megaobra portuaria sobre las empresas ecuatorianas. En el ámbito práctico, los resultados de la investigación permitirán diseñar políticas y estrategias direccionadas a mejorar la infraestructura empresarial logística ecuatoriana. Asimismo, les proporcionará a las empresas las herramientas necesarias para adaptarse a las nuevas rutas de exportación, identificación de riesgos y gestión de la cadena logística, lo cual contribuye al desarrollo nacional y regional.

Si las empresas se adaptan de manera adecuada al funcionamiento del puerto Chancay los beneficios que pueden obtener se generarán ganancias económicas a largo plazo se mejorará el transporte de la mercancía, se reducirá las emisiones de carbono, se

disminuirán los costos y se reducirá la congestión portuaria en Guayaquil. Asimismo, al integrar corredores logísticos binacionales que deben estar correctamente articulados se favorecerá el desarrollo de las zonas fronterizas del sur de Ecuador. Por lo tanto, la adaptabilidad al comercio internacional a través de este puerto dependerá de la capacidad que tenga el país y las empresas para fortalecer la cooperación bilateral.

Objetivos del trabajo

Objetivo General

Determinar las oportunidades y desafíos logísticos para empresas ecuatorianas ante la implementación del puerto Chancay-Perú.

Objetivos Específicos

- Identificar las oportunidades que el puerto Chancay ofrece a las empresas ecuatorianas.
- Comprender los desafíos operativos y regulatorios que las empresas ecuatorianas podrían enfrentar ante la implementación del puerto Chancay-Perú.
- Precisar el impacto de la implementación del puerto Chancay en costos tiempos de tránsito y competitividad de las exportaciones e importaciones ecuatorianas.

2. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Antecedentes

En este epígrafe se describen las investigaciones previas que servirán de base para fundamentar y contextualizar la problemática que se está estudiando. Esta revisión de literatura permitirá identificar los vacíos existentes en el conocimiento y los avances que ha habido sobre el tema. Para lo cual se realizó un análisis de investigaciones internacionales, nacionales y locales con la finalidad de determinar la evolución del problema de investigación.

Do Nascimento (2024) en su investigación titulada “El desafío del Puerto de Chancay: una nueva ruta en la compleja red del narcotráfico en Sudamérica” tuvo como objetivo analizar cómo la apertura de este nuevo puerto cambiaría las dinámicas del narcotráfico portuario y fluvial. La investigación tuvo una metodología cuantitativa, puesto que se revisó información financiera emitida por entidades que analizan el comercio internacional, el tráfico y los índices aduaneros. Los resultados mostraron que este puerto generará un gran impacto en la dinámica del narcotráfico en América del Sur, puesto que se podrían presentar dos opciones o se reduce este narcotráfico o se abren nuevas líneas. Asimismo, al ser un gran proyecto de infraestructura que reducirá las distancias entre zonas de producción e incrementará las exportaciones, puede ser utilizado por organizaciones criminales transnacionales; por lo tanto, se deben establecer las medidas necesarias para que el impacto sea beneficioso para los países y no para una organización delictiva. Concluyendo que este va a ser un gran puerto dentro de la red de exportaciones en Sudamérica y que se debe establecer mecanismos para evitar que las organizaciones criminales hagan uso de esta infraestructura para incrementar su distribución a nivel global.

Ríos Ccama et al. (2024) en su artículo denominado “Puerto de Chancay: Catalizador del comercio Estratégico Perú-China y exportación de productos no aprovechados”, tuvo como objetivo revisar el impacto del puerto Chancay como catalizador del comercio entre China y Perú. La investigación aplica una metodología cualitativa que permitió realizar un análisis de 50 artículos que hablaban sobre la logística, la infraestructura y la oportunidad de verificación de exportaciones de Perú. Los resultados mostraron que este hub marítimo permitirá disminuir los tiempos y costos de productos de Perú hacia Asia, incrementando las exportaciones. Se ha concluido que este puerto es un megaproyecto que no solamente beneficiará a Perú, sino también a otros países; sin embargo, Perú debe establecer mecanismos para mejorar su cadena de suministro, además de potenciar la competitividad de las empresas y mejorar las exportaciones de sectores como la minería, agroindustria y manufactura. Es decir, el resultado más positivo es que este proyecto se convierte en un catalizador para el desarrollo económico del Perú.

Bazán et al. (2024) en su artículo titulado “Operation of the port of Chancay and its relationship with the development of the agroindustrial sector of the Province of Huaral” tuvo por objetivo analizar cómo el puerto de Chancay impactará en la actividad económica de las provincias peruanas. La metodología fue descriptiva-cuantitativa y con un diseño transversal y enfoque correlacional. Se analizaron 20 empresas a las que se aplicó un instrumento de 20 preguntas. Los resultados mostraron que el 40% de las empresas aseguraban que el funcionamiento del puerto es el adecuado y cuenta con toda la infraestructura necesaria, mientras que el 25% indicaba que su competitividad era insuficiente para fomentar la mejora económica del país. Por lo tanto, se concluye que, a pesar de que la infraestructura se adapta a las nuevas necesidades, también se requieren

establecer medidas para que las estrategias empresariales puedan incrementar la competitividad.

2.2.Marco teórico

2.2.1. Teorías del comercio internacional

1. Teoría de la ventaja absoluta

La teoría de la ventaja absoluta fue desarrollada en el libro *La riqueza de las naciones* de 1776 por Adam Smith. Esta teoría se centra en el hecho de que un país puede generar una ventaja cuando produce un bien con menos recursos en comparación con otras naciones. Por lo tanto, el comercio exterior debe basarse en el intercambio de los bienes que cada país se especializa en producir de manera eficiente, lo cual beneficiará a ambas naciones y generará diferentes ventajas competitivas (Ráez et al., 2022).

Esta teoría también señaló que la comercialización internacional es una relación en la que ambos países se benefician. Además, hace una crítica al mercantilismo que considera a las exportaciones como ganancia y a las importaciones como pérdida, sin reconocer que estas importaciones abastecen a los países de aquellos productos que no pueden producir o que cuesta demasiado su producción, haciendo que los países se abastezcan de una gran cantidad de bienes (Muñoz, 2021).

Esta teoría se asocia con países en donde existe una abundancia de recursos naturales, tecnológicos o de conocimientos que permiten mejorar la productividad. La teoría impulsa a los países a identificar cuál es su ventaja competitiva con la finalidad de utilizar el máximo esfuerzo con el mínimo de los recursos que les permita generar ingresos mediante la exportación (Chang et al., 2021).

Al aplicar esta teoría al análisis investigativo que se está desarrollando, se busca que las empresas ecuatorianas fortalezcan el acceso a un mercado asiático, mediante la exportación de aquellos bienes que caracterizan a Ecuador y que le generarán una ventaja absoluta, como lo es el camarón por su rendimiento y calidad que se conoce a nivel internacional. Es así que el puerto permitirá una exportación eficiente, una disminución de costos logísticos y de tiempos con respecto a otros competidores. Sin embargo, las empresas deben potencializar esta ventaja competitiva con actualizaciones en los procesos logísticos e infraestructura para mantener esta ventaja competitiva.

2. Teoría de la ventaja comparativa

Esta fue formulada por David Ricardo en el siglo XIX y surgió como una extensión para la teoría de Adam Smith. La teoría señala que un país debe especializarse en producir y exportar bienes en los cuales se especializa, independientemente de si otro país puede producirlo de forma más barata. La teoría se centra en el costo de oportunidad de dejar de producir; es decir, la teoría se basa en una eficiencia relativa, mas no en la absoluta (Alonso, 2021).

La teoría promueve el comercio en países que no tienen el mismo nivel de productividad, demostrándose que pueden beneficiarse y comerciar entre sí. Impulsa el pensamiento de la cooperación internacional para crear un crecimiento económico conjunto. Asimismo, la teoría implica asignar eficientemente los recursos e incluso ha influido en la apertura comercial, acuerdos bilaterales y regionales como la Comunidad Andina o el Mercosur (Muñoz, 2021).

En relación con el análisis de esta investigación, la teoría de la ventaja comparativa resalta de qué forma el Ecuador puede aprovechar las oportunidades que genera esta nueva infraestructura para impulsar las exportaciones de banano, cacao, camarón y flores, que

son aquellos productos que presentan una eficiencia relativa. Es así que en este contexto el nuevo puerto es una oportunidad logística que permitirá a Ecuador reducir los costos de transporte hacia Asia, facilitar la inserción a nuevos mercados internacionales y generar una ventaja comparativa con respecto a otros países del Sur. Sin embargo, también se presentan desafíos como la obligación de adaptar y mejorar los procesos logísticos y mejorar la infraestructura o su competitividad.

3. Nueva Teoría del Comercio Internacional (Paul Krugman)

Esta teoría fue propuesta por Paul Krugman en 1980 e introduce nuevos elementos como las economías de escala, la diferenciación en los productos y el papel que tiene la estructura del mercado imperfecto en el comercio internacional. De acuerdo con el autor, los países no solamente comercian al tener ventajas, ya sean estas absolutas o comparativas, sino que hacen uso de las oportunidades de mercados crecientes para diversificar la oferta de bienes o servicios. Esta visión permite explicar por qué países que tienen un nivel de desarrollo similar compiten por exportar productos similares (Suriaga y Hidalgo, 2021).

El foco de la teoría se basa en las economías de escala, en donde a mayor volumen de producción, menor costo por unidad, lo cual ha generado incentivos para que las empresas puedan especializarse en producir bienes únicos a menores precios. Además, resalta que el comercio internacional permite que las empresas puedan ingresar a mercados más amplios mediante la innovación de las industrias (Muñoz, 2021). La teoría también señala como elementos clave las políticas industriales, la infraestructura logística y la tecnología para poder insertarse en un comercio global. Esta teoría fue la base para la creación de los términos hub logístico, zonas económicas especiales y clústeres industriales (Chosgo, 2022).

En lo que respecta a la investigación la teoría permite comprender el funcionamiento del mercado ya que no se trata solamente de exportar sino de como Ecuador puede hacer uso de sus recursos para incursionar en cadenas globales mediante el fortalecimiento de la infraestructura logística. Es así que este nuevo puerto se convierte en un eje estratégico para reducir los tiempos de tránsito de las exportaciones hacia Asia y genera ventajas competitivas a través de productos diferenciados máximo. No obstante, los desafíos que enfrentan las empresas ecuatorianas son la tecnología conectividad y los servicios logísticos que deben implementar para poder adaptarse a esta nueva normalidad en exportaciones.

2.2.2. Comercio Internacional

El comercio es el concepto de intercambio de bienes y servicios entre dos personas o entidades. El comercio internacional, por su parte, es el concepto de este intercambio entre personas o entidades en dos países diferentes (Navickas et al., 2024). En la mayoría de los países, representa una parte significativa del producto interno bruto (PIB). Si bien el comercio internacional ha estado presente a lo largo de gran parte de la historia, su importancia económica, social y política ha ido aumentando en los últimos siglos (Aranibar-Ramos & Quispe-Ambrocio, 2023).

El comercio internacional se refiere al intercambio de bienes y servicios entre diferentes naciones. Este tipo de comercio contribuye e impulsa la economía mundial. Los productos más comercializados son televisores, ropa, maquinaria, bienes de capital, alimentos y materias primas, etc. El comercio internacional ha aumentado excepcionalmente, incluyendo servicios como transporte internacional, viajes y turismo, banca, almacenamiento, comunicación, publicidad y distribución (Frohmann et al., 2021).

Otros desarrollos igualmente importantes son el aumento de las inversiones extranjeras y la producción de bienes y servicios extranjeros en un país internacional. Estas inversiones y producción extranjeras ayudarán a las empresas a acercarse a sus clientes internacionales y, por lo tanto, a servirles bienes y servicios a un precio muy bajo. Todas las actividades mencionadas son parte de los negocios internacionales (De Rogatis, 2022).

Se puede concluir diciendo que el comercio internacional y la producción son dos aspectos de los negocios internacionales, creciendo día a día en todo el mundo. El comercio exterior es el intercambio de capital, bienes y servicios a través de fronteras o territorios internacionales.

2.2.3. *Logística internacional*

La logística es la planificación, ejecución y control del almacenamiento y flujo de bienes desde su lugar de producción hasta su consumo a nivel internacional. Es un proceso que incluye actividades de transporte, almacenamiento, gestión de inventarios y el cumplimiento de las normativas aduaneras (Garcia Torres et al., 2022). La competitividad logística es la habilidad que tienen las empresas para gestionar y manejar su cadena de suministro internacional, teniendo un adecuado control de costos, tiempos y cumplimiento de requisitos (Calatayud y Montes, 2022).

Para De Castellanos (2021) una gestión logística se compone de varios elementos que permiten que la cadena de suministro sea fluida y sobre todo que se eviten sobrecostos; entre ellos se tiene:

Transporte internacional: Es el uso de diversos mecanismos de transporte, como el marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario, para transportar productos hasta su destino final.

La selección del transporte depende del producto, la urgencia de la entrega, los costos y las condiciones del acuerdo.

Gestión de inventarios: El manejo de los inventarios busca establecer un stock que permita surtir a los mercados internacionales. Adecuados niveles de inventarios evitan la escasez en un ambiente en donde el ciclo logístico es más largo debido a las distancias y a las regulaciones aduaneras.

Almacenamiento y distribución: El almacenamiento incluye los centros en los cuales se deposita de manera temporal los productos antes de su envío o distribución. Mientras que la distribución es el paso final cuando los productos que están almacenados son entregados al cliente o en su destino final. En esta etapa se deben considerar aquellos lineamientos que eviten los retrasos en las entregas y los daños a los productos.

Documentación y aduanas: En esta etapa se evalúa el cumplimiento de las disposiciones legales tanto del país de origen como del país de destino. El cumplimiento de las normativas permite que los productos crucen las fronteras sin ningún tipo de inconveniente que pueda generar la devolución o costos adicionales.

La logística dentro de las empresas que exportan es esencial para mejorar su competitividad, dado que permite reducir costos, mejorar los tiempos de entrega, disminuir riesgos, cumplir con requisitos normativos y aduaneros y, sobre todo, incrementar el margen de ingresos. Es importante resaltar que la logística impacta en la satisfacción del cliente, dado que al realizar una entrega a tiempo y en buenas condiciones se mantiene la lealtad del cliente (Parra et al., 2022).

El uso de tecnologías y la implementación de prácticas sostenibles dentro del proceso de gestión mejoran la eficiencia operativa, fortalecen la imagen corporativa e impulsan el establecimiento de acciones de responsabilidad social. Estos elementos

permiten a las empresas diferenciarse en un ámbito empresarial competitivo, volátil, globalizado y digitalizado; es decir, la logística internacional se vuelve el factor determinante para la sostenibilidad a largo plazo de las empresas (Sanchez et al., 2021).

2.2.4. Teorías de logística y cadena de suministro

1. Teoría de la Gestión de la Cadena de Suministro (SCM)

Seuring et al. (2021) definen la gestión de la cadena de suministro como la integración de las funciones clave de gestión, desde el proveedor hasta el fabricante, quien proporciona productos y servicios finales mediante la adición de valor al producto final para el consumidor. También, se considera como la gestión de la cadena de suministro como el proceso de planificación, implementación y control de las operaciones de la cadena de suministro con el fin de satisfacer al cliente.

Una cadena de suministro es «una red de organizaciones que participan, mediante vínculos ascendentes y descendentes, en los diferentes procesos y actividades que generan valor en forma de productos y servicios que llegan al cliente final. La cadena de suministro incluye proveedores, fabricantes, distribuidores, minoristas y clientes. Los clientes son el foco principal de la cadena, ya que el propósito principal de cualquier cadena de suministro es satisfacer sus necesidades, generando así beneficios (Tariq y Ali, 2021). Inicialmente, la SCM se relacionó con la gestión de inventario dentro de una cadena de suministro. Posteriormente, este concepto se amplió para incluir la gestión de todas las funciones dentro de la misma. Según Ampong et al. (2024), la SCM abarca la gestión de flujos entre las etapas de una cadena de suministro para minimizar el coste total. Esta definición implica que la SCM implica la gestión de flujos de productos, información y finanzas en las fases iniciales y finales de la cadena de suministro.

La apertura y funcionamiento de este nuevo puerto en Perú es una oportunidad para las empresas ecuatorianas, ya que les permitirá fortalecer su cadena de suministro mediante el establecimiento de nuevas rutas comerciales y el impulso de una conectividad global. Esta teoría permitirá integrar de manera eficiente los flujos de bienes, información y capital entre proveedores, productores y distribuidores. En cuanto a los desafíos que presenta la aplicación de la teoría, son la necesidad de que las empresas ecuatorianas reestructuren la cadena logística para mejorar la coordinación y hacer uso de tecnologías que permitan trabajar de manera sinérgica con el corredor logístico.

2. Teoría de la Logística Integral

En el mundo contemporáneo, la logística y la gestión de la cadena de suministro están cobrando relevancia y relevancia en las relaciones comerciales, principalmente porque la calidad de su gestión afecta los procesos de competitividad en los sectores productivos a escala global. Los principales cambios económicos que afectan a la logística son la globalización, el aumento de la incertidumbre económica, la proliferación de productos, la reducción de los ciclos de vida de los productos y la mayor demanda de servicios (Franca et al., 2025). Los sistemas de información (SI) actúan como puentes para conectar las actividades logísticas a una cadena integrada, creando una ventaja competitiva significativa y garantizando una mejor coordinación de los socios involucrados para la creación de valor. Asimismo, es fundamental que los profesionales de las tecnologías de la información (TI) tomen decisiones estratégicas para formular políticas de seguridad, garantizando así la autenticidad, integridad y confidencialidad de la base de datos y manteniendo la sostenibilidad del negocio (Rossini et al., 2023).

La planificación de recursos empresariales (ERP) integra los procesos de negocio y la información de todas las áreas funcionales, como la gestión de la cadena de suministro,

las ventas, las finanzas, la gestión de proyectos y la dotación de personal. Esta coordinación permite la administración centralizada de los datos de la organización. Los sistemas de medición mejorados son esenciales para evaluar el rendimiento de los procesos, reflejar los principios de la empresa y facilitar la supervisión del pasado, la planificación futura y la toma de decisiones (Starostka, 2021). Estos sistemas también facilitan la aplicación de estrategias de comercio electrónico, ya que se conectan con otros procesos corporativos en la cadena de valor. Los recursos de TI respaldan la gestión de la información dentro de una empresa, facilitando la autorización, el seguimiento y la gestión de devoluciones, la reducción de costes y la mejora de los procesos de negocio y la calidad del servicio (Gutierrez et al., 2021).

Mediante la aplicación de esta teoría se plantea que este nuevo Puerto permitirá a las empresas ecuatorianas rediseñar los procesos logísticos para que sus operaciones de abastecimiento almacenamiento transporte y distribución sean eficientes y cumplan con los nuevos estándares de calidad y digitalización. Al estar cerca geográficamente y al contar con infraestructura moderna este Puerto reduce tiempos y costos siempre y cuando las empresas ecuatorianas logren planificar y coordinar los flujos logísticos que se adapten a este nuevo mercado internacional. La principal barrera es la optimización de procesos de forma sistemática superando la fragmentación operativa que es una de las características de las empresas ecuatorianas.

3. Teoría de la Digitalización y Cadena de Suministro 4.0

La Industria 4.0 se encuentra en el contexto de la transformación digital en las cadenas de suministro, ya que se sigue utilizando como sinónimo de transformación digital e Industria 4.0. En consecuencia, el proceso de revoluciones industriales hasta la fecha, sin

mencionar la transformación digital, constituye el contexto del concepto de transformación digital

Ivanov et al. (2025) propusieron un modelo dinámico y un algoritmo para la programación a corto plazo de la cadena de suministro en fábricas inteligentes. Además, examinaron las perspectivas de la cadena de suministro ecológica y eficiente para la logística 4.0 y evaluaron las dificultades encontradas en la transformación del concepto de logística tradicional en Logística 4.0.

Esta teoría consta de seis dimensiones continuamente interconectadas: la estructura de la red, los flujos operativos, los procesos, el almacenamiento, los facilitadores y características de la tecnología de la Industria 4.0; los flujos; la creación de valor virtual (que genera la cadena de valor virtual); y el mundo digital y físico. Estas dimensiones interactúan constantemente dentro de la cadena de suministro físico y virtual (Gutierrez et al., 2021). La intención de la teoría es presentar un marco con posibles interconexiones y configuraciones para las nuevas cadenas de suministro digitalizadas en la Industria 4.0 y que se están extendiendo como parte de la evolución de sus actividades diarias. Según Batz et al. (2025), la cadena de suministro virtual identifica la naturaleza cambiante de la creación de valor, pero, igual de importante, indica cómo están surgiendo nuevos productos y servicios a través de la economía impulsada por la información.

Una de las características del puerto de Chancay es la digitalización de los procesos; que incluye el uso de Inteligencia artificial internet de las cosas plataformas digitales Big Data y el análisis de información en tiempo real para optimizar los procesos operativos y logísticos. Es así que las operaciones dentro de este nuevo puerto requieren que las empresas ecuatorianas implementen acciones de trazabilidad, automatización y toma de datos basadas en información procesada en tiempo real. Por lo que los desafíos principales

son la brecha logística digital que existe y la implementación de políticas que permitan adoptar tecnologías para mejorar la eficiencia operativa y, sobre todo, responder de manera ágil a los cambios del entorno internacional.

2.2.5. *Infraestructura portuaria*

La infraestructura portuaria son las instalaciones físicas, los servicios logísticos, los equipos y la tecnología que permiten el atraque, carga, descarga, almacenamiento y distribución de las mercaderías que reciben y envían los puertos marítimos (Valverde, 2025). Incluye instalaciones como muelles, grúas, terminales, depósitos y vías de acceso para comercio nacional e internacional. Desde una perspectiva económica, esta infraestructura es un motor clave para las economías, ya que conecta al país con otras regiones, facilitando el comercio internacional, genera empleos y atrae inversión (Gutiérrez-Ortiz et al., 2023).

Existen varios casos de éxito en donde el diseño e implementación de infraestructura portuaria mejoró la economía de un país. Uno de los ejemplos más importantes es el puerto de San Antonio en Chile, que es una de las principales terminales marítimas, concentrando más del 30% del comercio exterior chileno, y al haber implementado el modelo ciudad-puerto que ha permitido generar empleo y expandir las exportaciones nacionales (Alarcón, 2022). Otro caso de éxito es el puerto de Cartagena en Colombia, siendo uno de los más eficientes del continente, esto debido a la fuerte inversión tecnológica, talento humano capacitado, conectividad y alianzas público-privadas que han hecho que el puerto sea una plataforma logística para toda la región del Caribe; ha concentrado más del 50% de las exportaciones (Lores, 2024).

2.2.6. Puerto Chancay – Caso de estudio

El Puerto de Chancay se basa en un proyecto concebido en 2007 por Juan Ribaudó de la Torre, un ex almirante peruano que fundó la empresa Chancay Port (CHP). Se asoció en 2011 con Volcán Compañía Minera S.A.A. para desarrollar este proyecto que inició en 2016 la ejecución de la primera etapa como una inversión de 460 millones (Do Nascimento, 2024). Este proyecto tomó relevancia en 2019 cuando la empresa COSCO Shipping Ports de China obtuvo el 60% de la participación al invertir 1,300 millones de dólares. Lo cual dio inicio a una colaboración internacional. La construcción se realizó en varias etapas; la primera inició con la edificación de los muelles, el complejo administrativo y los túneles de más de 2 km (Ríos et al., 2024).

El puerto de Chancay, 80 km al norte de Lima, es ubicado en Perú y tiene 60% de Cosco Shipping y 40% de Volcan Compañía Minera. Promete generar un impacto económico y social de 4.500 millones de dólares al año, equivalente al 1.8% del PIB. La infraestructura multipropósito permitirá buques de gran envergadura y capacidad de carga. Cosco Shipping Ports Perú ha automatizado sus buques con grúas de hasta 90 metros de altura, utilizando 40 vehículos autónomos. La automatización reducirá la duración de los buques y los costos logísticos. La infraestructura cuenta con una base eléctrica y una planta desalinizadora. Todos los contenedores pasarán por cámaras de seguridad donadas por Estados Unidos para garantizar su seguridad (El Mercurio, 2024).

Para noviembre de 2024, el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) inauguró el puerto Chancay mediante una ceremonia virtual que incluía a la presidenta de Perú, Dina Boluarte, y al mandatario chino, Xi Jinping. Cabe resaltar que el puerto aún no iniciaba sus operaciones y se encontraba en fase de prueba, que tendrá una duración de 6 meses con la finalidad de que exista un funcionamiento operativo eficiente (Bazán et al.,

2024). La construcción de esta infraestructura representa un hito en el comercio internacional de Perú y Latinoamérica, pues no solamente resalta la colaboración entre Perú y China, sino que también va a permitir a países de Sudamérica mejorar su gestión logística y acceder de manera más directa a mercados asiáticos (Lescano et al., 2024).

Ubicación, infraestructura, tiempo

El puerto se ubica en el distrito de Chancay, en la provincia de Huaral, a 75 km de Lima. Su ubicación es estratégica, ya que se encuentra cerca del puerto Callao, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el corredor interoceánico Amazonas Centro del IIRSA. Es decir, existe una conexión e integración de las principales rutas comerciales (Narrea, 2014). La infraestructura tiene 142 hectáreas e incluye un complejo de 32 hectáreas para recibir camiones, un túnel subterráneo de 1,8 km conectado con la Zona Operativa Portuaria (ZOP), y la ZOP que incluye terminales, muelles, canales de acceso marítimo y áreas amplias de almacenamiento de carga (De Orbegoso, 2024).

Asimismo, incorpora tecnología, sistemas automatizados de carga y descarga, vehículos eléctricos, grúas automatizadas, radiofrecuencia para el control y redes de comunicación 5G que hacen que el puerto pueda operar 24 horas al día. Estas características han hecho que este puerto sea el primer puerto inteligente y totalmente automatizado en Sudamérica (Inocente y Sandoval, 2023). Como se mencionó anteriormente, se ha ejecutado en etapas la construcción, y dentro de su cronograma contempla una segunda etapa en donde la inversión será de 3500 millones, cuya construcción finalizará en 2032, dando como resultado un logístico único en la región y que permitirá el crecimiento del comercio internacional (Ríos et al., 2024).

Inversión china y geopolítica del puerto

La adquisición del 60% del proyecto por COSCO Shipping Ports muestra la relación que Perú tiene con China para expandir su economía y mejorar las relaciones geopolíticas. Esta alianza busca establecer un nodo logístico en el Pacífico sudamericano para facilitar e impulsar el comercio entre China y la región. Es un proyecto que forma parte de la iniciativa Franja y Ruta de la Seda, en la cual el gobierno de China ha invertido para crear infraestructuras en varios países de Sudamérica (Yep Abanto, 2024).

A pesar del aporte significativo en la mejora de la economía, la presencia que ha tenido China en Latinoamérica genera preocupaciones, sobre todo de países como Estados Unidos, que ven como una amenaza la expansión de China a territorio americano. Además, resaltan que el puerto de Chancay podría ser utilizado a futuro con fines militares, aunque los beneficios económicos y comerciales son mayores (Maúrtua de Romaña, 2024). A nivel de Latinoamérica, la construcción de este puerto ha representado una oportunidad para que los países puedan diversificar sus mercados de exportación, fortalecer sus sistemas logísticos y mejorar sus cadenas de suministro (Villagra, 2023).

Capacidades técnicas, rutas proyectadas, impacto esperado

El Puerto de Chancay puede recibir buques de gran calado que transportan contenedores de hasta 24,000 TEU, gracias a que tiene un calado natural de más de 17 m de profundidad. Para el primer año de operación, se espera que maneje un millón de TEUs, aumentando a 1.5 millones para el segundo año; estos valores muestran la capacidad que tiene este puerto. Así mismo, una de las rutas más importantes es el puerto de Guangzhou en China y Chancay, que se inauguró el 29 de abril de 2025 (Villagra, 2023). Esta ruta permite que se reduzca el tiempo de transporte en 30 días y disminuye un 20% de los costos, lo que permite que se comercialicen productos como electrodomésticos, muebles y juguetes

desde China a Latinoamérica de manera mucho más rápida y eficiente (Maúrtua de Romaña, 2024).

El impacto económico que tiene este puerto en la economía es significativo, pues para 2020 se estima que contribuirá al 0,9% del PIB, lo que generará ganancias de alrededor de 4500 millones anuales. Este puerto también permitirá reducir la congestión del Puerto del Callao, lo que mejorará la competitividad y productividad de las exportaciones peruanas (De Orbegoso, 2024). A nivel de la región, el puerto será un punto estratégico para mejorar las economías de América Latina y Asia. Países como Chile, Ecuador y Colombia podrán acceder a un mercado asiático mucho más amplio y Brasil reducirá sus costos logísticos. Por último, este proyecto generará más de 20,000 puestos de trabajo directos e indirectos (Narrea, 2014).

2.2.7. Infraestructura logística y agentes en Ecuador

Ecuador en los últimos años se ha caracterizado por invertir en infraestructura logística, con la finalidad de mejorar la infraestructura vial portuaria y aeroportuaria, lo cual mejoró el comercio exterior y la distribución interna. Según el Clúster Logístico Ecuador, el 97% del comercio exterior lo manejaron los puertos de Guayaquil, Manta y Puerto Bolívar. Mientras que el terminal portuario de Guayaquil registró un incremento del 2,4% en el movimiento de contenedores con productos como el banano, camarón y cacao, mismos que representaron el 62% de las exportaciones (PROECUADOR, 2025). En cuanto a la conectividad vial, existe una falta de infraestructura debido a los elevados costos logísticos que representan el 17,9%. En lo que respecta a los aeropuertos, estos se modernizaron, como el caso de Mariscal Sucre (Quito) y José Joaquín de Olmedo (Guayaquil), para brindar mejor atención a los clientes. Sin embargo, se deben realizar

mejor las estructuras secundarias y la seguridad vial, ya que se presentan muchas deficiencias que incrementan los costos de transporte (Satrack, 2025).

En 2024, los agentes logísticos jugaron un papel clave en el incremento del comercio exterior. Lo cual supuso el incremento de las exportaciones no petroleras en un 7,7%. Operadores como Maersk, Hamburg Süd, Mediterranean Shipping Line y AGUNSA se encargaron de la gestión del 81,27% de la carga en contenedores. Además, Flexnet del Ecuador, con 25,000 m² de almacenamiento, obtuvo el certificado ISO 9001:2015 al optimizar los servicios de última milla mediante el uso de plataformas WMS y TMS. Es necesario resaltar que en 2023 el comercio internacional generó 12 millones de dólares; va a haber otra persona, lo cual impulsó que los procesos adoptaran tecnologías como QuadMinds para mejorar la eficiencia del transporte (Rivera, 2025).

Andinatic, cree que el interés del país en el puerto de Chancay se debe a la necesidad de que las empresas encuentren mejores maneras de incrementar el transporte terrestre y expandir los mercados internacionales mediante cabotaje marítimo. La apertura del puerto también fortalecerá las relaciones comerciales entre Perú y Ecuador, ya que facilitará una mayor proximidad entre las operaciones. La visita prevista también ayudará a calcular los montos de inversión y a desarrollar estrategias comerciales para la exportación de productos ecuatorianos a los mercados globales. Empresarios ecuatorianos y autoridades peruanas buscan incrementar la inversión. Se espera que el gobierno peruano facilite el intercambio comercial entre ambos países, como lo ha hecho con todos los continentes (Árias, 2024; Redacción Logística 360, 2025).

Ecuador, uno de los países que mostró interés, pues el panorama logístico será diferente al de la apertura del puerto, ya que las empresas ecuatorianas requieren mayor transporte terrestre y la apertura a nuevos mercados como Asia. El intercambio comercial

entre Perú y Ecuador podría aumentar con la apertura de la megaobra, pero aún faltan detalles. La visita busca comprender las capacidades del puerto y proponer posibles inversiones. El sector minero, crucial para la economía ecuatoriana, tiene productos que deben exportarse desde algunos puertos. De acuerdo con Juan Carlos Mathews, Ministro de Comercio Exterior y Turismo, propuso la creación de cadenas globales de valor entre países vecinos, por lo que deben definirse temas adecuados para el transporte gratuito de productos, el embalaje de los mismos, la reducción de restricciones y la facilitación de las unidades terrestres para el envío de productos a Chancay y su destino final (Delgado, 2024).

2.2.8. Entidades que regulan el comercio internacional

Decisiones de la Comunidad Andina (CAN): La Comunidad Andina ha establecido normativas que impulsen y fortalezcan el comercio y la logística de la región. Entre las principales decisiones está el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Operadores Económicos Autorizados (OEA), que fue suscrito por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, en donde crearon la Secretaría General de la CAN, que tiene como finalidad disminuir los costos logísticos y los tiempos, disminuir la inseguridad en la cadena de suministro e incrementar la competitividad de las empresas que pertenecen a los países que firmaron el acuerdo (Comunidad Andina, 2025).

Otra decisión significativa fue crear el Banco Andino de Datos y el Observatorio Subregional en materia de seguridad, que tiene sede en Ecuador y se encarga de establecer acciones para disminuir el crimen transnacional organizado, identificar personas que estén vinculadas o realicen actividades ilícitas y asegurar que la cadena logística cumpla con los requerimientos y normativas. Asimismo, han creado comités andinos que se encargan de detectar drogas ilícitas, precursores de químicos o tráfico de armas para garantizar la

seguridad de esta ruta que comunica a los países con mercados internacionales (Comunidad Andina, 2025).

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE): Es la entidad encargada de facilitar y controlar el comercio exterior. Se encarga de establecer los lineamientos para aplicar avances tecnológicos como la plataforma ECUAPASS, que disminuye los tiempos en los trámites y desmerece las transacciones con las normativas del CAN. Además de establecer estrategias que permitan fortalecer la colaboración con otras aduanas andinas y de trabajar para mejorar los procesos, disminuir los riesgos aduaneros e impulsar la transparencia y la eficiencia del comercio (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador , 2025).

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT): Es la entidad encargada de regular y verificar el cumplimiento de todas las normas aplicables al comercio internacional. También impulsa la armonización de los procesos aduaneros para reducir costos logísticos en el comercio ecuatoriano, sobre todo a los productos agrícolas y pesqueros. Entre sus principales funciones se tienen la recaudación de tributos, la implementación de procesos y fiscalización aduanera, administración y control de operaciones de comercio internacional, valoración del cumplimiento de normativas aduaneras, cobro de tributos de aduaneros, implementación de programas normativos que faciliten el comercio exterior, modernizar los procesos en plataformas digitales, participar en iniciativas de la CAN para luchar contra el tráfico e impulsar la transparencia y la digitalización de los procesos para disminuir costos y tiempos y mejorar la operatividad (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria , 2025).

2.2.9. Normativa que regula el comercio internacional

2.2.9.1. Normativas internacionales

Las normativas internacionales de aplicación vigente para los puertos son:

Tabla 1

Normativas internacionales

Normativa	Aplicación Actual
SOLAS	Regula la seguridad en barcos y en terminales. Los puertos deben cumplir con estándares tales como contar con equipos de emergencia, realizar inspecciones de contenedores y tener un control de embarque.
MARPOL	Los puertos necesitan contar con instalaciones para el manejo de desechos (como aceites, aguas contaminadas y basura). Esto incluye el monitoreo de emisiones y la gestión de vertidos.
ISPS Code	Los puertos deben establecer estrategias para la seguridad tanto física como electrónica. Se llevan a cabo auditorías de manera regular. Es un requisito para aquellos puertos que son internacionales.
Convenio FAL	Establece la obligatoriedad de documentos electrónicos en las operaciones portuarias desde 2019. Fomenta la digitalización en el comercio exterior.
ISO 28000	Es opcional, pero ha sido adoptada por numerosos puertos. Contribuye al incremento de la seguridad en la cadena de suministro.
ISO 9001 / 14001	Certificaciones relacionadas con la calidad y el medio ambiente. Hay condiciones en las concesiones portuarias.

2.2.9.2. Normativas regionales

Las normativas regionales de aplicación vigente para los puertos son:

Tabla 2

Normativas regionales

Normativa	Aplicación Actual
Decisión 638 - CAN	Promueve la unión del transporte de diferentes modos. Define parámetros para la infraestructura portuaria que comparten las naciones andinas.

ALADI – Acuerdos de facilitación portuaria	Facilitan los procedimientos y condiciones aduaneras entre los estados miembros. Fomentan la utilización de puertos en la región.
OMA (Organización Marítima de América Latina)	Produce directrices que no son obligatorias, pero que se emplean como guía para la actualización, digitalización y sostenibilidad de los puertos.

2.2.9.3. Normativas nacionales

Las normativas nacionales de aplicación vigente para los puertos son:

Tabla 3

Normativas nacionales

Normativa	Aplicación Actual
Ley N.º 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional	Establece disposiciones sobre concesiones, inversiones, operaciones y la función de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)
D.S. N.º 003-2004-MTC – Reglamento de la Ley Portuaria	Especifica los procedimientos operativos, concesiones, así como servicios para la carga y las embarcaciones.
D.S. N.º 020-2004-MTC – Reglamento de Protección Portuaria (ISPS)	Implementa el ISPS Code a nivel nacional. Requiere que cada instalación portuaria tenga un Oficial de Protección y un Plan de Protección.
Normativa ambiental – Ley N.º 28611 y EIA	Exige que cada puerto cuente con un Oficial de Protección y un Plan de Protección.
Ley N.º 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional	Exige que cada puerto cuente con un Oficial de Protección y un Plan de Protección. Solicita estudios de impacto ambiental (EIA) para expansiones y nuevos puertos.

3. MATERIALES Y METODOS

En este apartado se detalla la metodología aplicada en la investigación, describiendo cada uno de los apartados que permitieron abordar en forma adecuada la situación problemática, además de plantearlo con un sustento científico y de determinar cuál es la pertinencia dentro del estudio.

3.1. Tipo de investigación

La investigación fue básica, que tiene como finalidad incrementar el conocimiento teórico sobre un hecho, suceso o fenómeno que no necesariamente requiere una aplicación inmediata. Es decir, se busca explicar principios o teorías en los cuales se fundamenta la realidad analizada (Pereyra, 2022)

Se optó por aplicar la investigación básica, ya que el objetivo principal de la investigación es comprender cuáles son las oportunidades y desafíos logísticos que tienen las empresas ecuatorianas con respecto al puerto Chancay en Perú. Este tipo de investigación contribuyó al conocimiento en el área de comercio exterior y logística, pues permitió realizar un análisis de las perspectivas de los empresarios con respecto a las oportunidades que pueden aprovechar y a los desafíos que tienen que hacer frente para poder insertarse en nuevos mercados internacionales.

3.2. Enfoque

El enfoque mixto analiza y recopila información numérica que permite establecer tendencias con base en el análisis estadístico de la información. Pero también evalúa las ideas y percepciones de la muestra a través de entrevistas. Generalmente, se utiliza para investigaciones en donde se busca determinar la relación que existe entre las variables o elementos que se analizan en un proceso investigativo (Naupas et al., 2023).

La selección del enfoque cuantitativo permitió obtener información medible con respecto a la percepción, preparación y condiciones logísticas de las empresas ecuatorianas que exportan. Mediante la aplicación de una encuesta, se recolectó información para describir los retos que perciben las empresas, las expectativas logísticas con respecto al nuevo puerto y las oportunidades que podrán aprovechar para incrementar sus exportaciones y acceder a nuevos mercados.

En enfoque cualitativo, permitió analizar en enfoque y las percepciones del experto en exportaciones y puertos dado que se revisó una ponencia emitida por Escuela Internacional de Aduanas y Logística (2024), que habla sobre los desafíos y oportunidades de negocio que se generarán a partir de la apertura del puerto de Chancay. Como resultados se identificaron los beneficios, oportunidades y barreras que existen para las empresas ecuatorianas. Asimismo, este enfoque facilitó la generalización de los resultados y la sustentación estadística de las conclusiones.

3.3. Variables

1. Oportunidades Logísticas

Las oportunidades logísticas y comerciales describen las condiciones o factores positivos que permitirán optimizar los procesos de transporte, almacenamiento, distribución y gestión de la cadena de suministro. Las oportunidades surgen a partir de mejoras en la estructura, la tecnología, las rutas comerciales, la eficiencia operativa o la integración regional. Asimismo, pueden originarse por los cambios que se presentan en el entorno económico, como son la creación de nuevos mercados, tratados comerciales o la construcción de puertos (Bazán et al., 2024).

2. Desafíos Logísticos

Los desafíos logísticos describen obstáculos, barreras, limitaciones o posibles problemas que pueden enfrentar las empresas para poder manejar el flujo de bienes y servicios. Se hacia el destino final. Los desafíos generalmente se relacionan con la infraestructura, la información, la tecnología o los recursos financieros. En el contexto del comercio exterior, se relacionan con los altos costos del transporte los trámites aduaneros complejos, demoras en la cadena de suministro y las barreras regulatorias, lo que afecta negativamente a la competitividad de las empresas (De Rogatis, 2022).

3.4.Indicadores

1. Oportunidades Logísticas

- Tiempo de transporte
- Costos logísticos
- Acceso a mercados asiáticos
- Incremento del volumen de exportaciones
- Digitalización de los procesos de cadena de suministro

2. Desafíos Logísticos

- Conectividad terrestre
- Regulaciones aduaneras
- Digitalización de procesos logísticos
- Competencia regional
- Recursos financieros

3.5.Población

La población comprende al total de individuos o unidades de análisis con atributos en común que serán analizados en una investigación (Medina et al., 2023). La población estuvo compuesta por 1518 empresas ecuatorianas que se dedican a la exportación (Servicio de Rentas Internas, 2025); se consideró esta población debido a que son potenciales usuarios del puerto de Chancay. La selección de esta población responde a los objetivos de la investigación, ya que son agentes económicos y tienen experiencia en el comercio exterior.

3.6.Muestra

La muestra es un segmento de la población que tiene los mismos atributos y características sobre los cuales se aplicará el instrumento de recolección de información y permitirá la generalización de los resultados (Medina et al., 2023). Dado que se cuenta con una población finita, se aplicará la fórmula del muestreo con un nivel de confianza del 95% y un margen de error de 0,05%.

$$n = \frac{Z^2 * N * p * q}{e^2(N - 1) + (Z^2 * p * q)}$$

Donde:

n= Muestra

Z=Nivel de confianza

p=probabilidad de ocurrencia

q= Probabilidad de no ocurrencia

N= Población

e=Margen de error

$$n = \frac{1,96^2 * 1518 * 0,5 * 0,5}{0,05^2(1518 - 1) + (1,96^2 * 0,5 * 0,5)}$$
$$n = 306$$

Es así que la muestra estuvo constituida por un total de 306 empresa que garantizaron la confiabilidad de la información obtenida.

3.7.Muestreo

Para la selección de los elementos de la muestra se aplicó el muestreo no probabilístico estratificado, que permite seleccionar a los participantes que integrarán la muestra de acuerdo a su disponibilidad, accesibilidad o disposición para participar en la investigación; es decir, se aplica un proceso de selección aleatorio. Esta metodología se aplica cuando existen limitaciones de tiempo, recursos o accesos a toda la población y se pretende obtener información confiable (Iglesias, 2021).

Dada la amplitud de la población, se optó por comunicarse con aquellas empresas que estén disponibles, que tengan experiencia reciente en los procesos de exportación y sobre todo que muestren interés en participar en la investigación. Este proceso de selección facilitó la obtención de información en un periodo de tiempo determinado y, sobre todo, se garantizó la confiabilidad de la información y de los resultados para que estos sean generalizables a la población.

3.8.Técnicas

La técnica para la recolección de información que se aplicó fue la encuesta. La encuesta permite obtener datos a través de un cuestionario con preguntas estructuradas sobre un tema determinado; la información recopilada se presenta de forma cuantitativa (Iglesias, 2021)

Se optó por utilizar la encuesta debido a que es eficiente en el proceso de recolección de información masiva estandarizada y comparativa. Además, brinda facilidades a las empresas para poder responder al cuestionario de manera digital o presencial en cortos periodos de tiempo, garantizando la uniformidad de las respuestas y facilitando el análisis estadístico posterior.

Además, se optó por realizar una entrevista a un experto en el tema. La entrevista se define como el mecanismo en el cual se realizan preguntas a un entrevistado referente a un tema con la finalidad de conocer sus percepciones y opiniones (Iglesias, 2021)

La entrevista se aplicó con la finalidad de analizar percepciones ideas y opiniones de un experto sobre las oportunidades y barreras que enfrentarían las empresas ecuatorianas al hacer uso de este nuevo megapuerto. Para lo cual se solicitó al experto mediante un consentimiento informado su participación se coordinarán la fecha para la realización de la entrevista que tuvo una duración de una hora.

También, se aplicó el análisis de contenido audiovisual es una técnica que permite examinar e interpretar contenido que se encuentra en video para identificar patrones sobre un tema y establecer contenido significativo que aporta a la investigación (Hernández Sampieri et al., 2014). Dado que se revisó una ponencia emitida por Escuela Internacional de Aduanas y Logística (2024), que habla sobre los desafíos y oportunidades de negocio que se generarán a partir de la apertura del puerto de Chancay. Este video se seleccionó con la finalidad de que aporte a la investigación y de que permita tener un análisis en profundidad sobre los factores que pueden afectar a las empresas ecuatorianas al incursionar en esta nueva modalidad.

3.9. Instrumentos

El cuestionario es un conjunto de preguntas estructuradas y referentes a un mismo tema; las preguntas suelen ser abiertas o cerradas y permiten obtener información precisa y específica sobre el tema que se está analizando (Iglesias, 2021).

El cuestionario fue diseñado con 18 preguntas cerradas de opción múltiple para medir con claridad las percepciones que tienen los propietarios o administradores de las empresas con respecto a las oportunidades y desafíos que presentará el nuevo puerto Chancay. Los resultados permitirán establecer el impacto potencial del puerto sobre la competitividad de las empresas ecuatorianas, además de delimitar cuáles serán las mejoras que deberán implementar para superar los desafíos y barreras.

La guía de preguntas consiste en las preguntas delimitadas con respecto a un tema que guiará la entrevista y permiten analizar a profundidad la situación problemática (Iglesias, 2021).

Además, de diseñaron dos guías de preguntas, la primera para aplicar a un funcionario del Centro Binacional de Atención en Frontera, la cual constó de 17 ítems con el objetivo de conocer sus percepciones con respecto a las oportunidades y desafíos que enfrentan las empresas ecuatorianas con respecto al nuevo puerto Chancay. La segunda guía con 15 ítems dirigida a la empresa Asia Shipping con el propósito de profundizar y detectar oportunidades y barreras del sector empresarial ecuatoriano.

Otro de los instrumentos fue la observación que permite registrar lo que se interpreta en un video de manera organizada y sistemática (Hernández Sampieri et al., 2014). A través de la observación, se detectaron elementos importantes relatados por el ponente. Estos elementos se contrastaron con la realidad actual de las empresas ecuatorianas para redactar una discusión que permita comprender integralmente las

oportunidades y desafíos que enfrentarán las empresas con la apertura del nuevo puerto de Chancay.

3.10. Procedimiento de aplicación

Para la aplicación del cuestionario (Véase Anexo 1), primero se elaboró y validó el mismo para determinar si se alinea con los objetivos de la investigación. Luego se identificó a la muestra y se les entregó un consentimiento informado donde se les explicó el uso de la información, los objetivos de la investigación con la finalidad de brindarles confianza. Las encuestas se enviaron de forma digital a través de Google Forms. Una vez recolectada la información, se descargó la base de datos en Excel para su posterior análisis. Finalmente, se revisa la información para garantizar la confiabilidad de los datos.

En lo que respecta la aplicación de la entrevista (Véase Anexo 2 y Anexo 3) primero se le solicitó un consentimiento informado al entrevistado con la finalidad de darle a conocer los objetivos de la investigación y el uso de la información. Una vez que aceptó participar, se coordinó la fecha para realizar la entrevista. Durante la entrevista se guio al entrevistado para que conteste las preguntas sin ahondar en detalles adicionales o temas no relacionados con la investigación. La entrevista fue grabada en audio lo cual permitió en un proceso posterior analizar todas las opiniones del entrevistado sin omitir detalles importantes. Finalmente se transcribió la entrevista para realizar un análisis y codificación.

Para el análisis de contenido audiovisual, primero se seleccionó el video titulado desafíos y Oportunidades de Negocio con el puerto de Chancay, por su relación con la temática investigada, el video fue realizado por Escuela Internacional de Aduanas y Logística cuya duración fue de 1 hora con 10 minutos; en dónde redacta y describe cuáles serán los desafíos las oportunidades y los beneficios que presenta la apertura del nuevo puerto de Perú en Chancay. El segundo paso fue la visualización del video en más de una

ocasión para poder tener una observación más rigurosa y detectar los elementos y detalles que aporten a los resultados de la investigación. Se tomó notas de manera específica de aquellas expresiones ideas que permitieron complementar este estudio. Posteriormente, se realizó un análisis interpretativo sobre el contenido, de forma narrativa y analítica describiendo las ideas y percepciones más relevantes.

3.11. Análisis de datos de los instrumentos aplicados

Una vez que la información de la base de datos en Excel fue descargada y analizada para evitar sesgos en el análisis. Se ingresaron los datos en el software estadístico SPSS, luego se aplicaron estadísticas descriptivas para presentar en forma de tablas y gráficas las frecuencias y porcentajes de las respuestas. Esta metodología analítica permitió realizar una interpretación de los resultados de forma clara y que sustente la investigación, además de servir de base para la elaboración de recomendaciones y conclusiones con respecto a las oportunidades y desafíos logísticos con respecto al comercio exterior.

Para el análisis de la información obtenida de la entrevista, después de la transcripción se procedió a codificar la información de acuerdo a las preguntas. Con base en esta codificación se realizó una tabla que permitió mostrar un resumen de los elementos más relevantes para posteriormente realizar un análisis e interpretación de los mismos dando respuesta al tema de investigación.

En lo que respecta, al análisis del contenido audiovisual se realizó un análisis interpretativo de manera narrativa y analítica para establecer las relaciones entre lo observado en el video y el tema de investigación. Se identificó patrones, tendencias, mensajes e ideas relevantes para comprender cómo se manifiestan estos desafíos y oportunidades generadas por la apertura de un nuevo puerto en Perú. Estos resultados

permitieron clarificar ideas obtenidas en la encuesta, además de aportar contenido de relevancia a los resultados de la investigación.

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este apartado se presentan los resultados que se obtuvieron de la aplicación de la encuesta y del análisis de contenido audiovisual, para determinar los beneficios las oportunidades y los desafíos que presenta la apertura de este nuevo Puerto para las empresas ecuatorianas. Además, se busca brindar una visión integral que permita a las empresas adaptar sus estrategias logísticas para poder incorporarse en una nueva dinámica de exportación.

4.1.Resultados de la encuesta

1. ¿Cuál es el cargo que ocupa dentro de la empresa?

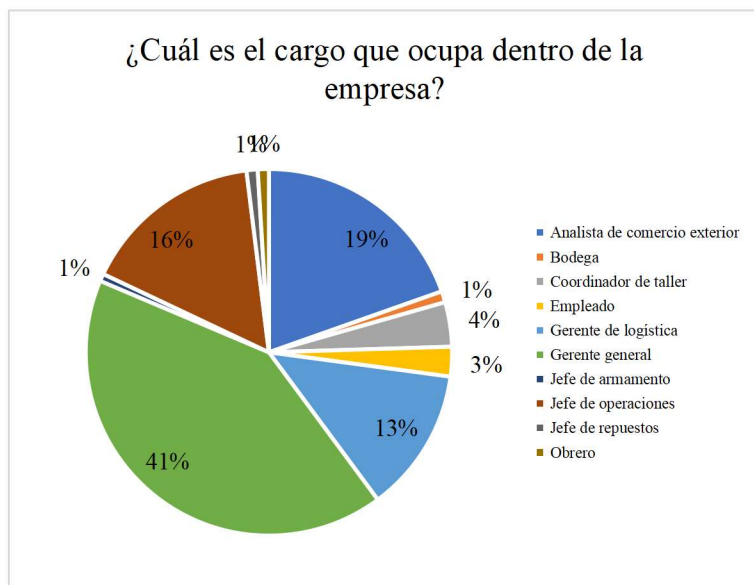
Tabla 4

Pregunta 1. ¿Cuál es el cargo que ocupa dentro de la empresa?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Analista de comercio exterior	60	19,60%
Bodega	3	1,00%
Coordinador de taller	12	3,90%
Empleado	8	2,60%
Gerente de logística	39	12,70%
Gerente general	127	41,50%
Jefe de armamento	2	0,70%
Jefe de operaciones	49	16,00%
Jefe de repuestos	3	1,00%
Obrero	3	1,00%
Total	306	100,00%

Figura 1

Pregunta 1. ¿Cuál es el cargo que ocupa dentro de la empresa?



El 41,5% ocupa el cargo de gerentes generales, seguidos de gerentes operacionales con el 16%; mientras que otros roles como personal de bodega, coordinador de talleres tienen un porcentaje menor al 3,9%. Descargo predominante: son los gerentes generales; por lo tanto, los resultados captaron la opinión de aquellos que se encargan de la toma de decisiones estratégicas, lo cual incrementa la confiabilidad de los resultados. Además, es uno de los cargos que se encuentra altamente relacionado con la logística, el comercio internacional y los desafíos operativos y estratégicos que presentan estas áreas.

2. ¿En qué sector opera principalmente su empresa?

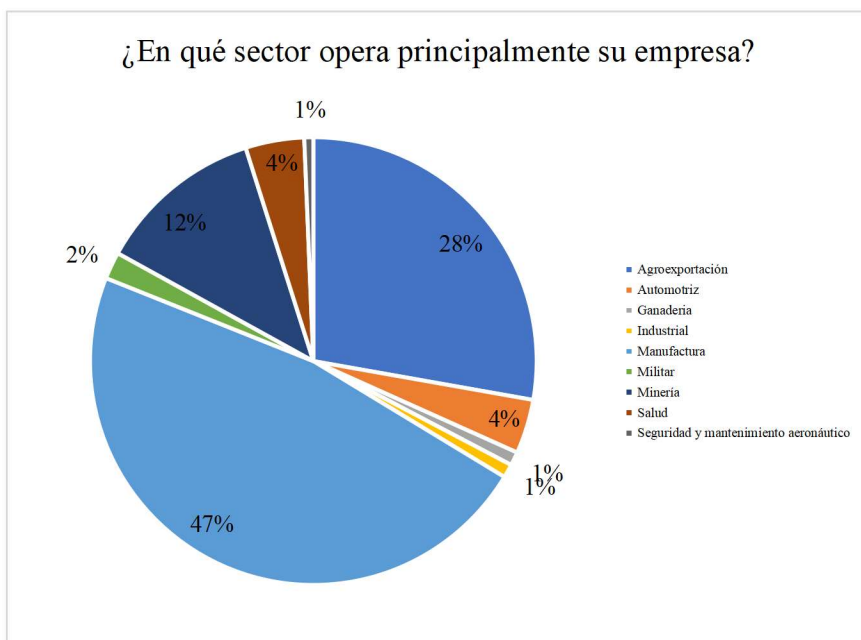
Tabla 5

Pregunta 2. ¿En qué sector opera principalmente su empresa?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Agroexportación	85	27,80%
Automotriz	12	3,90%
ganadería	3	1,00%
Industrial	3	1,00%
Manufactura	145	47,38%
Militar	6	2,00%
Minería	37	12,10%
Salud	13	4,20%
Seguridad y mantenimiento aeronáutico	2	0,70%
Total	306	100,00%

Figura 2

Pregunta 2. ¿En qué sector opera principalmente su empresa?



En cuanto al sector económico, las empresas manufactureras predominan con el 47,38%, seguidas por el sector agroexportador con el 27,8% y la minería con el 12,1%. Otros sectores que también presentaron porcentajes relevantes fueron el automotor con el 3,9% y el sector militar con el 2%. En lo que respecta a los sectores predominantes, como la manufactura y la agroexportación, se relacionan con las características dinámicas y económicas del Ecuador, pues estos son uno de los principales sectores que hacen uso de los diferentes puertos que existen en el país. Además, se resalta la importancia del sector minero, ya que se encarga de las principales exportaciones hacia Asia, sobre todo a China y Japón.

3. ¿Cuál es el tamaño de su empresa según el número de empleados?

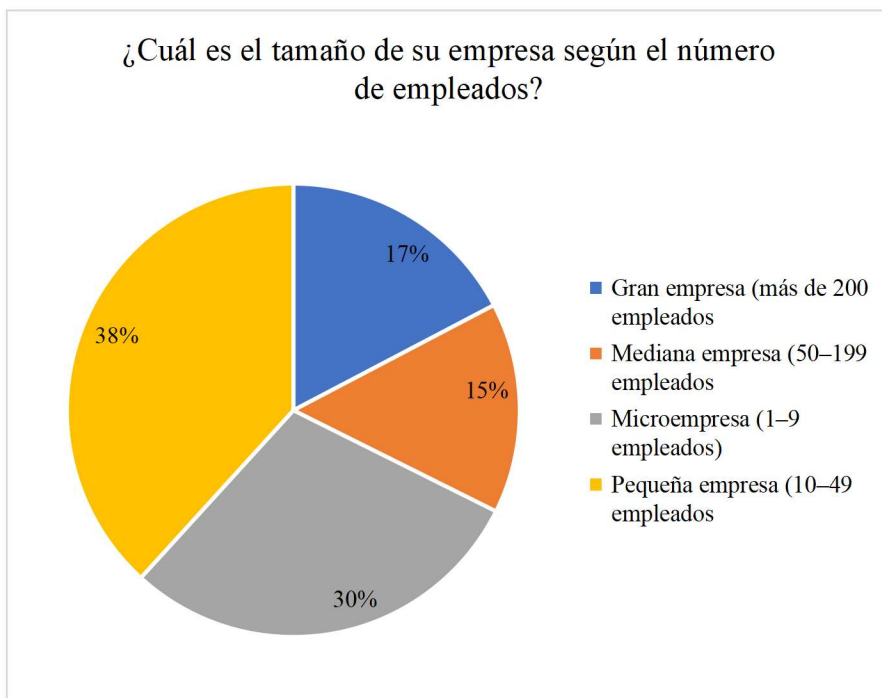
Tabla 6

Pregunta 3. ¿Cuál es el tamaño de su empresa según el número de empleados?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Gran empresa (más de 200 empleados)	53	17,30%
Mediana empresa (50–199 empleados)	46	15,00%
Microempresa (1–9 empleados)	90	29,40%
Pequeña empresa (10–49 empleados)	117	38,20%
Total	306	100,00%

Figura 3

Pregunta 3. ¿Cuál es el tamaño de su empresa según el número de empleados?



Al analizar el tamaño de las empresas, las que son pequeñas predominan con el 38,2%, seguidas de las microempresas con el 29,4%; luego están las empresas medianas con el 15% y, por último, las empresas grandes con el 17,3%. La predominancia de pequeñas y microempresas evidencia que este sector económico no tiene los recursos financieros necesarios para hacer frente a los desafíos tecnológicos que requieren para poder beneficiarse del nuevo puerto, lo cual agrava la situación y reduce la capacidad que tienen de integrarse a esta nueva dinámica económica. Sin embargo, las grandes empresas, aunque no son representativas en el estudio, sí resaltan el hecho de que cuentan con los recursos necesarios para poder aprovechar las oportunidades logísticas.

4. ¿En cuántos mercados internacionales opera actualmente su empresa?

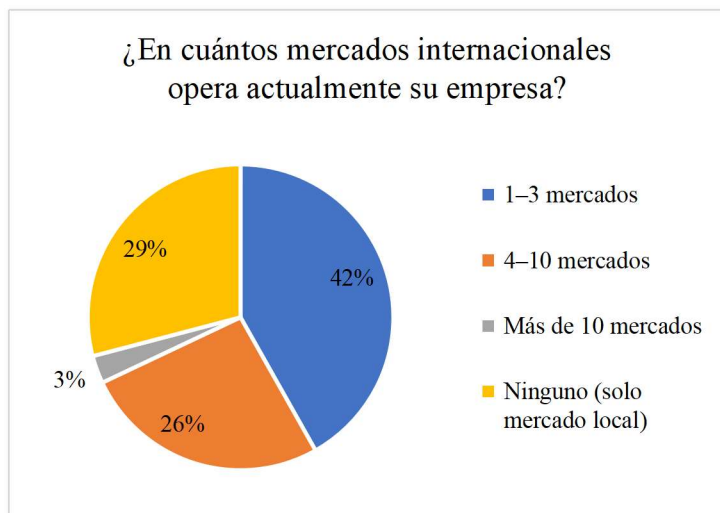
Tabla 7

Pregunta 4. ¿En cuántos mercados internacionales opera actualmente su empresa?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
1-3 mercados	128	41,80%
4-10 mercados	80	26,10%
Más de 10 mercados	9	2,90%
Ninguno (solo mercado local)	89	29,10%
Total	306	100,00%

Figura 4

Pregunta 4. ¿En cuántos mercados internacionales opera actualmente su empresa?



El 41,8% de las empresas encuestadas mencionaron que operan entre 1 y 3 mercados internacionales, el 26,1% en entre 4 y 10 mercados, el 29,1% solo en el mercado local y el 2,9% en más de 10 mercados. Estos resultados evidencian que muchas de las empresas operan en pocos mercados internacionales, lo cual sugiere que existe un amplio margen para expandir e ingresar a nuevas rutas internacionales, lo cual se puede hacer a

través del puerto de Chancay. Si establecen los mecanismos, la tecnología y los recursos financieros necesarios, pueden obtener en múltiples mercados internacionales y mejorar su posicionamiento y estructura financiera.

5. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para enviar sus productos a los mercados internacionales?

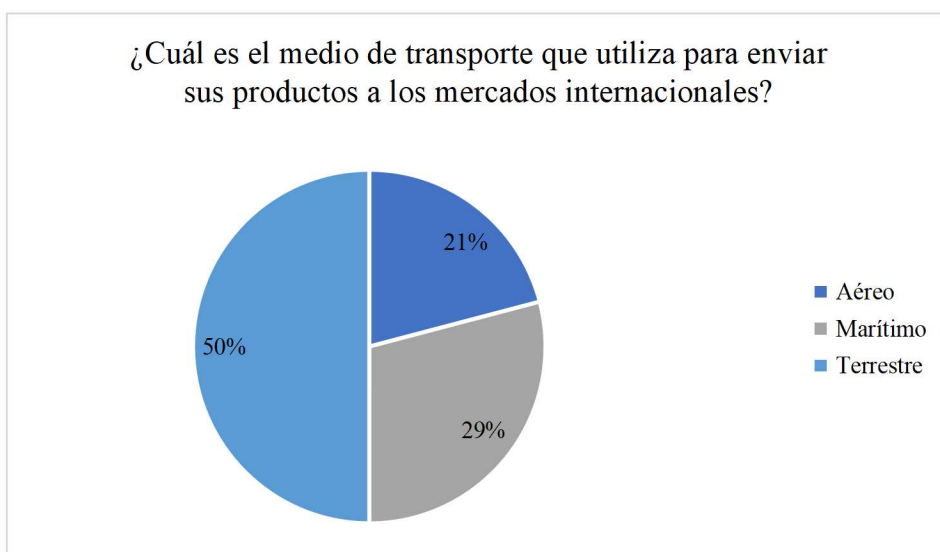
Tabla 8

Pregunta 5. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para enviar sus productos a los mercados internacionales?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Aéreo	64	20,90%
Marítimo	89	29,10%
Terrestre	153	50,00%
Total	306	100,00%

Tabla 9

Pregunta 5. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para enviar sus productos a los mercados internacionales?



En cuanto al transporte utilizado para el comercio internacional, el terrestre es el más común, representando el 50%, luego el marítimo con el 29,1% y el aéreo con el 20,9%. La alta dependencia de las empresas ecuatorianas de utilizar el transporte terrestre para exportar sus productos puede ser uno de los desafíos más importantes para impulsar el uso del puerto de Chancay. Aquellas que utilizan el transporte marítimo podrán implementar mejoras a su sistema logístico con la finalidad de facilitar el proceso de transición al uso de Chancay y poder acceder a nuevos mercados internacionales.

6. ¿Qué volumen de exportaciones realiza su empresa anualmente (en USD)?

Tabla 10

Pregunta 6. ¿Qué volumen de exportaciones realiza su empresa anualmente (en USD)?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
\$1,000,001–\$10,000,0	52	17,00%
\$100,000–\$1,000,000	102	33,30%
Más de \$10,000,000	7	2,30%
Menos de \$100,000	145	47,40%
Total	306	100,00%

Figura 5

Pregunta 6. ¿Qué volumen de exportaciones realiza su empresa anualmente (en USD)?



El 47,4% de los encuestados exporta menos de \$100.000 anuales, el 33,3% exporta entre \$100.000 y \$1.000.000, el 17% exporta entre \$1.000.001 y \$10.000.000, y el 2,3% exporta más de \$10.000.000. Estos resultados evidencian que la mayor parte de las empresas tienen niveles de exportación bajos, lo que indica que sus operaciones son a pequeña escala o recién están ingresando a mercados internacionales. Estos resultados también resaltan la importancia que tendrá el puerto de Chancay para incrementar la actividad exportadora y, sobre todo, para potencializar a las pequeñas empresas mediante la reducción de costos y el incremento de los volúmenes de exportación.

7. ¿Cuenta su empresa con experiencia previa en el uso de puertos internacionales fuera de Ecuador?

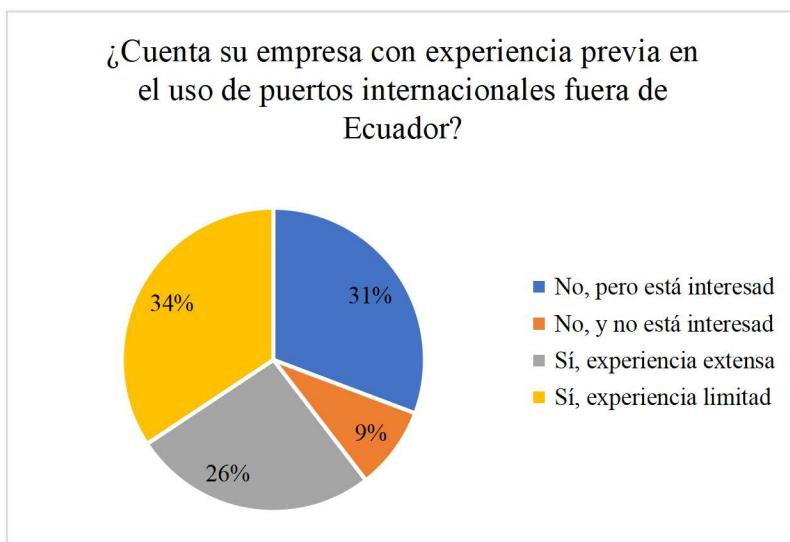
Tabla 11

Pregunta 7. ¿Cuenta su empresa con experiencia previa en el uso de puertos internacionales fuera de Ecuador?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
No, pero está interesad	94	30,70%
No, y no está interesad	27	8,80%
Sí, experiencia extensa	80	26,10%
Sí, experiencia limitad	105	34,40%
Total	306	100,00%

Figura 6

Pregunta 7. ¿Cuenta su empresa con experiencia previa en el uso de puertos internacionales fuera de Ecuador?



El 34,4% de las empresas encuestadas tiene poca experiencia, el 26,1% tiene amplia experiencia y el 30,7% no tiene experiencia, pero está interesado. Estos resultados muestran que las empresas tienen cierto nivel de experiencia en el uso de los puertos internacionales. Sin embargo, la mayor proporción indica que no cuenta con ningún tipo de experiencia, pero sí está interesado en aprender y explorar sobre el uso de estas vías de exportación y sobre todo para conocer los beneficios que proporciona el nuevo puerto. Además, se resalta la necesidad de establecer acciones de apoyo que permitan gestionar la logística y la normativa portuaria extranjera.

8. ¿Qué tipo de productos exporta su empresa que podrían beneficiarse del Puerto de Chancay?

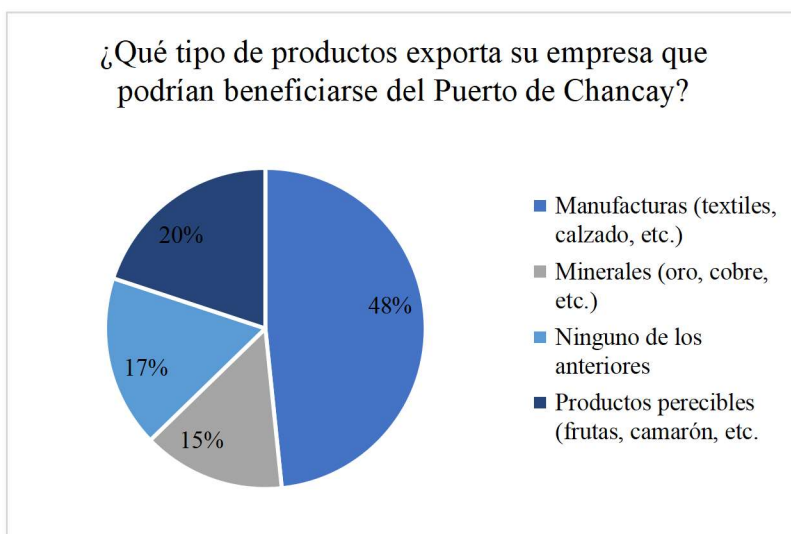
Tabla 12

Pregunta 8. ¿Qué tipo de productos exporta su empresa que podrían beneficiarse del Puerto de Chancay?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Manufacturas (textiles, calzado, etc.)	148	48,40%
Minerales (oro, cobre, etc.)	44	14,40%
Ninguno de los anteriores	53	17,30%
Productos perecibles (frutas, camarón, etc.)	61	19,90%
Total	306	100,00%

Figura 7

Pregunta 8. ¿Qué tipo de productos exporta su empresa que podrían beneficiarse del Puerto de Chancay?



Las empresas manufactureras encuestadas lideran la exportación con un 48,4% y exportan textiles y calzado; luego se encuentran aquellas que exportan productos como

frutas, camarones, banano, cacao, con el 19,9%; le siguen las empresas de minería que exportan oro, cobre, entre otros metales, con el 14,4%; sin embargo, es necesario resaltar que existe un 17,3% que no se incluye dentro de estos sectores.

9. ¿Cuál es el principal mercado asiático al que su empresa exporta o planea exportar?

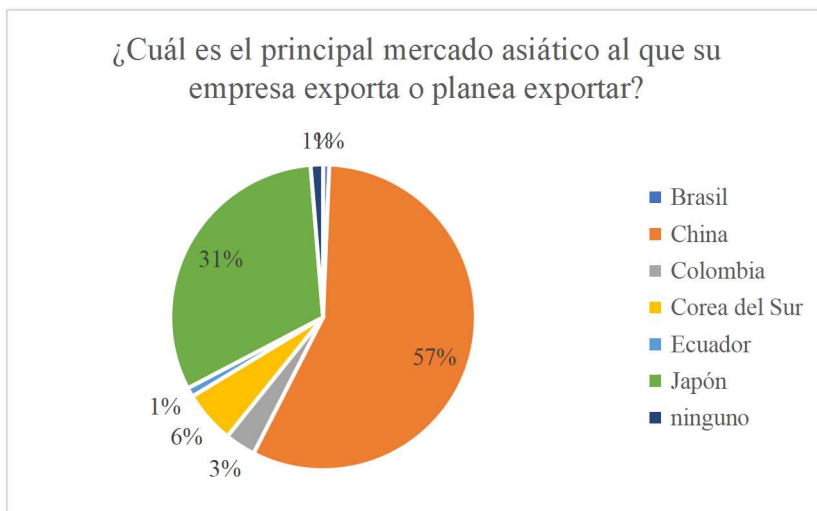
Tabla 13

Pregunta 9. ¿Cuál es el principal mercado asiático al que su empresa exporta o planea exportar?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Brasil	2	0,70%
China	174	56,90%
Colombia	10	3,30%
Corea del Sur	17	5,60%
Ecuador	3	1,00%
Japón	96	31,40%
Ninguno	4	1,30%
Total	306	100,00%

Figura 8

Pregunta 9. ¿Cuál es el principal mercado asiático al que su empresa exporta o planea exportar?



Entre los mercados a los cuales las empresas ecuatorianas mayormente exportan se encuentra China como el predominante con el 56,9%; luego está Japón con el 31,4%, le sigue Corea del Sur con el 5,6%, Colombia con el 3,3% y otros países con el 1,3%. Estos resultados evidencian que el mayor volumen de las exportaciones es hacia China y Japón, lo cual resalta aún más la importancia estratégica que tiene el puerto, pues está diseñado para conectar con este mercado internacional. Es así que para estas empresas hacer uso de este puerto no solamente permitirá beneficiarse y obtener una mayor rentabilidad, sino que también van a poder dar a conocer sus productos en nuevos mercados asiáticos.

10. ¿Qué tan importante es para su empresa reducir el tiempo de tránsito marítimo a Asia?

Tabla 14

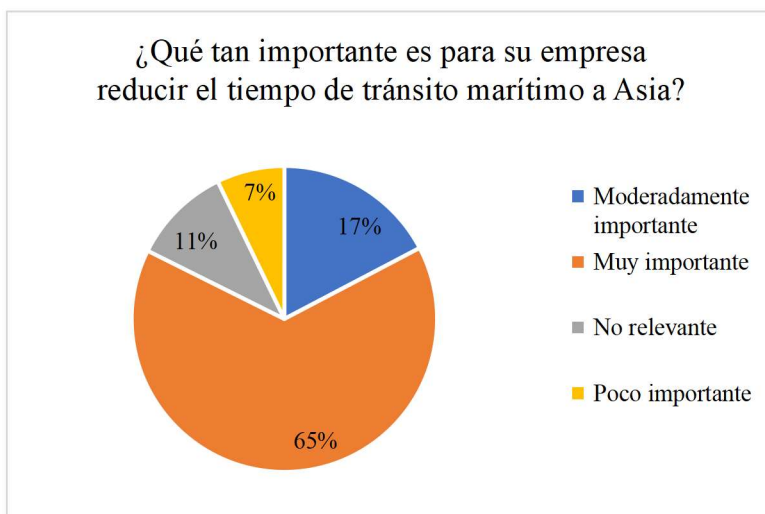
Pregunta 10. ¿Qué tan importante es para su empresa reducir el tiempo de tránsito marítimo a Asia?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Moderadamente importante	53	17,3%
Muy importante	199	65,0%

No relevante	32	10,5%
Poco importante	22	7,2%
Total	306	100,0%

Figura 9

Pregunta 10. ¿Qué tan importante es para su empresa reducir el tiempo de tránsito marítimo a Asia?



En lo que respecta a la reducción del tiempo de tránsito de los productos hacia Asia, el 65% lo considera sumamente importante y el 17,3%, moderadamente relevante. Estos resultados evidencian que una de las principales preocupaciones de las empresas es reducir los tiempos que tardan los productos en llegar al país de destino. Lo cual se alinea con uno de los principales beneficios del puerto de Chancay, ya que permite reducir los tiempos, tener un rastreo en tiempo real de la mercadería y reducir los costos. Estos beneficios

permitirán a las empresas ecuatorianas mejorar su competitividad, sobre todo para aquellas que exportan productos perecederos.

11. ¿Qué tan preparada está su empresa para cumplir con los requisitos aduaneros peruanos?

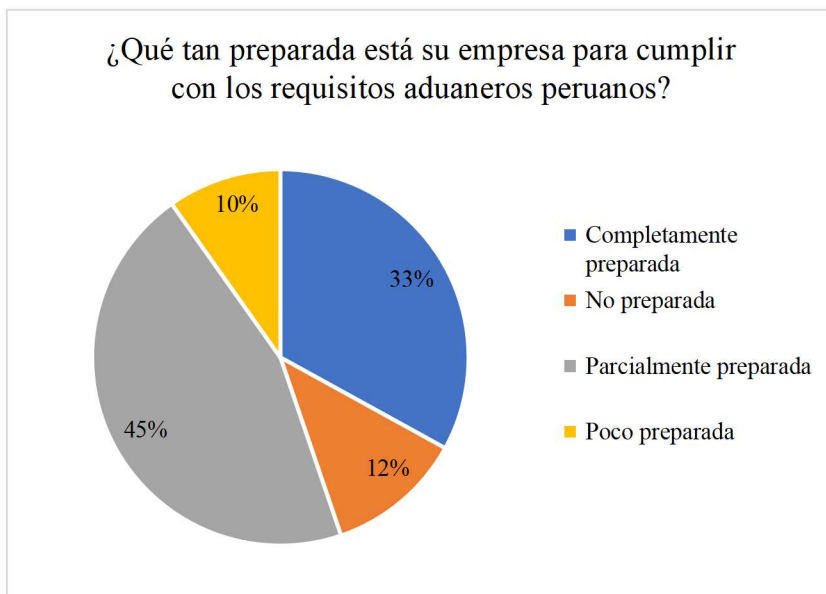
Tabla 15

Pregunta 11. ¿Qué tan preparada está su empresa para cumplir con los requisitos aduaneros peruanos?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Completamente preparada	101	33,00%
No preparada	36	11,80%
Parcialmente preparada	139	45,40%
Poco preparada	30	9,80%
Total	306	100,00%

Figura 10

Pregunta 11. ¿Qué tan preparada está su empresa para cumplir con los requisitos aduaneros peruanos?



El 45,4% de las empresas señala que está parcialmente preparada para poder asumir o cumplir con los requisitos aduaneros peruanos; el 33% está completamente preparado y el 11,8% no está preparado. Resultados evidencian que la mayor concentración de las empresas tiene un conocimiento limitado sobre la normativa peruana en lo que respecta a aduanas, lo cual será un desafío importante que las empresas deberán enfrentar para poder hacer uso del puerto de Chancay. Por lo tanto, se deberá contar con profesionales capacitados que permitan manejar estas regulaciones aduaneras para dar un cumplimiento adecuado de las mismas y evitar sanciones.

12. ¿Qué desafío logístico considera más relevante para usar el Puerto de Chancay?

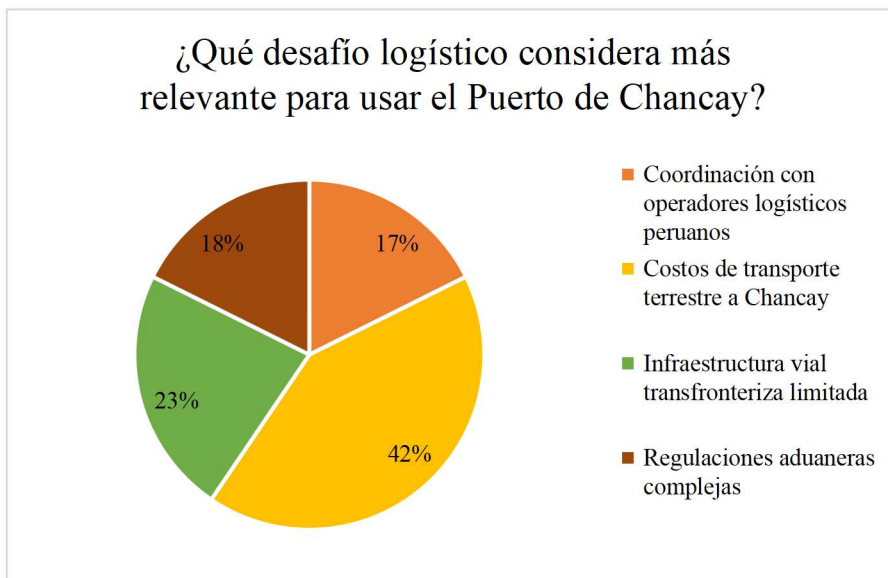
Tabla 16

Pregunta 12. ¿Qué desafío logístico considera más relevante para usar el Puerto de Chancay?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Coordinación con operadores logísticos peruanos	54	17,60%
Costos de transporte terrestre a Chancay	128	41,80%
Infraestructura vial transfronteriza limitada	70	22,90%
Regulaciones aduaneras complejas	54	17,60%
Total	306	100,00%

Figura 11

Pregunta 12. ¿Qué desafío logístico considera más relevante para usar el Puerto de Chancay?



El 41,8% de las empresas concuerdan en que el desafío logístico más relevante para poder hacer un adecuado uso de este nuevo puerto son los costos del transporte; luego está la infraestructura transfronteriza con el 22,9% y, finalmente, la normativa aduanera con el

17,6%. Estos resultados evidencian que, para las empresas ecuatorianas, el costo del transporte terrestre hacia Perú y las limitaciones en la infraestructura son los principales obstáculos, ya que las empresas dependerán al 100% de la calidad de las vías para que la mercancía llegue en condiciones óptimas. Asimismo, al considerar que la mayoría de empresas pertenecen al sector de pequeña empresa y microempresa, no cuentan con los recursos necesarios para implementar la infraestructura tecnológica que se requiere.

13. ¿Qué tan familiarizada está su empresa con el TLC Ecuador-China?

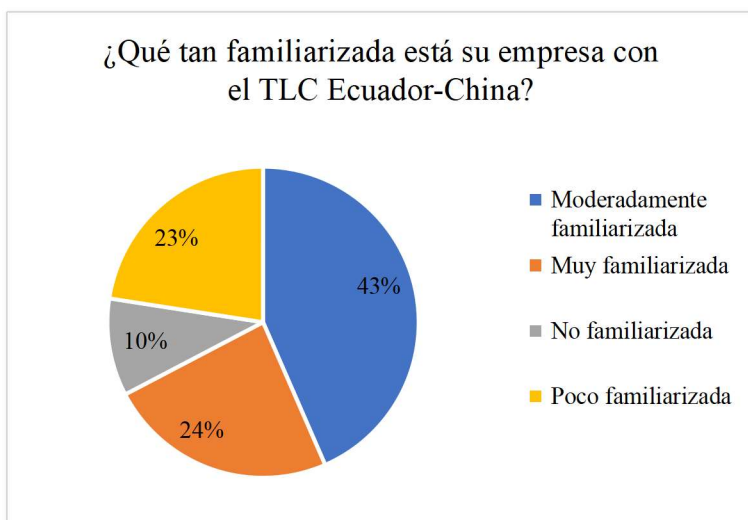
Tabla 17

Pregunta 13. ¿Qué tan familiarizada está su empresa con el TLC Ecuador-China?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Moderadamente familiarizada	133	43,50%
Muy familiarizada	73	23,90%
No familiarizada	31	10,10%
Poco familiarizada	69	22,50%
Total	306	100,00%

Figura 12

Pregunta 13. ¿Qué tan familiarizada está su empresa con el TLC Ecuador-China?



El 43,5% está moderadamente familiarizado con el tratado de libre comercio que tiene Ecuador y China; el 23,9% tiene un conocimiento bastante extenso, mientras que el 22,5% no está familiarizado con este tratado. Estos resultados muestran que la mayoría de las empresas tienen un conocimiento limitado sobre el TLC, lo que indica una brecha de conocimiento que puede dificultar el aprovechamiento de los beneficios que genera este nuevo puerto, ya que no cuentan con las herramientas necesarias para potencializar sus productos e incrementar el volumen de exportación.

14. ¿Qué oportunidad representa el Puerto de Chancay para su empresa?

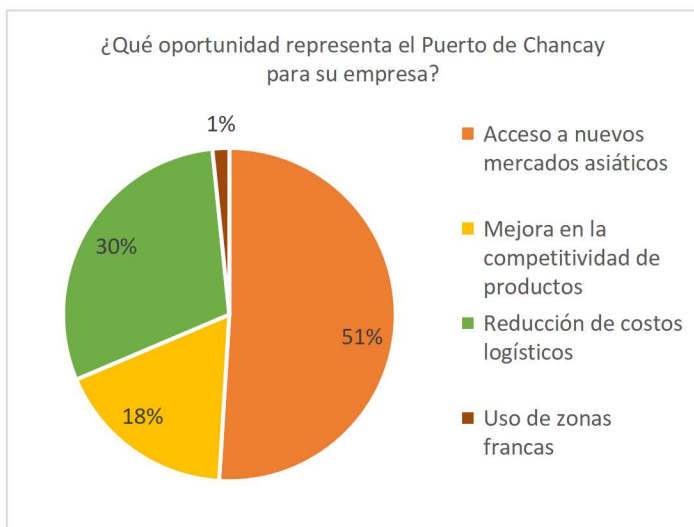
Tabla 18

Pregunta 14. ¿Qué oportunidad representa el Puerto de Chancay para su empresa?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Acceso a nuevos mercados asiáticos	156	51,00%
Mejora en la competitividad de productos	54	17,60%
Reducción de costos logísticos	91	29,70%
Uso de zonas francas	5	1,60%
Total	306	100,00%

Figura 13

Pregunta 14. ¿Qué oportunidad representa el Puerto de Chancay para su empresa?



Entre las principales oportunidades que este nuevo puerto brinda a las empresas ecuatorianas, el 51% señala el acceso a nuevos mercados asiáticos, el 29,7% la reducción de los costos, el 17,6% la competitividad de los productos y el 1,6% el uso de zonas francas. Estas oportunidades, como el acceso a mercados nuevos y la reducción de los costos, son beneficios llamativos para las pequeñas y medianas empresas ecuatorianas, ya que les permitirá ahorrar recursos para mejorar su productividad e incrementar el volumen de exportación.

15. ¿Qué tipo de infraestructura adicional necesita su empresa para aprovechar Chancay?

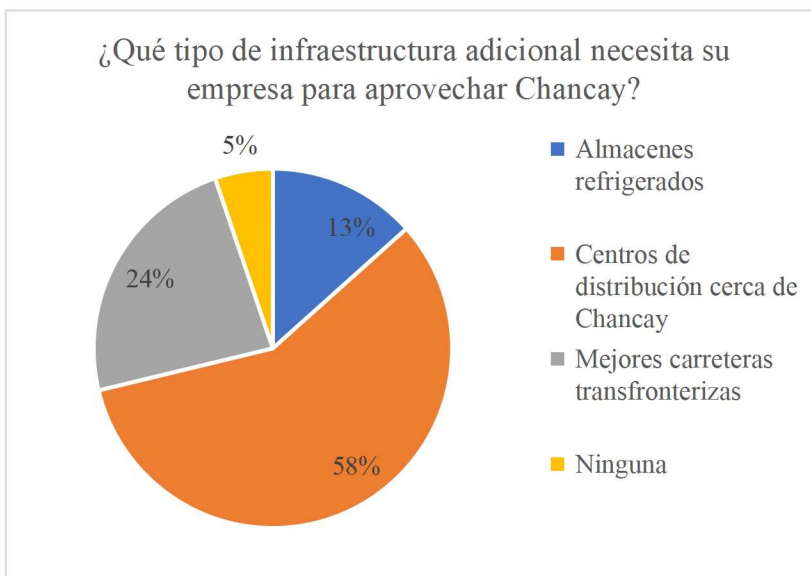
Tabla 19

Pregunta 15. ¿Qué tipo de infraestructura adicional necesita su empresa para aprovechar Chancay?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Almacenes refrigerados	41	13,40%
Centros de distribución cerca de Chancay	177	57,80%
Mejores carreteras transfronterizas	72	23,50%
Ninguna	16	5,20%
Total	306	100,00%

Figura 14

Pregunta 15. ¿Qué tipo de infraestructura adicional necesita su empresa para aprovechar Chancay?



El 57,8% de las empresas consideran que los centros de distribución cercanos a Chancay serán una estructura adicional necesaria para poder operar en este puerto y el 23,5% requerirán de almacenes frigoríficos. Los resultados evidencian que las empresas ecuatorianas tendrán que invertir en infraestructura dentro de Perú para poder mejorar su proceso de exportación; además, se muestra la existencia de cuellos de botella logísticos para acceder a Chancay.

16. ¿Qué desafío interno enfrenta su empresa para integrarse al Puerto de Chancay?

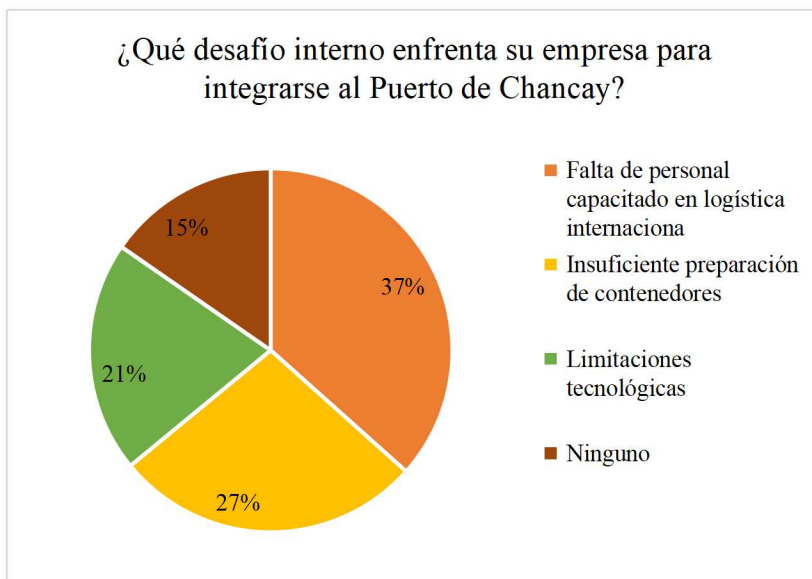
Tabla 20

Pregunta 16. ¿Qué desafío interno enfrenta su empresa para integrarse al Puerto de Chancay?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Falta de personal capacitado en logística internacional	112	36,60%
Insuficiente preparación de contenedores	84	27,50%
Limitaciones tecnológicas	63	20,60%
Ninguno	47	15,40%
Total	306	100,00%

Figura 15

Pregunta 16. ¿Qué desafío interno enfrenta su empresa para integrarse al Puerto de Chancay?



El 36,6% de las empresas coreanas consideran que el principal desafío para poder integrarse al puerto de Chancay es la falta de personal de logística con capacitación; luego le sigue, con el 27,5%, la preparación insuficiente de contenedores Y, por último, las limitaciones tecnológicas con el 20,6%. Estos resultados evidencian que las empresas ecuatorianas consideran como las limitaciones más relevantes la falta de personal capacitado en el uso de la tecnología y la normativa peruana, la falta de estructuras suficientes en cuanto a contenedores y los limitados accesos a tecnología, ya sea por falta de recursos económicos o por la desactualización de las mismas.

17. ¿Qué apoyo espera de Pro Ecuador para usar el Puerto de Chancay?

Tabla 21

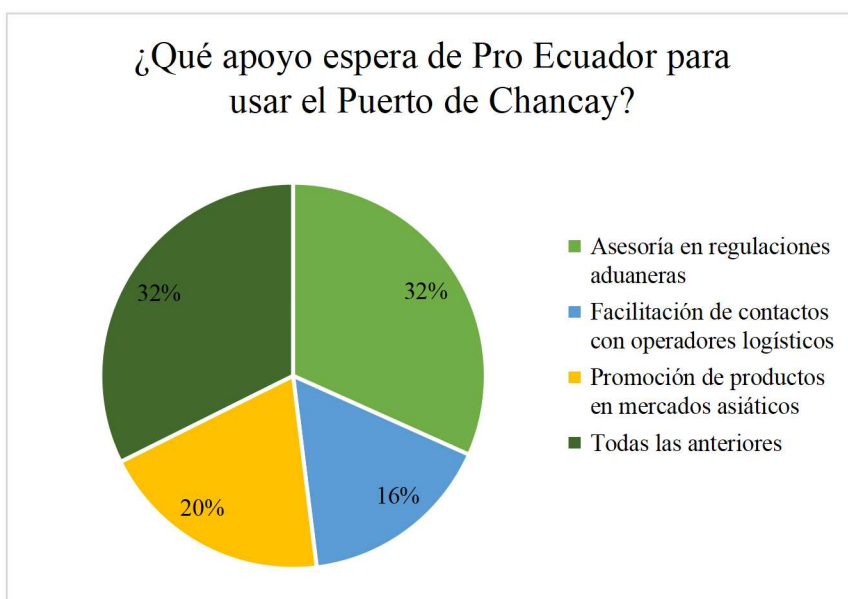
Pregunta 17. ¿Qué apoyo espera de Pro Ecuador para usar el Puerto de Chancay?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Asesoría en regulaciones aduaneras	97	31,70%
Facilitación de contactos con operadores logísticos	50	16,30%
Promoción de productos en mercados asiáticos	60	19,60%

Todas las anteriores	99	32,40%
Total	306	100,00%

Figura 16

Pregunta 17. ¿Qué apoyo espera de Pro Ecuador para usar el Puerto de Chancay?



El 32,4% de las empresas ecuatorianas esperan un apoyo integral por parte de Pro Ecuador; luego, el 31,7% espera un asesoramiento y regulación aduanera; el 19,6% desea una promoción de productos nacionales en mercados asiáticos y el 16,3% espera que faciliten el establecimiento de contactos con operadores peruanos. Estos resultados muestran que las empresas desean tener un apoyo integral que incluya la gestión de trámites aduaneros, el acceso a los mercados asiáticos y asesoramiento para el cumplimiento de la regulación aduanera peruana, indicando que Pro Ecuador debe brindar asesoramiento multifacético que incluya a diferentes aspectos para que las empresas puedan acceder de manera más fácil a los mercados asiáticos.

18. ¿Qué tan dispuesta está su empresa a invertir en alianzas con operadores logísticos peruanos?

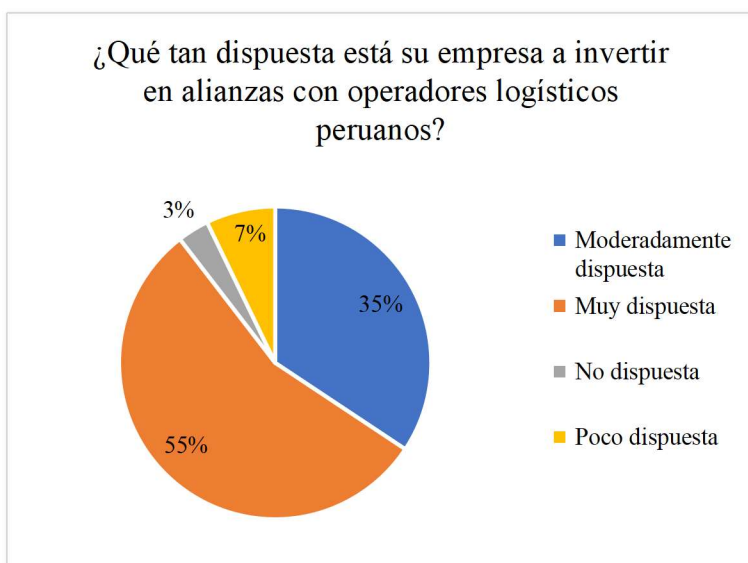
Tabla 22

Pregunta 18. ¿Qué tan dispuesta está su empresa a invertir en alianzas con operadores logísticos peruanos?

Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Moderadamente dispuesta	105	34,30%
Muy dispuesta	169	55,20%
No dispuesta	10	3,30%
Poco dispuesta	22	7,20%
Total	306	100,00%

Figura 17

Pregunta 18. ¿Qué tan dispuesta está su empresa a invertir en alianzas con operadores logísticos peruanos?



El 55,2% de las empresas ecuatorianas desean invertir en alianzas con operadores peruanos, mientras que el 34,3% está moderadamente dispuesto. Estos resultados evidencian que las empresas tienen una alta disposición para poder formar alianzas con operadores que les permitan y les ayuden a integrarse de mejor manera con el puerto. Sin embargo, también existe un bajo porcentaje que no está seguro sobre el establecimiento de las alianzas debido a los costos o a la baja confianza en alianzas extranjeras.

4.1.1. Análisis final de las encuestas

La apertura del nuevo puerto de Chancay en Perú, representa una gran oportunidad para las empresas ecuatorianas, sobre todo para el sector manufacturero, agroexportador y minero. La ubicación que tiene el puerto es estratégica, ya que permite tener un acceso directo a los mercados asiáticos, considerando que el 56,9% de las empresas ecuatorianas dirige sus exportaciones a China y el 31,4% a Japón. El incremento de esta conectividad es una oportunidad clave, porque existen empresas que quieren acceder a nuevos mercados sin que esto necesariamente signifique un incremento de los costos logísticos. Otro de los beneficios es la disminución de los tiempos de transporte marítimo, considerado muy relevante por el 65% de empresas ecuatorianas, pues permitirán mejorar la competitividad de los productos ecuatorianos.

Sin embargo, las empresas también se enfrentan a desafíos logísticos, tal como el costo elevado del transporte terrestre desde Ecuador a Chancay señalado por el 41,8% de las empresas, deficiencia en la infraestructura fronteriza señalada por el 22,9% de empresas que requerirán de recursos financieros para poder solventar la necesidad de almacenamiento que cumpla con Los criterios necesarios para proteger sus productos. Estos

desafíos son graves dado que el 50% de las empresas depende del transporte terrestre para poder llegar al puerto. Uno de los problemas que también se ha considerado como significativo para las empresas ecuatorianas es la dificultad para poder coordinar operaciones logísticas y sobre todo aplicar la normativa aduanera de Perú. Estos desafíos requieren que las empresas establezcan acciones correctivas de manera oportuna para mejorar la infraestructura terrestre establecer centros de distribución y capacitar al personal sobre la aplicación de la normativa aduanera de Perú evitando sanciones y facilitando el comercio internacional.

A nivel interno, las empresas ecuatorianas también presentan limitaciones que limitan la integración con esta nueva dinámica de exportación. Entre ellas está la falta de personal capacitado en logística internacional y aplicación de normativa aduanera es una barrera bastante crítica, sobre todo para pequeñas y medianas empresas que tienen recursos financieros limitados. Otra limitación es la falta de contenedores suficientes que permitan proteger los productos, sobre todo aquellos que son perecederos como las frutas, los camarones, que requieren de ciertas condiciones de temperatura para que puedan cumplir con los requisitos del país hacia el cual se está exportando. Estos desafíos que enfrentan las empresas resaltan la importancia de crear programas de capacitación específicos, además de obtener recursos financieros que les permitan adoptar la tecnología y crear infraestructuras para salvaguardar sus productos.

A pesar de que existen desafíos que limitan el acceso a al puerto de Chancay, las empresas ecuatorianas tienen la disposición de colaborar con operadores peruanos y de invertir en mejorar sus procesos para acceder al puerto de Chancay. Esta apertura permitirá que los procesos de integración con este nuevo Puerto sean más fáciles y fluidos. Las empresas también al observar las oportunidades y los beneficios que brinda este puerto

buscan mejorar su competitividad y llegar a un mercado mucho más amplio con la finalidad de mejorar sus ingresos. Es así que el apoyo de entidades como Pro Ecuador es necesaria para brindar asesoría aduanera promocionar los productos nacionales en los mercados asiáticos brindar asistencia integral en la adaptación a este nuevo proceso lo cual permitirá que las empresas aprovechen estas oportunidades y mejoren los volúmenes de exportación.

En conclusión, este nuevo puerto ofrece muchas oportunidades a las empresas ecuatorianas para mejorar su competitividad a nivel internacional. Sin embargo, deben establecer acciones que les permitan hacer frente a desafíos logísticos, internos regulatorios y de infraestructura; con la finalidad de mejorar la dinámica de la economía ecuatoriana.

4.2.Resultados del análisis del contenido audiovisual

El Puerto de Chancay tendrá la inauguración de la primera fase en noviembre 2025 y contará con una inversión de 1.300 millones, siendo una oportunidad para que las empresas ecuatorianas se transformen, sobre todo sectores como el manufacturero, el agropecuario y el minero. El puerto es un trabajo conjunto entre Cosco Shipping (60%) y Minera Volcan (40%), y se planea que para el primer año de funcionamiento se gestione un millón de TEU, ya que ofrece una ruta directa hacia los mercados asiáticos y reduce el tránsito en aproximadamente 10 días. Es decir, existe una reducción del 30% del tiempo de tránsito marítimo, lo cual reduce los costos y permite que empresas que exportan productos perecederos puedan entregar en el país de destino productos con frescura y competitividad dentro de este mercado asiático. Es necesario resaltar que el puerto cuenta con la capacidad para recibir megabuques (18 000-24 000 TEU), que en la actualidad no pueden atracar en Sudamérica. Esta infraestructura portuaria posiciona a Chancay como un megapuerto y un centro regional que permitirá a las empresas de Sudamérica ingresar a nuevos mercados e incrementar la rentabilidad.

La ponencia destaca que el puerto contará con un túnel portuario innovador de 1,8 km, lo que facilitará el acceso de camiones al puerto y evitará las calles estrechas de Chancay. Además, para facilitar el acceso, esta obra ha puesto en marcha el desarrollo vial de carreteras y transversales como la IRSA. Otro acceso que también se ha planteado poner en marcha es el ferrocarril Brasil-Chancay, que permitirá tener una mayor conectividad entre Brasil y Perú. Sin embargo, para las empresas ecuatorianas, el transporte terrestre, al ser uno de los principales desafíos debido a los altos costos logísticos que genera, debe ser abordado independientemente de si existen obras dentro de Perú que facilitarán el acceso al puerto.

Al igual que los resultados de las encuestas, la falta de personal capacitado también es una problemática para la operatividad del puerto de Chancay, ya que solo el 5% de la población económicamente activa dispone de una calificación necesaria para trabajar en estas instalaciones. Por lo tanto, se resalta la necesidad de capacitar de manera especializada a los operadores logísticos, tal como lo hace la Escuela Internacional de Aduanas y Logística, que imparte cursos prácticos para puestos como agentes despachadores y operadores aduaneros. Así mismo, es necesario contar con personal capacitado para el manejo de los sistemas automatizados en Chancay, que tienen la finalidad de disminuir la necesidad de mano de obra manual.

De acuerdo con las encuestas, uno de los desafíos era la aplicación de la regulación aduanera; en el video se menciona que en Chancay ya se encuentra establecida la autoridad aduanera peruana correspondiente; sin embargo, no se requiere de la presencia física de los operadores, lo cual permite que las empresas ecuatorianas alivianen esta carga logística. También se resalta la necesidad de capacitación sobre los procesos aduaneros, la normativa

aduanera aplicable y las etapas que se deben ejecutar con la finalidad de evitar sanciones o incumplimientos.

Otra de las oportunidades que brinda este nuevo puerto es el desarrollo de infraestructura industrial y urbana que mejorará la conexión entre Ecuador y Perú. Además, existirán proyectos importantes como el Parque Chancay (843 hectáreas) y el Parque Ancón (715 hectáreas), ambos con zonas industriales, condominios, hoteles y centros comerciales, junto con la futura Ciudad Bicentenario en Ancón. Estas nuevas obras permitirán crear un clúster logístico para conectar a Chancay con las regiones de Sudamérica. Uno de los ejemplos que se mencionó y que sobre todo se relaciona con los resultados de esta investigación es que Brasil, al ser un país que exporta soja, minerales y litio, podrá incrementar su potencial y volumen de exportación a través del uso de este puerto.

Otro de los beneficios que esta megaobra fomentará es la generación de empleo con más de 7500 puestos de trabajo durante el proceso de construcción y 8000 empleos colaterales relacionados con la logística, transporte y servicios adicionales. Dentro de los beneficios económicos está una reducción del 30% de los costos logísticos y la mejora en el acceso a mercados internacionales de Asia, debido a la gestión de megabuques y el establecimiento de una ruta directa del puerto hacia Asia, evitando las rutas tradicionales que incrementan costos y tiempos. En lo que respecta a las empresas ecuatorianas, esta reducción de los costos les permitirá incrementar el volumen de exportación; además, al tener acceso a más mercados internacionales, tal como el de Shanghái, en el cual se producen vehículos eléctricos, las exportaciones mineras se incrementarán, obteniendo beneficios a largo plazo con incremento de la rentabilidad.

En este contexto países como Brasil Chile y Colombia también venga chancay como una ruta más rápida y una oportunidad de acceder a nuevos mercados asiáticos, lo

cual significa un mayor nivel de competencia para las empresas ecuatorianas de economías más grandes como Brasil que es el principal exportador de soja y Chile como el principal exportador de cobre; lo cual supone un reto para las empresas ecuatorianas pequeñas. Por otra parte, la inversión en la construcción del puerto también ha permitido realizar mejoras a la infraestructura circundante mediante la creación de hoteles, restaurantes, clínicas, lo que indica un auge demográfico. En conclusión, la construcción de este puerto ofrece varias oportunidades importantes a las empresas ecuatorianas como facilitar el acceso a mercados asiáticos, reducir costos logísticos y crear ventajas competitivas. Sin embargo, se resalta la necesidad de abordar los desafíos como el costo del transporte terrestre, la infraestructura limitada, la falta de personal capacitado en regulaciones aduaneras y brechas tecnológicas. Por lo tanto, es necesario que las empresas inviertan en mejorar su gestión interna para superar estos desafíos además de contar con el apoyo y la asistencia de entidades gubernamentales como Pro Ecuador.

4.3. Resultados de la entrevista

En el proceso de desarrollo de la investigación se contempló realizar dos entrevistas, una direccionada al funcionario del CEBAF y a un representante de la empresa Asia Shipping, para obtener información directa sobre las percepciones que tienen en cuanto a los beneficios que ofrecerá para las empresas ecuatorianas el puerto de Chancay. Por lo cual se estableció un contacto mediante correos electrónicos, llamadas tecnológicas y mensajes enviados de manera formal, explicando la finalidad académica de la investigación y la disponibilidad de adaptar las entrevistas a sus horarios. Sin embargo, no se pudo obtener una respuesta positiva a pesar de varios intentos. Por lo cual no fue posible realizar las entrevistas. Esta situación compromete los resultados ni la confiabilidad de la información.

4.4. Discusión

Los resultados de las encuestas y del análisis de contenido audiovisual muestran que el puerto de Chancay cuya primera fase se inaugurará en noviembre presenta varias oportunidades para las empresas ecuatorianas. Tales como el acceso a mercados asiáticos con el 51% y la reducción de Los costos logísticos hasta en un 30%. Estos resultados se alinean con Ríos Ccama et al. (2024), quienes resaltan la reducción de Los costos mediante la creación de una ruta directa denominada Pacífico-Asia lo que impulsará el comercio internacional entre China y Perú. Para el sector empresarial ecuatoriano sectores como el manufacturero que representan el 47,38% y agroexportador con el 27,8% la capacidad del puerto para gestionar buques (18 000-24 000 TEU) y reducir el tiempo de tránsito en 10 días, permitirá que generen una ventaja competitiva que debe ser aprovechado por las empresas ecuatorianas para ofrecer productos de calidad frescos y que cumplan con las normativas de cada uno de los países a los cuales ingresan los mismos.

Esto se relaciona con la teoría de la ventaja absoluta, ya que es evidente la existencia de un acceso más directo y eficiente a nuevos mercados asiáticos, lo cual le permite a las empresas generar ventajas; además de la teoría de la ventaja comparativa, ya que establece que al aprovechar la incursión en nuevos sectores productivos que resultan estratégicos para generar más ingresos en las empresas, permite que se pueda mejorar la producción, generar ingresos, la rentabilidad y crear ventajas competitivas para las empresas ecuatorianas mediante la reducción de tiempos y costos.

Sin embargo, también es necesario mencionar que las empresas ecuatorianas aún no cuentan con la preparación suficiente para acceder a este megapuerto debido a brechas como la falta de personal capacitado en regulación aduanera peruana. Esto coincide con Bazán et al. (2024), es señalaron que si bien la infraestructura de este nuevo Puerto es

robusta implementa nuevas tecnologías y brinda a las empresas la oportunidad de llegar a nuevos mercados internacionales, también señalan que las empresas deberán adaptar su sistema logístico con la finalidad de cumplir con todos los requerimientos para hacer uso del puerto y aprovechar al máximo estos beneficios. Estos resultados se vinculan con la teoría de la logística integral y la teoría de la digitalización y cadena de suministro 4.0, ya que se resalta la necesidad de que las empresas ecuatorianas se adapten a la tecnología, mejoren sus procesos logísticos para que mejoren sus capacidades y generen una gestión eficiente del flujo de productos e información, lo cual les permitirá adaptarse a este nuevo entorno y hacer un uso eficiente del puerto.

Entre los principales desafíos que enfrentan las empresas ecuatorianas están los logísticos, como el coste del transporte terrestre, la limitada infraestructura transfronteriza, la falta de infraestructura en Chancay para almacenar y conservar los productos, falta coordinación con operadores peruanos y la falta de personal capacitado en las regulaciones. Estos hallazgos concuerdan con Ríos Ccama et al. (2024), quienes señalan que los países que quieran acceder a este puerto deberán implementar mejoras a su sistema logístico, para lo cual se deben realizar inversiones que permitan hacer frente a estos desafíos. Sin embargo, existen sectores económicos y empresas que no cuentan con estos recursos, por lo tanto, los desafíos la superan aún más es así que se requiere del apoyo del gobierno para que puedan aprovechar los beneficios. Es necesario resaltar que a diferencia de Perú en donde se está desarrollando esta infraestructura, Ecuador carece de iniciativas de este tipo lo cual limita la capacidad que tiene para aprovechar el puerto sobre todo existe deficiencia en las vías que conectan Ecuador con Perú lo cual incrementa el costo de transporte. Es así que las mejoras no solamente deben ser realizadas por las empresas ecuatorianas, sino

también por el gobierno enfocado a facilitar la conexión de las empresas ecuatorianas con el nuevo megapuerto.

Este resultado se relaciona con la Teoría de la Logística Integral y la Teoría SCM, ya que se ha logrado evidenciar que para mejorar la eficiencia logística no solamente se depende de la infraestructura moderna digitalizada y actualizada, sino que también se debe coordinar con los actores para que exista un trabajo en equipo que permita obtener resultados positivos. De igual manera se relaciona con la Nueva Teoría del Comercio Internacional ya que se resalta el impacto que generará esta nueva infraestructura sobre la competitividad regional.

Otro de los desafíos que las empresas ecuatorianas tienen que superar son las limitaciones de la capacidad interna, como la falta de personal capacitado con el 36,6%, limitaciones en la adopción de tecnologías con el 20,6% y la falta de recursos económicos para inversión con el 32,8%. Resultados que se alinean con Bazán et al. (2024), quien señala que las empresas de Huaral no cuentan con las estrategias necesarias que les permitan adaptarse a las características del puerto de Chancay; tienen dificultades en la preparación de los contenedores que vayan con el nuevo volumen y la falta de personal capacitado en sistemas automatizados han sido los principales desafíos para las pequeñas y medianas empresas de este sector. Por otra parte, Ríos Ccama et al. (2024) señalan que, a diferencia de Ecuador en donde se incrementó de exportación de banano a china en un 45% lo que representan 52, 5 millones de enero a junio de 2025, debido a la reducción de producción por parte de competidores, otro de los productos que se incrementaron las exportaciones fue el camarón con un incremento de 998 millones y los metales de cobre y oro con un incremento a 436,7 millones en 2025. En Perú se deben establecer estrategias que mejoren la competitividad del sector minero, agroindustrial y manufacturero, ya que

son los sectores destacados de exportación en países como Ecuador, Chile y Brasil. Es así que las empresas peruanas deberán generar ventajas competitivas adicionales que les permitan posicionar sus productos en los mercados asiáticos.

Este análisis se relaciona con la teoría de la ventaja comparativa, ya que se evidencia que cuando existe una especialización en productos que se exportan, se mejora la penetración de dicha empresa a un nuevo mercado. Además de la teoría de la digitalización y cadena de suministro 4.0, ya que se señala la necesidad de automatizar los procesos para generar habilidades y capacidades internas que puedan responder a la demanda internacional de productos de calidad y que cumplan con los requerimientos de este nuevo mercado.

En lo que respecta a los desafíos regulatorios, sobre todo el cumplimiento y aplicación de la normativa aduanera, no solamente es un obstáculo para las empresas ecuatorianas, sino para todas aquellas que quieran acceder a este puerto. Esto coincide con Do Nascimento (2024), quien señaló que debe existir lineamientos claros y fáciles de aplicar con la finalidad de evitar que organizaciones criminales transnacionales utilicen los vacíos de la normativa para cometer crímenes.

El impacto que tendrá el puerto a nivel de la región permitirá que empresas ecuatorianas y de países como Brasil Chile y Colombia se integren a una red logística más amplia teniendo acceso a nuevos puertos asiáticos. Es aquí que nace un nuevo desafío y es la competencia con otras economías más grandes. Por ejemplo, las empresas ecuatorianas más pequeñas pueden verse afectadas al competir con Brasil en el comercio de soja o con Chile al comercializar cobre. Es así que, Ríos Ccama et al. (2024) señala que todos los países que se integren a esta nueva red logística deberán generar ventajas competitivas que permitan diferenciarlos de la competencia. Por otra parte, Do Nascimento (2024), señala

que la seguridad también debe ser una preocupación crítica para las empresas que deseen integrarse a esta red, ya que al ser una mega infraestructura que abre nuevos accesos a mercados asiáticos también se incrementa el potencial uso del puerto para el narcotráfico. Esta afirmación es contradicha por Bazán et al. (2024), quienes afirman que al hacer una nueva infraestructura que ha implementado la automatización de los procesos la seguridad será un riesgo mínimo y, por lo tanto, las empresas deberán enfocarse en potencializar sus productos más que en la seguridad en el transporte de los mismos.

Este párrafo se vincula con la Nueva Teoría del Comercio Internacional debido a la competencia entre países que tienen diferentes economías de escala, con la Teoría SCM debido a la necesidad de integrar logísticamente a la región para mejorar e incrementar el volumen de exportación. Además, la Teoría de la Digitalización y Cadena de Suministro 4.0 debido al uso de la tecnología para automatizar procesos disminuir la burocracia mejorar la seguridad incrementar e la eficiencia.

Es así que se han detectado que las principales oportunidades que la creación de este nuevo puerto tiene para las empresas ecuatorianas se centran en un acceso directo hacia los mercados asiáticos, la reducción de hasta un 30% en los costos logísticos, la integración a una red logística regional y la disminución de hasta 10 días en el transporte. Aspectos como la infraestructura del puerto la capacidad para recibir megabuques que es y el desarrollo industrial que va a tener a los alrededores del mismo permitirán fortalecer al sector exportador. Todos estos elementos permitirán a las empresas ecuatorianas no solamente acceder a un mercado internacional más amplio, sino mejorar su volumen de exportación e incrementar los ingresos y obtener mejores resultados.

No obstante, estos beneficios también vienen acompañados de desafíos, tales como las limitaciones en la infraestructura terrestre de Ecuador, la falta de preparación para

cumplir con la normativa aduanera, la adopción tecnológica, los recursos financieros necesarios y la inexistencia de centros logísticos o zonas francas en Ecuador. Asimismo, está latente el riesgo de seguridad debido al posible uso ilícito del puerto, además de que las empresas ecuatorianas tendrán que competir con empresas de Brasil o Chile que representan una amenaza al tener economías de mayor escala. Estos desafíos podrían mermar la confianza de las empresas para incursionar y formar parte de esta nueva red logística.

Es así que, para que las empresas ecuatorianas puedan capitalizar estas oportunidades, deben establecer estrategias que contemplen tres líneas de acción. La primera es mejorar la infraestructura logística fronteriza para garantizar un transporte fluido de la mercancía. La segunda es fortalecer las capacidades internas de la empresa, adoptando nuevas tecnologías y capacitando al personal sobre la nueva normativa aduanera. El tercero es impulsar una articulación pública y privada a través de entidades como Pro Ecuador, que facilite las alianzas estratégicas con operadores peruanos. Mediante la aplicación de estas acciones se facilitará la inserción de las empresas ecuatorianas a esta nueva red logística de comercio internacional.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Se concluyó que el puerto de Chancay ofrece varias oportunidades a las empresas ecuatorianas, sobre todo a los sectores manufactureros agroexportador y minero, tales como la apertura de nuevos mercados asiáticos, la reducción de costos y de tiempos y la integración a una red logística regional. Sin embargo, también existen desafíos como los altos costos de transporte terrestre, la falta de infraestructura transportista, las limitaciones en cuanto al personal no capacitado en la aplicación de normativa aduanera y la adopción tecnológica.

A través del análisis de los resultados, se ha determinado que las principales oportunidades que ofrece el puerto de Chancay son el acceso a nuevos mercados asiáticos, sobre todo China y Japón, la reducción de los costos logísticos en al menos el 30%, la disminución de 10 días en el transporte y la mejora de la competitividad de los productos, sobre todo aquellos que son perecederos, ya que podrán llegar frescos al lugar de destino. Además, se destaca la creación de un clúster logístico que apoyará al centro principal de distribución y la creación de almacenes frigoríficos que podrán ser utilizados por los exportadores.

En lo que respecta a los desafíos, son mayoritariamente operativos; entre ellos se tienen los altos costos por transporte terrestre debido a la calidad de las vías, la inexistencia de una infraestructura transfronteriza adecuada, la falta de coordinación con operadores peruanos, la regulación aduanera de Perú, el limitado conocimiento con respecto al TLC Ecuador-China, lo que impide y crea barreras para que las empresas ecuatorianas puedan beneficiarse de las oportunidades comerciales que brinda esta nueva obra.

El impacto del puerto Chancay sobre las importaciones y exportaciones ecuatorianas, son positivos, ya que generan una disminución de costos además de tiempos lo cual beneficia a las empresas les permite generar mayores ingresos e incrementar su rentabilidad de manera sostenible. Sin embargo, también existen empresas que, al no contar con los recursos financieros necesarios, pueden quedar rezagadas, disminuyendo su capacidad de exportación, lo cual significaría pérdidas financieras que podrían llevar a que estas empresas cierren, afectando la dinámica económica del país. Por lo tanto, entidades gubernamentales deberán establecer acciones que permitan a todas las empresas que estén en la capacidad de pertenecer a este nuevo clúster logístico, hacerlo con la finalidad de incrementar el volumen de exportación nacional y de mejorar la economía del país.

5.2.Recomendaciones

Se recomienda a las empresas ecuatorianas trabajar de la mano de entidades gubernamentales como Pro Ecuador para desarrollar programas integrales de apoyo, capacitación y orientación aduanera que permitan superar los desafíos logísticos. Así mismo, se deberán realizar alianzas con operadores peruanos con la finalidad de mejorar la coordinación del proceso de exportación.

Se recomienda a las empresas ecuatorianas implementar estrategias que les permitan mejorar su cadena logística con la finalidad de poder incursionar y pertenecer a esta nueva red regional de comercio internacional.

Se recomienda que exista una cooperación pública y privada entre las empresas que desean hacer uso de esta nueva red logística y entidades gubernamentales como Pro Ecuador, para que puedan fomentar la creación de una infraestructura que reduzca los costos de transporte, brinde capacitaciones relacionadas con la aplicación de la normativa

aduanera peruana y cree fuentes de financiamiento a las cuales puedan acceder estas empresas para poder adoptar recursos tecnológicos y mejorar su cadena logística.

Se recomienda fomentar alianzas con operadores logísticos de Perú con la finalidad de impulsar las exportaciones de los diferentes productos como banano, camarón, cobre, plomo, entre otros, lo cual incrementará la balanza comercial del país y mejorará la economía.

Para futuras investigaciones, se recomienda evaluar la viabilidad de que las empresas ecuatorianas aprovechen los mercados urbanos y turísticos de Perú para incrementar la exportación de sus productos. También se pueden explorar los desafíos aduaneros específicos y desarrollar guías que permitan a las empresas aplicar las regulaciones de manera individualizada, además de incorporar medidas de seguridad. Finalmente, se recomienda que futuras investigaciones cuantifiquen la reducción de costos por sector económico, lo cual permitirá evaluar la dinámica competitiva de las empresas ecuatorianas con respecto a los países vecinos para optimizar su posicionamiento en una nueva red comercial.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcón, M. (2022). *Innovación social en ciudades portuarias de Chile : de la logística a la articulación territorial en la Región del Biobío*. Torrosa.
<https://www.torrossa.com/it/resources/an/5466803>
- Alonso, V. (2021). El comercio internacional de armamento y las ventajas comparativas. *RESI: Revista de estudios en seguridad internacional*, 7(2), 83-104.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8306039>
- Among, E., Boateng, E., y Komla, A. (2024). A Review of Contemporary Theories of Supply Chain Management and Its Application. *Open MenuJournal of Policy and Planning*, 1(1), 20-25. <https://doi.org/10.54536/jpp.v1i1.3417>
- Aranibar-Ramos, E., y Quispe-Ambrocio, A. (2023). Exploration of the global commerce: a comprehensive review of international trade and foreign trade. *Quipukamayoc*, 31(66), 85-100. <https://doi.org/10.15381/quipu.v31i66.25573>
- Batz, A., D’Croz-Barón, D., Vega Pérez, C., y Ojeda-Sanchez, C. (2025). Integrating machine learning into business and management in the age of artificial intelligence. *Humanities and Social Sciences Communications*, 1(1), 45-61.
<http://nature.com/articles/s41599-025-04361-6>
- Bazán, P., Peredes, J., y Carbonel, E. (2024). Operation of the port of Chancay and its relationship with the development of the agroindustrial sector of the Province of Huaral. *Journal of Scientific and Technological Research Industrial*, 5(1), 11-17.
<https://doi.org/10.47422/jstri.v5i1.45>
- Blanc, R., Ratto, D., Cettour, W., y Lepratte, L. (2021). Modelos de madurez e implementación en industria 4.0 análisis de alternativas y nivel de implementación. *XIV COINI*, 1(1), 1-12. https://www.researchgate.net/profile/Rafael-Blanc/publication/362426743_Modelos_de_Madurez_Industria_40_Analisis_y_adaptaciones_desde_Argentina/links/62e995223c0ea8788777b381/Modelos-de-Madurez-Industria-40-Analisis-y-adaptaciones-desde-Argentina.pdf
- Brander, J. A., y Spencer, B. J. (1985). Export subsidies and international market share rivalry. *Journal of International Economics*, 18(1-2), 83-100.
[https://doi.org/10.1016/0022-1996\(85\)90006-6](https://doi.org/10.1016/0022-1996(85)90006-6)
- Calatayud, A., y Montes, L. (2022). *Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción*. United States of America.
<https://doi.org/10.18235/0003278>
- Chang, Y., Jo, A., Choi, K.-S., & Lee, S. (2021). Port efficiency and international trade in China. *Transportmetrica A: Transport Science*, 17(4), 801-823.
<https://doi.org/10.1080/23249935.2020.1817169>

- Chosgo, A. (2022). Notas sobre las teorías del comercio internacional. *Universidad Y Cambio*, 6(6), 57-71. <https://dicyt.uajms.edu.bo/revistas/index.php/universidad-y-cambio/article/view/1493>
- Comunidad Andina. (2025). *Estadísticas de la Comunidad Andina*. <https://www.comunidadandina.org/>
- De Castellanos Ramírez, Á. (2021). *Logística comercial internacional*. Universidad del Norte. https://books.google.es/books?id=261YEAAAQBAJ&dq=logística&lr=&hl=es&source=gbs_navlinks_s
- De Orbegoso, C. (2024). El megapuerto de Chancay y el renacimiento del Perú en el comercio mundial. *Revista Peruana De Derecho Internacional*, 74(178), 99–124. <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i178.796>
- De Rogatis, P. (2022). Teoría del Comercio Internacional: Una comparación entre tres escuelas de pensamiento. *Essex Student Journal*, 13(1), 31-47. <https://doi.org/10.5526/esj104>
- Dixit, A., y Stiglitz, J. (1977). Monopolistic competition and optimum product diversity. *The American Economic Review*, 67(3), 297-308. <https://www.aeaweb.org/aer/top20/67.3.297-308.pdf>
- Do Nascimento, R. (2024). El desafío del Puerto de Chancay: una nueva ruta en la compleja red del narcotráfico en Sudamérica. *Derrotero*, 18(2), 1-13. <https://doi.org/10.70554/Derrotero2024.v18n02.05>
- Fedorenko, R., Yakhneeva, I., Zaychikova, N., y Lipinsky, D. (2021). Evaluating the Socio-Economic Factors Impacting Foreign Trade Development in Port Areas. *Sustainability*, 13(15), 47-87. <https://doi.org/doi.org/10.3390/su13158447>
- Franca, J., Rogéro, R., Huer, H., da Silva, M., y Lima, T. (2025). Integrated Logistics Management Through ERP System: A Case Study in an Emerging Regional Market. *Logistics*, 9(2), 59-63. <https://doi.org/10.3390/logistics9020059>
- Franco, I., y Foronda-Robles, C. (2024). Medición de las confluencias espaciales en el centro histórico de Sevilla: peatonalización, comercio y turismo. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 56(219), 71–88. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.219.4>
- Frankel, J. (2007). *The regionalization of the world economy*. University of Chicago Press. <https://www.nber.org/system/files/chapters/c7816/c7816.pdf>
- Frohmann, A., Mulder, N., y Olmos, X. (2021). Incentivos a la sostenibilidad en el comercio internacional. *Económica para América Latina y el Caribe*, 1(1). <https://ideas.repec.org/p/ectr/col022/46604.html>

- Garcia Torres, N. E., Panizo Cardona, C. A., & Sanchez Molina, J. (2022). *Generalidades del comercio internacional y la logística en las cadenas de suministro*. Ediciones Nueva Jurídica. <https://repositorio.ufps.edu.co/handle/ufps/6517>
- Gutierrez, E., Mejia, C., y Rabelo, L. (2021). Data-Driven Methodology to Support Long-Lasting Logistics and Decision Making for Urban Last-Mile Operations. *Sustainability*, *1*(1), 30-52. <https://doi.org/10.3390/su13116230>
- Gutiérrez-Ortiz, A., Méndez-González, C., & Infante-Jiménez, Z. (2023). Desempeño logístico, infraestructura portuaria y conectividad marítima en el Continente Americano: un modelo panel dinámico. *Revista Amazónica de Ciencias Económicas*, *2*(2), 52-67. <https://doi.org/10.51252/race.v2i2.526>
- Iglesias, M. (2021). *Metodología de la investigación científica: Diseño y elaboración de protocolos y proyectos*. Noveduc.
- Inocente, F., y Sandoval, M. (2023). IMPACTO ECONOMICO POR LA CONSTRUCCION DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y SUS BENEFICIOS PARA EL PERU 2023. *AD MAJOREM PATRIAE GLORIAM*, *7*(7). <https://doi.org/10.61556/ampg.v5i06.70>
- Ivanov, D., Tang, C., Dolgui, A., Battini, D., y Das, A. (2025). Researchers' Perspectives on Industry 4.0: Multi-Disciplinary Analysis and Opportunities for Operations Management. *International Journal of Production Research*, *59*(1), 2055–2078. <https://doi.org/10.1080/00207543.2020.1798035>
- Khaskheli, M. B., y Zhao, Y. (2025). The Sustainability of Economic and Business Practices Through Legal Cooperation in the Era of the Hainan Free Trade Port and Southeast Asian Nations. *SustainabilitySustainability*, *1*(1), 23-38. <https://doi.org/10.3390/su17052050>
- Lancaster, K. (1974). *Socially optimal product differentiation*. Berkeley. <https://ideas.repec.org/a/aea/aecrev/v65y1975i4p567-85.html>
- Laurentino, d. J., Mendes dos Reis, J. G., Ivale, A. H., Duarte, A. C., Santos Rodrigues, G., Santos de Souza, J., y Ferreira da Cruz, P. (2023). Agricultural International Trade by Brazilian Ports: A Study Using Social Network Analysis. *Agriculture*, *13*(4), 864-875. <https://doi.org/10.3390/agriculture13040864>
- Lescano, J., Valdéz, L., Rimarachin, M., Novoa, J., Mendoza, J., Hinojosa, K., y Chávez, C. (2024). El mega puerto de Chancay: una herramienta clave para el desarrollo sostenible en el Perú. *razilian Journal of Animal and Environmental Research*, *7*(4). <https://doi.org/10.34188/bjaerv7n4-090>
- Linder, S. (1961). *An essay on trade and transformation*. Almqvist & Wiksell Stockholm. <https://ex.hhs.se/dissertations/221624-FULLTEXT01.pdf>

- López, L., Marulanda, C., y Ávila, J. (2021). Modelo para el análisis de la estrategia de operaciones de las empresas exportadoras del sector metalmecánico del triángulo del café de Colombia. *Información tecnológica*, 32(6).
<https://doi.org/10.4067/S0718-07642021000600045>
- Lores, S. (2024). Estrategia de ciberseguridad en la infraestructura portuaria colombiana. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 19(1), 45-67.
<https://doi.org/10.18359/ries.6634>
- Mansouri, S. (2022). A Brief Review of the Evolution of International Trade Theories. *International Journal of Business and Development Studies*, 14(2), 93-108.
<https://doi.org/10.22111/ijbds.2022.7510>
- Marshall, A. (1948). *Principios de economía*. Universidad Complutense de Madrid.
- Maúrtua de Romaña, O. (2024). Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: desafíos y oportunidades. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 177(1), 25–58. <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>
- Medina, M., Rojas, R., y Bustamante, W. (2023). *Metodología de la investigación : Técnicas e instrumentos de investigación*. INUDI PERÚ.
<https://doi.org/10.35622/inudi.b.080>
- Muñoz, J. (2021). Teorías clásicas del comercio internacional y sus antecedentes: de Aristóteles a Rybczynski. *Revista Compás Empresarial*, 12(33), 124–149.
<https://doi.org/10.52428/20758960.v11i33.155>
- Narrea, O. (2014). *Hacia la industria 4.0 alrededor del puerto de Chancay*. Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de. <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/UP-Cechap-DocTrab-Chancay-OmarNarrea-VF-9ago2024.pdf>
- Naupas, H., Mejía, E., Trujillo, I., Romero, H., Medina, W., y Novoa, E. (2023). *Metodología de la investigación total: Cuantitativa – Cualitativa y redacción de tesis*. Ediciones de la U.
- Navickas, A., Bielskis, N., Kandrotas, A., Minca, L., Linuža, M., y Jankauskaitė, S. (2024). Analysis of foreign vessel traffic and its economic impact on the port of Klaipėda. *Proceedings of the International Student and Teacher Scientific Practical Conference*, 1(26), 118-121. <https://doi.org/10.17770/iss2024.8347>
- Parra, J., Villamizar, Y., y Suarez, M. (2022). Reflexiones en torno a la logística de aprovisionamiento: Antecedentes y tendencias. *Ingeniería*, 27(2).
<https://doi.org/10.14483/23448393.17043>
- Pereyra, L. (2022). *Metodología de la investigación*. Klik.
- PROECUADOR. (2025, ENERO 12). *Ecuador en cifras: Logística*.
<https://www.proecuador.gob.ec/logistica/>

- Ráez, P., Jimenéz, W., y Buitriago, J. (2022). Las teorías de la competitividad: Una síntesis. *Revista republicana*, 1(31), 34-51.
<https://doi.org/10.21017/rev.repub.2021.v31.a110>
- Ricardo, D. (1955). *The works and correspondence of David Ricardo*. Cambridge University Press.
- Ríos, M., Guizado, F., Anaya, M., y Romero, R. (2024). Puerto de Chancay: Catalizador del comercio Estratégico Perú-China y exportación de productos no aprovechados. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(6), 4201-4215.
https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i6.15154
- Rivera, M. (2025, febrero 5). *El comercio electrónico mejora las ventas del sector logístico en Ecuador: en 2023 superó los US\$ 12 mil millones*. Vistazo:
<https://www.vistazo.com/portafolio/economia/sector-logistico-ecuador-facturo-us-12billones-2023-CA8741150>
- Rossini, M., Powell, D., y Kundu, K. (2023). Information Systems for Supply Chain Management: A Systematic Literature Analysis. *International Journal of Lean Six Sigma*, 14(1), 253–276. <https://doi.org/10.1108/IJLSS-05-2021-0092>
- Salimbeni, S. (2021). Gestión del Ciclo de Vida del Producto en la Industria 4.0. *AACINI - Revista Internacional De Ingeniería Industrial*, 2(3), 24-41. 24-41
- Samuelson, P. (1949). International Factor-Price Equalisation Once Again. *The Economic Journal*, 59(253), 181-197. <https://doi.org/10.2307/2226683>
- Sanchez, Y., Pérez, r., Laguardia, N., Blanco, C., y Medina, Y. (2021). Retos actuales de la logística y la cadena de suministro. *Ingeniería Industrial*, 42(1).
http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S1815-59362021000100169&script=sci_arttext&tlng=pt
- Satrack. (2025, enero 15). *Tendencias en Logística y Transporte en el 2025*.
<https://satrack.com/ec/blog/tendencias-logistica-y-transporte-2025/>
- Servicio de Rentas Internas. (2025). *Litado de empresa exportadoras 2025*. SRI:
<https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/5527357e-7a4d-42d3-b1a6-9d73670e47c0/CATASTRO%20DE%20EXPORTADORES%20HABITUALES.xlsx>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador . (2025, mayo 30). *Boletín 36*. SENAE:
<https://www.aduana.gob.ec/gaceta-boletin/actualizacion-en-la-ventanilla-unica-ecuatoriana/>
- Seuring, S., Aman, S., Darshana, B., de Lima, F., y Schilling, L. (2021). Reflecting on theory development in sustainable supply chain management. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, 3(1), 45-60. <https://doi.org/10.1016/j.clscn.2021.100016>

- Smith, A. (1996). *La riqueza de las naciones*. Alianza Editorial S.A.
[http://www.iunma.edu.ar/doc/MB/lic_historia_mat_bibliografico/Fundamentos%20de%20Econom%C3%ADa%20Pol%C3%ADtica/194-Smith,%20Adam%20-%20La%20riqueza%20de%20las%20naciones%20\(Alianza\).pdf](http://www.iunma.edu.ar/doc/MB/lic_historia_mat_bibliografico/Fundamentos%20de%20Econom%C3%ADa%20Pol%C3%ADtica/194-Smith,%20Adam%20-%20La%20riqueza%20de%20las%20naciones%20(Alianza).pdf)
- Spence, M. (1976). Product selection, fixed costs, and monopolistic competition. *The Review of economic studies*, 43(2), 217-235.
[https://www.edegan.com/pdfs/Spence%20\(1976\)%20-%20Product%20selection%20fixed%20costs%20and%20monopolistic%20competition.pdf](https://www.edegan.com/pdfs/Spence%20(1976)%20-%20Product%20selection%20fixed%20costs%20and%20monopolistic%20competition.pdf)
- Starostka, M. (2021). The Use of Information Systems to Support the Management of Reverse Logistics Processes. *Procedia Computer Science*, 192(1), 2586–2595.
<https://doi.org/10.1016/j.procs.2021.09.028>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria . (2025, enero 2). *Trámites y Servicios Institucionales*. SUNAT: <https://www.gob.ec/senae>
- Suriaga, M., y Hidago, W. (2021). Pinceladas del Comercio Internacional. *E-IDEA Journal of Business Sciences*, 3(13), 27-43. <https://doi.org/10.53734/eidea.vol3.id142>
- Tariq, A., y Ali, W. (2021). *How Mobility through digitalization in supply chain are changing the dynamics of business*. [Master Thesis, Linnaeus University].
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1708779/FULLTEXT01.pdf>
- Valverde, R. (2025). Infraestructura portuaria, ferroviaria, almacenamiento y el transporte terrestre y aéreo de carga y por tuberías tienen un impacto económico en Panamá . *European Public & Social Innovation Review*, 10(1), 1-16.
<https://doi.org/10.31637/epsir-2025-1124>
- Villagra, M. (2023). Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico. *Revista Seguridad y Poder Terrestre*, 2(2), 67-81.
<https://doi.org/10.56221/spt.v2i2.28>
- Yep Abanto, A. (2024). La equidad espacial y territorial para la ciudad-puerto de Chancay, 2024. *Revista Dilemas Contemporaneos*, 7(1), 89-92.
<https://doi.org/10.46377/dilemas.v12i1.4313>

ANEXOS

Anexo 1. Cuestionario

1. ¿En qué sector opera principalmente su empresa?

- a) Agroexportación
- b) Minería
- c) Manufactura
- d) Otros.

2. ¿Cuál es el tamaño de su empresa según el número de empleados?

- a) Microempresa (1–9 empleados)
- b) Pequeña empresa (10–49 empleados)
- c) Mediana empresa (50–199 empleados)
- d) Gran empresa (más de 200 empleados)

3. ¿En cuántos mercados internacionales opera actualmente su empresa?

- a) Ninguno (solo mercado local)
- b) 1–3 mercados
- c) 4–10 mercados
- d) Más de 10 mercados

4. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para enviar sus productos a los mercados internacionales.

- a) Terrestre
- b) Marítimo
- c) Aéreo

5. ¿Qué volumen de exportaciones realiza su empresa anualmente (en USD)?

- a) Menos de \$100,000
- b) \$100,000–\$1,000,000
- c) \$1,000,001–\$10,000,000
- d) Más de \$10,000,000

6. ¿Cuenta su empresa con experiencia previa en el uso de puertos internacionales fuera de Ecuador?

- a) Sí, experiencia extensa
- b) Sí, experiencia limitada
- c) No, pero está interesada
- d) No, y no está interesada

7. ¿Qué tipo de productos exporta su empresa que podrían beneficiarse del Puerto de Chancay?

- a) Productos perecibles (frutas, camarón, etc.)
- b) Minerales (oro, cobre, etc.)
- c) Manufacturas (textiles, calzado, etc.)
- d) Ninguno de los anteriores

8. ¿Cuál es el principal mercado asiático al que su empresa exporta o planea exportar?

- a) China
- b) Japón
- c) Corea del Sur
- d) Otros

9. ¿Qué tan importante es para su empresa reducir el tiempo de tránsito marítimo a Asia?

- a) Muy importante
- b) Moderadamente importante
- c) Poco importante
- d) No relevante

10. ¿Qué tan preparada está su empresa para cumplir con los requisitos aduaneros peruanos?

- a) Completamente preparada
- b) Parcialmente preparada
- c) Poco preparada
- d) No preparada

11. ¿Qué desafío logístico considera más relevante para usar el Puerto de Chancay?

- a) Infraestructura vial transfronteriza limitada
- b) Costos de transporte terrestre a Chancay
- c) Coordinación con operadores logísticos peruanos
- d) Regulaciones aduaneras complejas

12. ¿Qué tan familiarizada está su empresa con el TLC Ecuador-China?

- a) Muy familiarizada
- b) Moderadamente familiarizada
- c) Poco familiarizada
- d) No familiarizada

13. ¿Qué oportunidad representa el Puerto de Chancay para su empresa?

- a) Acceso a nuevos mercados asiáticos

- b) Reducción de costos logísticos
- c) Mejora en la competitividad de productos
- d) Uso de zonas francas

14. ¿Qué tipo de infraestructura adicional necesita su empresa para aprovechar Chancay?

- a) Almacenes refrigerados
- b) Centros de distribución cerca de Chancay
- c) Mejores carreteras transfronterizas
- d) Ninguna

15. ¿Qué desafío interno enfrenta su empresa para integrarse al Puerto de Chancay?

- a) Falta de personal capacitado en logística internacional
- b) Limitaciones tecnológicas
- c) Insuficiente preparación de contenedores
- d) Ninguno

16. ¿Qué apoyo espera de Pro Ecuador para usar el Puerto de Chancay?

- a) Asesoría en regulaciones aduaneras
- b) Promoción de productos en mercados asiáticos
- c) Facilitación de contactos con operadores logísticos
- d) Todas las anteriores

17. ¿Qué tan dispuesta está su empresa a invertir en alianzas con operadores logísticos peruanos?

- a) Muy dispuesta
- b) Moderadamente dispuesta
- c) Poco dispuesta
- d) No dispuesta

Anexo 2. Entrevista a operados logístico

Entrevista a funcionario del CEBAF

Tema: Requisitos para la circulación de carga pesada en las fronteras de la Comunidad Andina y el impacto de la apertura del Puerto de Chancay.

Objetivo: Identificar los procedimientos, documentos, normativas y controles aplicables en el tránsito de carga pesada en pasos fronterizos de la CAN.

DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO

1. Nombre completo:
 2. Cargo actual en el CEBAF:
 3. Tiempo de experiencia en atención fronteriza:
 4. País y puesto fronterizo donde labora:
-
1. ¿Cuál es el rol principal que cumple el CEBAF en la gestión del tránsito internacional de carga pesada en la región andina?
 2. ¿Qué entidades nacionales e internacionales operan en conjunto en este punto de control fronterizo?
 3. ¿Cuáles son los procedimientos básicos que debe seguir un transportista de carga pesada al ingresar o salir por este puesto fronterizo?
 4. ¿Cuáles son los principales documentos que debe presentar un transportista de carga para circular entre países de la Comunidad Andina?

5. ¿Se aplican normativas comunitarias (de la CAN) específicas para el transporte de carga?
¿Podría mencionar algunas (como la Decisión 399, 617 u otras)?
6. ¿Qué tipo de inspecciones o controles se realizan sobre la carga (documental, física, sanitaria, aduanera, etc.)?
7. ¿Existen requisitos diferenciados según el tipo de mercancía (por ejemplo, productos perecibles, químicos, animales vivos)?
8. ¿Cuáles son los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos de carga pesada (ej. peso, dimensiones, seguros obligatorios, mantenimiento)?
9. ¿Qué papel juega la Carta Porte Internacional por Carretera en el tránsito de carga?
10. ¿Cuáles son los principales desafíos que enfrentan los transportistas de carga en el cumplimiento de los requisitos para cruzar fronteras?
11. Desde su experiencia, ¿existen cuellos de botella o demoras comunes en el proceso de control? ¿A qué se deben?
12. ¿Qué medidas se están tomando desde el CEBAF para facilitar y agilizar el tránsito de carga pesada en la frontera?
13. Desde su perspectiva, ¿qué impacto logístico y comercial tendrá la apertura del Puerto de Chancay en el flujo de carga pesada en esta frontera?
14. ¿Considera que el CEBAF Huaquillas está preparado para manejar un posible aumento en el tránsito de carga internacional por carretera proveniente del nuevo puerto?

- 15.** ¿Qué desafíos representa la consolidación del Puerto de Chancay como hub logístico entre Asia y Sudamérica para el sistema fronterizo de la CAN?
- 16.** ¿Se están implementando o planificando mejoras en infraestructura, tecnología o procedimientos en el CEBAF ante esta proyección de crecimiento comercial?
- 17.** ¿Qué oportunidades logísticas o comerciales podrían generarse para el transporte terrestre regional andino con la operatividad de este puerto?

Anexo 3. Entrevista a operados logístico

Entrevista a empresa transportista Asia Shipping

Tema: Oportunidades y desafíos logísticos para empresas ecuatorianas ante la implementación del puerto Chancay-Perú.

Objetivo: Identificar la percepción y el análisis de un agente de carga marítimo sobre las oportunidades y desafíos logísticos y comerciales que representa la apertura del Puerto de Chancay (Perú) para las empresas ecuatorianas.

DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO

- Nombre completo:
 - Cargo actual en Asia Shipping:
 - Tiempo de experiencia:
1. ¿Podría contarnos brevemente sobre su experiencia en el sector de logística y transporte marítimo?
 2. ¿Cuál ha sido su nivel de participación o conocimiento sobre los proyectos logísticos vinculados al puerto de Chancay?
 3. Desde su perspectiva, ¿qué características hacen del Puerto de Chancay un proyecto relevante para la región andina?
 4. ¿Considera que este puerto podría posicionarse como un hub logístico en el Pacífico suramericano? ¿Por qué?
 5. ¿Qué oportunidades logísticas o comerciales visualiza para las empresas ecuatorianas con la entrada en operación del Puerto de Chancay?

6. ¿Cree que el puerto puede reducir los tiempos y costos de exportación para productos ecuatorianos hacia Asia u otras regiones? ¿De qué manera?
7. ¿Qué sectores productivos del Ecuador podrían beneficiarse más directamente de esta nueva infraestructura portuaria?
8. ¿Existe la posibilidad de que empresas ecuatorianas utilicen Chancay como alternativa a puertos locales como Guayaquil o Manta? ¿En qué casos?
9. ¿Qué desafíos logísticos enfrentaría una empresa ecuatoriana que decida utilizar el puerto de Chancay como punto de salida o entrada de mercancías?
10. ¿Qué aspectos normativos o aduaneros deberían tener en cuenta las empresas ecuatorianas al operar a través de un puerto extranjero?
11. ¿Hay limitaciones de infraestructura terrestre (carreteras, aduanas, centros de acopio) que puedan afectar la conexión entre Ecuador y el puerto de Chancay?
12. ¿Qué recomendaciones daría a las empresas exportadoras ecuatorianas que estén considerando aprovechar el puerto de Chancay?
13. ¿Visualiza alianzas logísticas o acuerdos binacionales que podrían surgir entre Ecuador y Perú a raíz de este proyecto?
14. ¿Qué papel podrían jugar los agentes de carga en facilitar el acceso de las empresas ecuatorianas al puerto de Chancay?
15. ¿Desea agregar algún comentario adicional sobre cómo este puerto puede transformar la dinámica logística y comercial en la región?

Anexo 4. Evidencia de solicitud de entrevista





Anexo 5. Evidencia de solicitud de entrevista a ASIA SHIPPING

