Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú. Candidato al doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible por la Universidad Alas Peruanas. Docente en la Escuela Superior de Guerra Naval. Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



RESUMEN
Este ensayo desarrolla en tres etapas un ejercicio académico de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad nacional con visión geopolítica integrada de país sustentable, que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional, en contraste con experiencias y expectativas, que permiten plantear al Estado nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una estructura espacial eficiente empeñada en cristalizar una política marítima integrada y global.

PALABRAS CLAVE: Razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico, realidad nacional, país sustentable, estructura espacial eficiente, política marítima integrada y global.

ABSTRACT
This essay develops in three stages an academic exercise of intuitive, dialectic and systemic reasoning applied to the national reality with integrated geopolitical vision of a sustainable country, the same that ends up with a geopolitical proposal of application to the national reality contrasting experiences and expectations, that enable to propose to the State new contemporary guidelines of action in order to design an efficient spatial structure intended to crystalize an integrated maritime and global policy.

KEYWORDS: Intuitive reasoning, dialectical and systemic, national reality, sustainable country, efficient spatial structure, integrated and global maritime policy.

"Geopolítica [es] [...] el estudio de las manifestaciones espaciales real o potencial de dominio que emanan de la cultura de un pueblo"[1].

Introducción

El objeto de este artículo es abordar la capacidad portuaria del país con un enfoque integrado de visión geopolítica y estratégica proyectada al desarrollo sustentable y la seguridad nacional, que trasciende al ámbito subregional.

Asimismo, su principal propósito es contribuir a formar el criterio geopolítico y estratégico mediante el pensamiento dialéctico aplicado a la realidad nacional,

1. CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval. 1973.

• Artículo recibido el 23 de noviembre de 2016, aprobado para su publicación el 28 de noviembre de 2016

remarcando la importancia del espacio en los intereses nacionales, para el diseño y la construcción de una política marítima de Estado integrada.

Los principales productos esperados del proceso estratégico y geopolítico aplicado a la realidad nacional en este ensayo son: una visión de futuro sustentable, una estructura espacial eficiente y un proceso efectivo de integración nacional por cohesión intercultural.

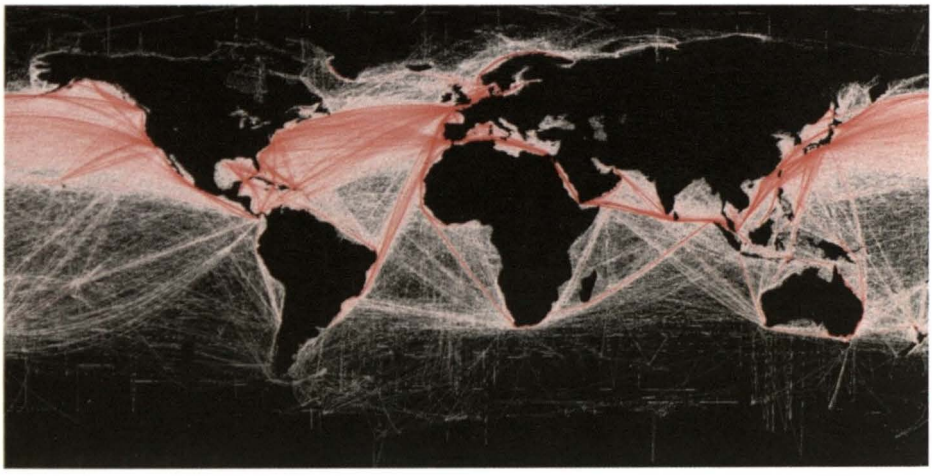
La visión de país sustentable con un enfoque integrado y global corresponde a una seguridad estable y un desarrollo sostenible. La misión que asumimos en este ensayo es proteger los intereses nacionales, a fin de contribuir al bien común. Esta misión es deducida de las normas constitucionales, contenidas en los artículos 38, 44 y 70 de la Constitución Política del Perú.

Para afirmar las bases teóricas del presente ensayo, resumiremos al inicio los conceptos relevantes y sus relaciones, a fin de facilitar su comprensión en contenidos y alcances.

El registro de fuentes documentales empleadas en el presente artículo son un aporte al proceso de investigación comparado para el estudio geopolítico de la realidad marítima nacional e internacional.

El epígrafe citado al comienzo del artículo sugiere por su contenido el pensamiento que lo ha inspirado, privilegiando la importancia de la cultura en las relaciones espaciales de poder.

Figura 1.- Tráfico marítimo mundial: rutas marítimas y terminales multimodales



Fuente: Bill Gates 2013.

1. Relaciones conceptuales: realidad marítima y política marítima

La realidad expresada por hechos se vincula con la política expresada en intereses y con la estrategia expresada en acciones. La realidad es todo cuanto existe en el espacio en el que nos situamos, medio físico que se caracteriza como homogéneo, continuo y multidimensional limitado por su propia naturaleza, marítima, terrestre y aérea, e ilimitado por la naturaleza humana del conflicto, conocimiento y cultura.

El ámbito nacional comprende el ámbito marítimo, delimitado por la vida de relación con el mar y sus afluentes, oceánicos, fluviales, lacustres y canales internacionales de interés nacional, e ilimitado en el pensamiento, el conocimiento y la cultura marítima. La realidad marítima comprende la realidad portuaria, porque ambas corresponden a la misma naturaleza de servicios del ámbito marítimo, a través del transporte y los puertos.

La política en general responde a intereses. El interés es la relación de tensión creada para satisfacer una necesidad mediante un beneficio por alcanzar. El interés es un proceso constante y continuo motivado por el requerimiento de desarrollar carencias y defender abundancias apreciadas en la realidad, frente a la adversidad y oportunidades de la vida de relación[2].

a. Historia y geopolítica

El estudio de la realidad nacional obliga revisar los principios de geopolítica, que corresponden a diez postulados inferidos del comportamiento de las sociedades humanas, a través de diez constantes históricas que vinculan el desarrollo y la seguridad de tales sociedades, en relación con la geografía que las sostienen y sustentan[3].

Aplicando el criterio geopolítico a la realidad portuaria, identificamos para cada postulado los elementos primordiales de la situación problemática, que para el caso aplicativo analiza la crisis de integración que vivimos, por su trascendencia para el país respecto del desarrollo y la seguridad con un enfoque integrado de sustentabilidad, nacional y subregional.

La formación del criterio estratégico compromete la práctica constante de una doble lectura de la realidad y su entorno. El pensamiento dialéctico se forma en

2. DOIG CAMINO, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. Separata IEHMP. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Separata-IEHMP-2016.pdf
3. CASTAÑÓN, op. cit., p. 22.

la relación de elementos básicos entre máximos y mínimos de fuerzas propias, contrastados con fuerzas en oposición, para en síntesis diseñar y construir criterios estratégicos de posibilidades y retos.

Aplicar el criterio estratégico a la realidad y su entorno posibilita contrastar tensiones en oposición. El caso práctico que se expone compara fortalezas y debilidades portuarias del país con oportunidades y amenazas del entorno subregional, definiendo prioridades trabajadas en equipo y expresadas en tensiones máximas y mínimas, respectivamente.

En suma, el pensamiento dialéctico se forma por la contrastación de elementos básicos en oposición, analizados para facilitar el diseño y la construcción de criterios estratégicos expresados en posibilidades y retos, consistentes en estructuras de eficiencia y en procesos eficaces de realización.

b. Realidad marítima y portuaria: rutas y terminales

Centramos nuestra percepción intuitiva e intelectual en dos aspectos relevantes de la realidad marítima: rutas y terminales, remarcando la tendencia de los operadores navieros y portuarios a buscar la fusión en operadores marítimos, y convertirse en grandes empresas transnacionales que también operan terminales con capacidades logísticas, en soporte tanto para el mercado como para el sistema país[4].

Percibimos que en la realidad nacional se configuran dos estructuras espaciales respecto de las actividades marítimas y portuarias, conducidas por la AMN y la APN, respectivamente, ubicadas en sectores y niveles de relación que tienden al compartimentaje de sus órganos y a la fragmentación de sus disposiciones, lo que hace imperioso potenciar las líneas de coordinación entre tales organismos para alcanzar estructuras espaciales más eficientes, que mejoren la efectividad gubernamental en el ámbito marítimo nacional[5,6,7].

Gracias a las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC), podemos apreciar de la realidad global la expresión gráfica del tráfico marítimo mundial, que facilita visualizar las principales y secundarias rutas marítimas en el planeta, así como su estrecha relación con los terminales portuarios, como parte de un todo multimodal del transporte mundial[8].

4. DOIG CAMINO, Jean Jesu. Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. En: *Revista de Marina*, 2015. Año 108, nro. 2, pp. 149-165.
5. AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dicapi.mil.pe
6. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015-I/be0771c7e56b36a17b40cded3418c57c.pdf
7. CEPLAN. *El Perú en los indicadores mundiales*. Lima: Ceplan. 2016.
8. UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2015_en.pdf

Figura 2.- Postulados de estrategia aplicados la realidad marítima y portuaria



Fuente: Propia 2016

El tráfico marítimo internacional se clasifica en rutas marítimas troncales y alimentadoras. Las primeras se desplazan de este-oeste-este y conectan puntos estratégicos de acceso a los principales mercados marítimos. En las rutas troncales se configuran tres mercados principales: el de la cuenca del Pacífico (14 millones de TEU), el de la cuenca del Atlántico (4 millones de TEU) y el de la cuenca del Índico (8 millones de TEU). Cabe remarcar la ruta troncal alterna de interés subregional entre las rutas Asia-Pacífico con pivote en México, con ida de Chile (Valparaíso) y regreso de México (Manzanillo)[9,10].

Las rutas alimentadoras corren de norte-sur-norte y se caracterizan por configurar puertos concentradores de carga que contribuyen al movimiento del transporte marítimo internacional en rutas troncales. El desarrollo del transporte marítimo interno o cabotaje tiene directa relación con las rutas alimentadoras.

En un segundo orden de importancia, tenemos patrones de rutas alimentadoras en la dorsal del Pacífico, conocidas como «Milk-Run» por el número de puntos de recalada. Las rutas están cubiertas por empresas como MSC (Unión

9. PÉREZ FIAÑO, José Enrique. Infraestructura portuaria y logística del transporte interoceánico regional. Foro Iniciativa Cuenca del Pacífico. Cali, Colombia. 29 de enero de 2007.
10. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Estadísticas sobre el comercio mundial. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf

Europea), Evergreen (Taiwán) y APL (Singapur)[11].

En la subregión del Pacífico sur, y en razón de la tendencia del tráfico internacional por rutas troncales para configurar puertos concentradores, se plantea la existencia de dos sistemas portuarios subregionales. Se trata de dos subsistemas con ejes en los puertos del Callao y de Valparaíso, entre dos rutas troncales alternas desde Manzanillo y hacia el oriente desde Valparaíso.

La importancia de los servicios del transporte marítimo en la economía del país se aprecia en más del 90% del transporte de carga del comercio exterior por vía marítima. Este hecho económico constituye un reto para el desarrollo sustentable y la seguridad nacional, que se refleja en la balanza comercial del país[12].

La distribución de la carga portuaria por terminales en el país, concentrada en el Callao, predetermina un eje portuario central predominante y dos ejes norte y sur secundarios. Por estudios de la realidad marítima se determina la necesidad de sistematizar el desarrollo gradual portuario del país en tres ejes de integración nacional y subregional, norte, centro y sur. Se configuran así cinco macrorregiones en el territorio nacional, que contribuyen a la tendencia de

Figura 3.- Tendencias a la concentración de puertos por rutas troncales alternas a Asia



Sistemas portuarios (2)
1. Callao: Buenaventura, Guayaquil e Iquique
2. Valparaiso: Iquique, San Antonio y San Vicente

11. PÉREZ FIAÑO, op. cit.
12. BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. Reporte de inflación del BCR. Enero de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero

crecimiento en la subregión en armonía con los ejes IIRSA, sustentada en el transporte multimodal[13].

"El puerto del Callao mueve el 90% del movimiento de carga vía marítima. En segundo lugar se encuentra Paita, en tercer lugar se ubica el terminal portuario de Matarani, en Arequipa, y le sigue el terminal portuario General San Martín, en Ica"[14].

El tráfico interior de naves en el ámbito marítimo nacional refleja en mayor intensidad relativa el movimiento fluvial respecto del marítimo propiamente como tal, situación que persiste en señalar la importancia de potenciar los servicios de transporte acuático en hidrovías y ríos navegables de la cuenca Amazónica[15,16].

Figura 4.- Capacidad Portuaria Sub Regional: Competitividad Portuaria 2014

Puerto	Amarraderos	TON (M)	TEU (MILES)
Callao (6/7/9/6/6)	18	31,831	↑ 1.992,473 (7%)
Guayaquil (7/8/11/8/9)	4	16,298	↑ 1.621,381 (7%)
San Antonio (10/12/14/9/12)	8	16,176	↑ 1.196,844 (11.9%)
Valparaíso (12/11/15/14/16)	8	11,080	↓ 1.093,625 (9%)
Buenaventura (17/24/16/17/18)	11	15,246	↑ 855,404 (1%)
San Vicente (25/26/24/25/30)	4	5,776	↑475,164 (5%)
Iquique (37/35/35/38/42)	4	---	↓ 240,823 (2%)
Arica (42)	5 (1 PE)	---	↑ 216,392 (6%)

Fuente: CEPAL 2016.

13. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iirsa.org
14. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/262bd24e95b01d1ae87203652967bdc8.pdf
15. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
16. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. Estadísticas portuarias. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1461007958

Mediante Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, publicada en el diario oficial El Peruano, el 1 de marzo de 2003, la Empresa Nacional de Puertos S.A. es el administrador que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo 098 (Ley de ENAPU del 29 de mayo de 1981)[17].

El contexto industrial de empresas que producen servicios portuarios en la subregión presenta la siguiente situación por competitividad de terminales marítimos en movimiento de contenedores: (1) Callao, (2) Guayaquil, (3) San Antonio, (4) Valparaíso, (5) Buenaventura, (6) San Vicente y (7) Iquique. Caben remarcar los factores ubicación (posición) y laboral (rendimiento) del puerto del Callao en el contexto sudamericano, que explican el grado de competitividad alcanzado y sostenido[18,19].

La realidad portuaria del país, concentrada en las capacidades del puerto del Callao, presenta un incremento en sus rendimientos operativos proyectados, hasta casi alcanzar en el movimiento de contenedores los dos millones de TEU (7%), y en carga, los 39 millones de TM (9%)[20,21].

El compartimentaje entre sectores y órganos de gobierno, así como la fragmentación de disposiciones en normas y planes diversos, plantea la necesidad de fortalecer las relaciones de coordinación en los procesos de seguridad y desarrollo de los intereses marítimos nacionales, mediante una estructura espacial eficiente y una planificación estratégica eficaz.

Una estructura eficiente que articule la gestión política y administrativa del Estado requiere fortalecer dos ejes de coordinación. En lo político, mediante una Comisión Ordinaria del Congreso sobre Asuntos Marítimos, Andinos, Amazónicos, Aeroespaciales y Antárticos, vinculada a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y la actividad logístico-portuaria en armonía con los intereses nacionales. Asimismo, se debe contar en lo administrativo con una Comisión Multisectorial de Asuntos Marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Para una planificación estratégica eficaz se requiere contar con normas legales que respalden la labor del Ceplan con visión de país marítimo, toda vez que

17. Ibíd.
18. CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1
19. DOING BUSINESS. Comercio transfronterizo. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders
20. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
21. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS, op. cit.

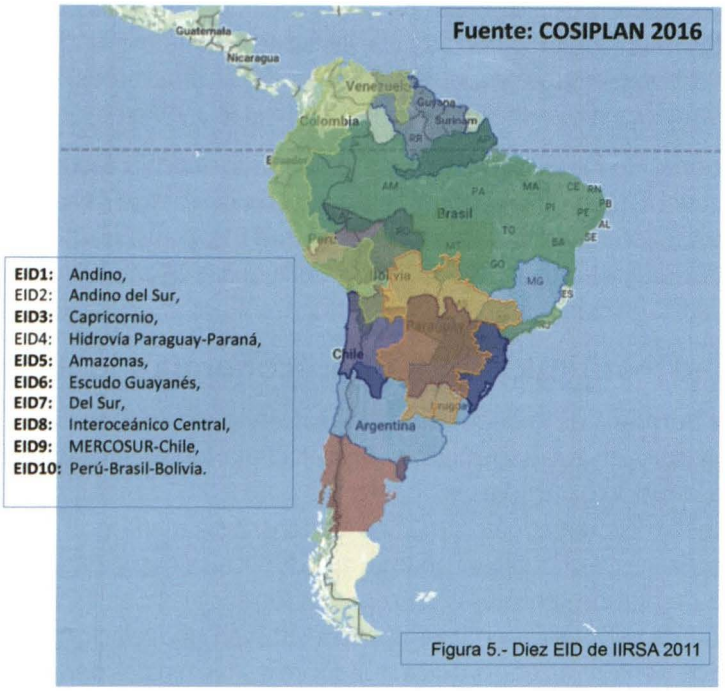


Figura 5.- Diez EID de IIRSA 2011

desde su creación hasta la fecha el proceso de planeamiento estratégico aplicado carece del enfoque del ámbito marítimo nacional, en función del desarrollo sustentable y la seguridad nacional[22,23,24].

En el ámbito portuario del país tenemos: 81 instalaciones portuarias a nivel nacional, que implican una eficiente coordinación y comunicación interinstitucional; 26 instalaciones portuarias de uso público, que implican articular una estructura espacial eficiente, para garantizar la conectividad intermodal del transporte en el país y la subregión; 55 terminales portuarios de uso privado, que implican un compromiso de identificación e integración de la actividad pública y privada por los intereses nacionales. Asimismo, siete concesiones portuarias, seis en el litoral y una en la Amazonía, que reflejan el compromiso público-privado de la identidad e integración por una estructura espacial eficiente en el ámbito nacional, con proyección subregional[25].

22. CEPLAN, op. cit.
23. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PENX 2003-2013 y acuerdos comerciales del Perú. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/penx/index.htm
24. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit.
25. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

Por análisis comparativo, la distribución geográfica de instalaciones portuarias chilenas reflejan un esfuerzo por articular el espacio marítimo nacional en armonía con el espacio subregional, con proyección al proceso de integración de la infraestructura suramericana y privilegiando el EID 9 Mercosur-Chile[26,27].

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario determina cinco líneas estratégicas de actividad del Estado en el Sistema Portuario Nacional: 1) su fortalecimiento institucional, 2) potenciamiento de infraestructura y conectividad, 3) fomento de competitividad, 4) integración logístico-portuaria, y 5) relación sostenible puerto ciudad[28].

c. Realidad marítima y portuaria: economía y logística

La industria portuaria de la economía mundial, oferente de terminales marítimos que constituyen eslabones claves de la cadena logística global, sigue la tendencia a la fusión de empresas operadoras portuarias con empresas navieras que dominan el mercado de servicios de transporte marítimo[29]. La influencia de la ampliación del canal de Panamá, que duplica su capacidad de tránsito marítimo, la de grandes empresas de servicios logísticos globales, así como la relocalización de economías en la región, constituyen una relación de tensión importante de periferia a centro, que actúa sobre los terminales portuarios, presionando para obtener de los puertos del Pacífico mayor productividad por estructuras espaciales de eficiencia[30].

A las cuatro principales empresas navieras mundiales que dominan el 50% del mercado mundial del transporte: Maersk (1), MSC (2), CMA MCG (3) y Cosco (4), les siguen Evergreen y Hanjin, en un proceso de fusión con empresas portuarias que en conjunto dominan más del 40% del mercado global portuario[31, 32].

Ubicados en un proceso de globalización, cabe analizar el comportamiento del comercio mundial expresado en un valor económico en alza (2,5%), y con un intercambio de bienes (80%) y servicios (20%). Esta distribución refleja la ten-

26. COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA. *Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile*. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://portalportuario.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA-1.pdf
27. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
28. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.
29. LATINPORTS. ¿Se apoderarán las navieras de la industria portuaria? 1 de diciembre de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://latinports.org/se-apoderaran-las-navieras-industria-portuaria
30. CEPAL. Perfil marítimo. Ranking de puertos de América Latina y el Caribe. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.cl/perfil
31. CEPAL, op. cit.
32. WIKIPEDIA. Shipping companies. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Shipping_companies

dencia al crecimiento del comercio mundial de servicios, entre los que se encuentra el comercio de servicios navieros y portuarios. El servicio de transporte es un medio del comercio y un medio logístico de soporte del sistema global[33].

En el nuevo orden económico mundial se mantiene la distribución del comercio de servicios de transporte en alza (4%) con un valor económico del 20,5% del total del comercio mundial. Dentro de tales servicios, el transporte marítimo cubre el 43%; el aéreo, el 33%; y otros, el 24%. El volumen del transporte mundial de carga es equivalente al total de 9,84 billones de TM, que corresponden al 80% por transporte marítimo y al 20% a otras modalidades. El rol logístico del transporte marítimo mundial se refleja en la carga que traslada, equivalente al 70% del valor económico global, que sostiene el normal funcionamiento del sistema mundial[34].

El comportamiento del mercado marítimo en el comercio transfronterizo de contenedores responde a la oferta y demanda de costos de exportación e importación por unidades TEU/día. El cuadro comparativo que se presenta ofrece la ventaja competitiva del Callao por costos promedios relativos más bajos, factor económico comercial que contribuye a su ubicación en el ranking de puertos en la subregión[35].

El indicador global de desempeño logístico (Logistics Performance Index, LPI) se mantiene estancado desde 2007: ningún país latinoamericano supera el puesto 40 en el ranking mundial, y el valor mediano de las posiciones de toda la región ha ido descendiendo levemente[36,37].

Los costos promedios de logística en la región (expresados como proporción del PIB) son altos, "aproximadamente un 50% por arriba de los de los países desarrollados"[38].

Por investigación comparada, tenemos que el Centro Europeo de Análisis Estratégico (ECSA) realiza estudios e investigaciones sobre la realidad marítima global, y en un esfuerzo de apreciación continua correlaciona rutas y terminales marítimos mundiales. En tal percepción de la realidad, aprecia la relación entre terminales portuarios sudamericanos (6) y norteamericanos (2), en una posición relativa intermedia frente al tráfico, y puertos de Asia y Europa, un enfoque

33. CEPAL, op. cit.
34. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, op. cit.
35. DOING BUSINESS, op. cit.
36. BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. 2013. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf
37. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
38. BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, op. cit.

que plantea la oportunidad de potenciar los servicios de transporte marítimo en el subcontinente americano en la forma de opción de cabotaje ampliado.

Asimismo, por análisis comparativo, tenemos que el aporte de puertos al PBI de Panamá es del 5% por peaje del canal, y más del 80% por servicios logísticos que se proyectan al comercio exterior en más de 100 empresas multinacionales. En la estructura del Estado, se cuenta con el Gabinete Logístico adscrito a la Presidencia de la República, así como con la Autoridad Autónoma del Canal de Panamá (ACP), enfoque que sugiere una opción alternativa a seguir en nuestro país[39].

2. Concepción geopolítica portuaria nacional: zonas subregionales de influencia

En la subregión suramericana se aprecian los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) de la IIRSA y los procesos de integración CAN y Unasur , que en forma persistente y sostenible pretenden cohesionar la subregión integrando rutas marítimas, terminales portuarios e infraestructura de interconexión multimodal[41,42,43].

El sistema logístico subregional se sustenta en la conectividad del transporte multimodal respecto de la infraestructura para la integración suramericana de diez zonas geoeconómicas, predeterminadas por el valor económico de sus recursos naturales, capital humano y producción total. Las bases técnicas que configuran las zonas geoeconómicas de la subregión son el cimiento macizo de la iniciativa de integración suramericana que la hace sostenible en el tiempo, y el proceso de planificación en marcha es la garantía de su consecución organizada con visión de futuro[44].

El sistema logístico nacional se interrelaciona con el subregional, a través de tres ejes de interconexión intermodal, configurando tres concentraciones portuarias en nuestro litoral en estrecha vinculación con el transporte marítimo de rutas alimentadoras. De este modo se potencia el sistema de cabotaje subregional y se interconecta cinco EID (1, 4, 5, 8, 10) IIRSA.

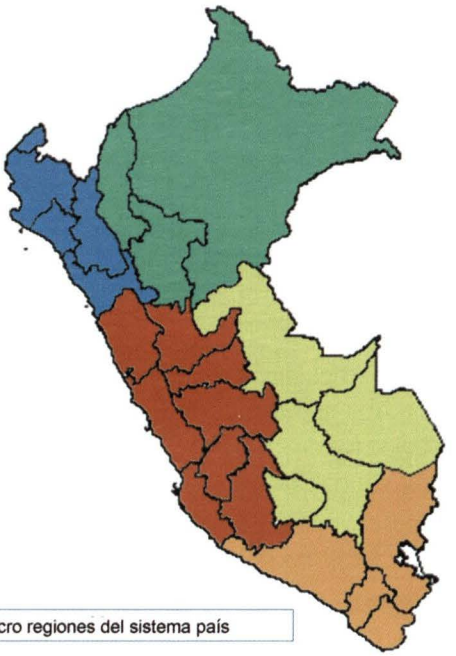
---

39. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mef.gob.pa/es/Paginas/home
40. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
41. PAREDES MORATO, Yolima. La logística portuaria. Bogotá, julio de 2010. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf
42. CEPAL. Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Brasil. 2012. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Brasil.pdf
43. COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA, op. cit.
44. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.

MR NORTE. Agrupa cinco regiones, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, y Cajamarca, reúne el 15.4% del PBI, el 22.3 % de la población nacional, y el 8.8% del territorio.

MR CENTRO. Agrupa ocho regiones, Ancash, Lima, Ica, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica, y Ayacucho, reúne el 63.4% del PBI, el 51.3 % de la población nacional, y el 20.5% del territorio.

MR SUR. Agrupa cuatro regiones, Arequipa, Moquegua, Tacna, y Puno, reúne el 10.6% del PBI, el 10.7 % de la población nacional, y el 13% del territorio.



MR NORDESTE. Agrupa tres regiones, Amazonas, San Martín, y Loreto, reúne el 4% del PBI, el 7.6 % de la población nacional, y el 35.7% del territorio.

MR CENTRO-ESTE. Agrupa cuatro regiones, Ucayali, Cuzco, Apurímac, y Madre de Dios, reúne el 6.7% del PBI, el 7.9 % de la población nacional, y el 21.8% del territorio.

Figura 6.- Cinco macro regiones del sistema país

Fuente: Propia 2016

a. Concentración portuaria Norte: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Paita**. APP por iniciativa estatal, es un proyecto portuario autosostenible. Fue concesionado a la empresa Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) en 2009. Registra a 2015 un movimiento de 200.000 TEU, con un rendimiento en productividad de 25 TEU/hora. Este puerto se proyecta en nodo intermodal por conectividad con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas, así como en proyección de rutas marítimas hacia el Asia[45].

Por otro lado, Bayóvar es el terminal del oleoducto troncal de Loreto al Pacífico. Se sitúa a unos 100 kilómetros al sur de la ciudad de Piura y embarca toda la producción petrolífera de la selva norte del Perú, así como de los fosfatos extraídos del desierto de Sechura. Este puerto es complemento del puerto de Paita, que configuran la concentración portuaria norte del país, en estrecha relación con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas.

45. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

• **Terminal Portuario de Yurimaguas**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario cofinanciado. Esta obra consolidará el enlace comercial con Brasil y será el centro logístico de la Macrorregión Noreste del país. De este modo, favorecerá el EID 5 Amazonas, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas[46].

• **Terminal Portuario de Salaverry**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario autosostenible, consistente en la ampliación, adecuación y modernización de los muelles 1 y 2 del puerto de Salaverry para todo tipo de carga. Concesión por 30 años. La proyección geoestratégica de este puerto se orienta hacia los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas[47].

• **EID 1 Andino**. Nodos de articulación de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, incorpora a los dos grandes corredores viales norte-sur que vinculan las principales ciudades de los cinco países. Este EID representa un mercado de cerca de 103,5 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 2,6 millones de kilómetros cuadrados, con un PBI de US$ 361.824,2 millones, concentrados en un 91,7% entre Colombia, Perú y Venezuela[48].

• **EID 5 Amazonas**. Sistema multimodal de transportes, que vincula los puertos de Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en el Perú, con los puertos brasileños de Manaos, Belém y Macapá. Este eje representa un mercado de más de 61,5 millones de habitantes, en un área de influencia de aproximadamente 5,7 millones de kilómetros cuadrados, con un PIB de aproximadamente US$ 150.534,9 millones, concentrados en un 67,9%, considerando el aporte sumado de las áreas de influencia del Perú y Brasil[49].

b. Concentración portuaria Centro: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Chimbote**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible por 30 años. La proyección geoestratégica de este puerto se orienta a contribuir con los EID 1 Andino y EID 5 Amazonas[50].

• **Terminal Portuario Multipropósito de Chancay**. Derecho de uso de área acuática y uso público. Se ubica a 80 kilómetros al norte de Lima. Proyecto: "Terminal de graneles sólidos, líquidos y carga rodante". En abril de 2016 se dio

46. Ibidem.
47. Ibidem.
48. CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, op. cit.
49. Ibidem.
50. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, op. cit., 2016.

inicio a las obras. La proyección geoestratégica de este terminal se complementa con la posición del puerto del Callao, orientada a contribuir en mayor medida la integración central del país y de los EID 8 Interoceánico Central y EID 10 Perú-Brasil-Bolivia (APN 2016).

• **Terminal Norte Multipropósito del Callao**. Capacidad de TEU 800.000, 12,0 millones de TM de carga general. Eslora máxima de 390 m. Profundidad canal de acceso de 16 m. Este terminal se complementa con los terminales del puerto del Callao. Se proyecta en puerto *hub* de la subregión por su ubicación central y occidental de la costa del Pacífico sur[51].

• **Terminal Sur de Contenedores del Callao**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. La principal actividad de este terminal es el embarque y la descarga de contenedores, incluyendo la movilización de carga de transbordo. Muelle de 650 metros. Calado de 16 metros en amarradero. Capacidad para almacenar 850.000 TEU anuales. Este terminal es complementario del puerto del Callao como puerto subregional *hub*, para el transporte contenedorizado, que potencia el transbordo en la subregión y el cabotaje en el país. Su área de influencia se proyecta al EID 10 Perú-Brasil-Bolivia[52].

• **Terminal de Embarque de Concentrados Minerales del Callao**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. Se inauguró en 2014. Contrato por 20 años. Este terminal de minerales complementa la capacidad del puerto del Callao como puerto subregional *hub* multipropósito[53].

La posición geoestratégica del puerto del Callao posibilita por su influencia en el EID 1 Andino y EID 5 Amazonas, contribuyente a la configuración de las Macrorregiones Norte y Noreste y Centro del país. Sin embargo, su proyección es potencial hacia las Macrorregiones Centro-Este y Sur del país, en relación con los EID 8 Interoceánico Central y EID 10 Perú-Brasil-Bolivia, con influencia indirecta al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná hacia la cuenca del Plata. La Macrorregión Centro-Este tiene estrecha vinculación con la Macrorregión Noreste del país, por el factor geovial de ríos e hidrovías.

• **Terminal Portuario General San Martín-Pisco**. APP por promoción del Estado. Proyecto portuario autosostenible. Se ubica en Paracas, localidad de Punta Pejerrey, a 280 kilómetros al sur del puerto del Callao. Muelle tipo marginal con 700 metros de longitud de cuatro puestos de atraque. Edificación de 1969,

51. Ibidem.
52. Ibidem.
53. Ibidem.

cuenta con abrigo natural y buen clima. Contrato por 30 años. Terminal complementario a la capacidad portuaria central del país, cuya proyección geoestratégica se orienta a potenciar las Macrorregiones Sur y Centro-Este, con influencia hacia el EID 8 Interoceánico Central en forma directa, y al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná indirectamente[54].

• **Terminal Portuario de Pucallpa**. APP por promoción del Estado. Proyecto declarado viable en 2015. Por su ubicación geoestratégica se proyecta en nodo intermodal de transporte de la Macrorregión Centro-Este con influencia en el EID 10 Perú-Brasil-Bolivia y con el EID 5 Amazonas, sobre la Macrorregión Noreste del país[55].

c. Concentración portuaria Sur: proyección subregional

• **Terminal Portuario de Matarani (Tisur)**. APP por iniciativa estatal. Proyecto portuario autosostenible. Terminal multipropósito con un muelle longitudinal de 583 metros de largo, calado de 32 pies, para recibir naves de 235 metros de eslora, en tres amarraderos para contenedores y carga general. Un muelle adicional para el embarque de mineral con 280 metros de largo y 59 pies de calado. Capacidad para recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este terminal se proyecta a atender la demanda de minerales nacionales de Cerro Verde y Tintaya-Antapacay en conexión directa al EID 10 Perú-Brasil-Bolivia y al EID 8 Interoceánico Central para transporte de minerales de Bolivia[56].

• **Proyecto del Megapuerto Corío**. Ubicado en Punta de Bombón, a 32 kilómetros de Mollendo, en Arequipa, responde a las iniciativas de inversión privada en la región sur del país, en la búsqueda de la mejor ubicación geoestratégica de un terminal multipropósito que dinamice la infraestructura de integración subregional en conexión con el EID 8 Interoceánico Central[57].

• **Terminal Portuario de Ilo**. Es uno de los principales puertos del sur del Perú y se ubica en la región Moquegua. Atiende naves nacionales y extranjeras. Tiene un muelle multipropósito de 302 metros de largo y 27 metros de ancho, profundidades entre 16 y 36 pies en cuatro amarraderos, y una rampa de desembarco, que permite el adecuado embarque y desembarque de mercaderías y productos. Es un terminal estatal (Enapu) de uso público, complementario al terminal de Matarani, privado de uso público, que en conjunto configuran la base de la principal concentración portuaria de la Macrorregión Sur del país,

54. Ibídem.
55. Ibídem.
56. Ibídem.
57. Ibídem.

en proyección geoestratégica de interconexión intermodal con el EID 8 Interoceánico Central en forma directa, y con el EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná indirectamente[58].

• **Proyecto del Megapuerto Gentilar**. Se encuentra a tres kilómetros al sur de Ilo, en Moquegua, responde a las iniciativas de inversión privada en la Macrorregión Sur del país, en la búsqueda de la mejor ubicación geoestratégica para un terminal multipropósito que dinamice la infraestructura de integración subregional en conexión con el EID 8 Interoceánico Central[59].

• **Proyecto del Megapuerto Grau**. En el proceso de búsqueda de la mejor opción del mercado portuario para la Macrorregión Sur del país, se presenta la alternativa del proyecto del puerto Grau. La primera parte del estudio de prefactibilidad del megapuerto fue entregada a la Autoridad Portuaria Nacional

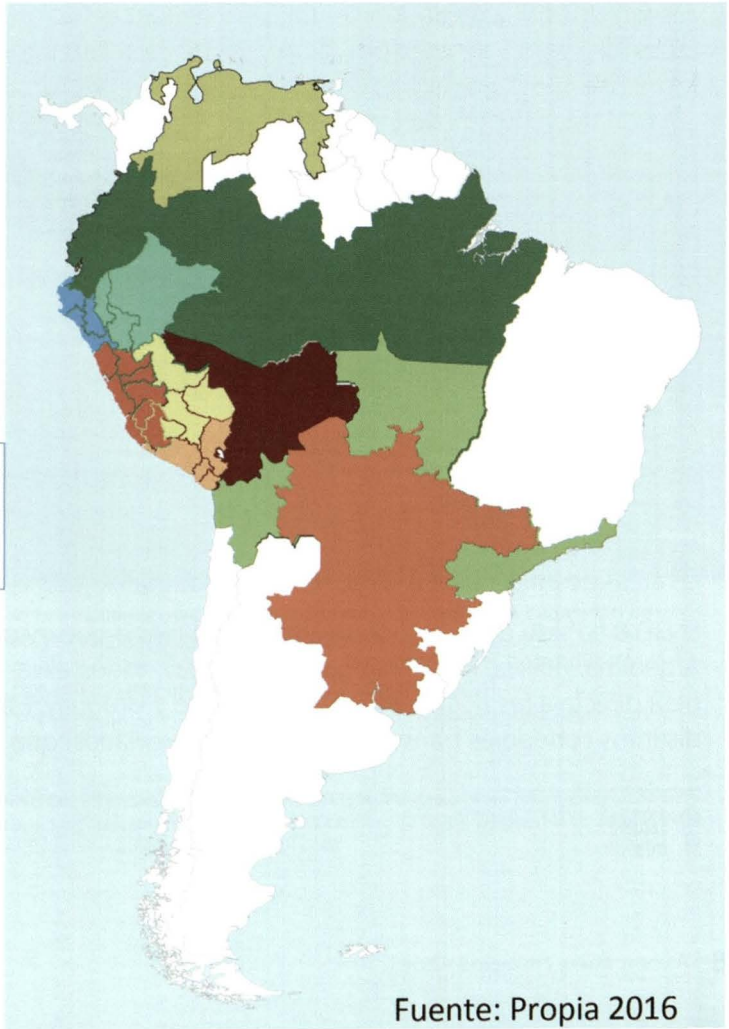


Figura 7.-Cinco macro regiones del sistema país y cinco EID IIRSA del sistema subregión

Fuente: Propia 2016

58. Ibídem.
59. Ibídem.

en 2016. El estudio completo comprende cuatro etapas y está a cargo de las empresas China Railway Tunnel Group Ltd. y China Railway Eryuan Engineering Group. Estudios preliminares aseguran la factibilidad de construir el puerto. Se estima su construcción en US$ 2.000 millones y estaría ubicado en 1.200 hectáreas del Morro Sama en Tacna. El expediente de prefactibilidad, con un costo de S/ 3,4 millones, es financiado por Southern Perú[60].

Por Ley 28865 del 5 de agosto de 2006, se declaró de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción del puerto Grau, que posibilita la construcción del megapuerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril de Tacna[61].

La naturaleza portuaria del país se precisa en cuatro variables, profundidades apropiadas para terminales portuarios de calados ideales al tráfico marítimo internacional, extensión del litoral nacional con más de 3.000 kilómetros de longitud para el cabotaje ampliado en la subregión, recursos naturales que posibilitan la carga de insumos para la industria y la agricultura (fosfatos) de países desarrollados, y la ubicación central y occidental del país en conexión con las principales zonas geoeconómicas de la subregión, primordialmente con el EID 8 Interoceánico Central y su proyección con el EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná y el EID 9 Mercosur-Chile.

El mayor beneficio de las concentraciones portuarias centro y sur del país se proyectan a favorecer a las zonas geoeconómicas más importantes en la subregión, que corresponden al EID 8 Interoceánico Central en forma directa e indirectamente al EID 4 Hidrovía Paraguay-Paraná.

• **EID 8 Interoceánico Central**. Nodos en Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y el Perú. Este eje representa un mercado de más de 92,6 millones de habitantes, en un área de influencia extendida de 3,5 millones de kilómetros cuadrados, con un valor agregado de aproximadamente US$ 485.842,1 millones, concentrados en un 94,6% en el aporte de Brasil. 10,2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 1,1 millones de kilómetros cuadrados, con un valor agregado de aproximadamente US$ 20.448,3 millones, donde el aporte desde las áreas de influencia de los países es el más equilibrado entre EID IIRSA.

El EID 8 ha sido definido por un área de influencia que incorpora territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, todos ellos vinculados de manera directa a los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay. Está intersectado por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que lo vinculan con los

60. Ibidem.
61. Ibidem.

EID 3 Capricornio y EID 9 Mercosur-Chile, que representan el nodo de intermodalidad más importante por el factor geovial en la proyección geoestratégica de la subregión.

d. Configuración de Macrorregiones del país: zonas regionales de influencia

Por proyección del ámbito marítimo nacional sobre el territorio continental del país, se configuran cinco macrorregiones, en directa relación con cinco EID (1, 4, 5, 8, 10) IIRSA, privilegiando el transporte multimodal, considerando las delimitaciones territoriales de cada región por razones históricas y geográficas, y potenciando el sistema logístico del país por la seguridad y el desarrollo[62].



Figura 8. La influencia de la ampliación del canal de Panamá, que duplica su capacidad de tránsito marítimo, constituye relación de tensión importante de periferia a centro, que actúa sobre los terminales portuarios del Pacífico Sur, presionando para obtener de los puertos mayores productividad por estructuras espaciales de eficiencia.

62. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Producto bruto interno, según departamento: 2014. Valores a precios corrientes. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/pbi-dep-2014.pdf

• **Macrorregión Norte.** Agrupa cinco regiones, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad y Cajamarca. Reúne el 15,4% del PBI, el 22,3% de la población nacional y el 8,8% del territorio.

• **Macrorregión Noreste**. Agrupa tres regiones, Amazonas, San Martín y Loreto. Reúne el 4% del PBI, el 7,6% de la población nacional y el 35,7% del territorio.

• **Macrorregión Centro**. Agrupa ocho regiones, Áncash, Lima, Ica, Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica y Ayacucho. Reúne el 63,4% del PBI, el 51,3% de la población nacional y el 20,5% del territorio.

• **Macrorregión Centro-Este**. Agrupa cuatro regiones, Ucayali, Cusco, Apurímac y Madre de Dios. Reúne el 6,7% del PBI, el 7,9% de la población nacional y el 21,8% del territorio.

• **Macrorregión Sur**. Agrupa cuatro regiones, Arequipa, Moquegua, Tacna y Puno. Reúne el 10,6% del PBI, el 10,7% de la población nacional y el 13% del territorio.

3. Conclusiones: retos y posibilidades

El tráfico marítimo nacional (cabotaje) e internacional posibilita configurar el litoral nacional con visión estratégica y geopolítica, en tres grandes concentraciones portuarias: Norte, Paita y Bayóvar; Centro, Callao y San Martín; y Sur, Ilo y Matarani, mediante terminales intermodales que proyectan cinco macrorregiones del país, a fin de dinamizar el mercado interno y contribuir al mercado intracomunitario subregional, por conectividad, a cinco EID IIRSA, promoviendo el soporte logístico al sistema país y subregión.

Es un reto institucional, público y privado, contribuir al incremento de los niveles de inversión en infraestructura de transporte y portuaria del país, a fin de consolidar la capacidad logística alcanzada a nivel nacional con el perfil actual de producción, proyectada hacia producciones con mayor valor agregado y a la competividad global de los servicios logísticos del país.

Existe la posibilidad de consolidar una logística portuaria eficaz a nivel nacional impulsando una política marítima integrada de articulación público-privada, que potencie la coordinación interinstitucional mediante regulación y planificación, a fin de mitigar la inefectividad gubernamental en el ámbito marítimo y portuario nacional, por el compartimentaje entre sectores y órganos de gobierno, así como por la fragmentación de normas y planes vigentes.

Existe la posibilidad institucional de contribuir a la creación y el funcionamiento de una Comisión Multisectorial de Asuntos Marítimos adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros, que apoye la coordinación de funciones de los ministerios relacionados con los intereses marítimos nacionales, para evitar el compartimentaje y la fragmentación en el ámbito marítimo.

El uso sustentable del ámbito marítimo plantea el reto nacional de contar con una Comisión Ordinaria del Congreso de la República de Asuntos Marítimos, Andinos, Amazónicos, Aeroespaciales y Antárticos, vinculada a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y la actividad logístico-portuaria, en armonía con los intereses nacionales.

Es una posibilidad para el Estado promover a futuro un convenio subregional vinculado a una política marítima integrada, que privilegie el cabotaje y el acceso a servicios logístico-portuarios nacionales, a fin de contribuir a promover y proteger el mercado intracomunitario y la integración sudamericana.



Bibliografía

- AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.dicapi.mil.pe
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/262bd24e95b01d1ae87203652967bdc8.pdf
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Estadísticas. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015-I/be0771c7e56b36a17b40cded3418c57c.pdf
- BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. Reporte de inflación del BCR. Enero de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2015/enero
- BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. 2013. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf
- CASTAÑÓN, Emilio. *Geopolítica*. Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval. 1973.
- CEPAL. *Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Brasil.* 2012. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Brasil.pdf
- CEPAL. *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe.* 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39867/S1500739_mu.pdf?sequence=1
- CEPAL. *Perfil marítimo. Ranking de puertos de América Latina y el Caribe.* 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.cepal.cl/perfil
- CEPLAN. *El Perú en los indicadores mundiales.* Lima: Ceplan. 2016.
- COMISIÓN ESTRATEGIA 2030 DE PUERTOS Y SU LOGÍSTICA. *Logística y puertos: una plataforma estratégica de desarrollo para Chile.* 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://portalportuario.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA-1.pdf
- CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iirsa.org
- DOIG CAMINO, Jean Jesu. Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades. En: *Revista de Marina*, 2015. Año 108, nro. 2, pp. 149-165.
- DOIG CAMINO, Jean Jesu. Pensamiento estratégico y geopolítico nacional: retos y posibilidades. Separata IEHMP. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Separata-IEHMP-2016.pdf
- DOING BUSINESS. Comercio transfronterizo. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders

- EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS. Estadísticas portuarias. 2016. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1461007958
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Producto bruto interno, según departamento: 2014. Valores a precios corrientes. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/pbi-dep-2014.pdf
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. Síntesis estadística 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1292/libro.pdf
- LATINPORTS. ¿Se apoderarán las navieras de la industria portuaria? 1 de diciembre de 2015. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://latinports.org/se-apoderaran-las-navieras-industria-portuaria
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. PENX 2003-2013 y acuerdos comerciales del Perú. 2016a. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/otros/penx/index.htm
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. Acuerdos comerciales del Perú. 2016b. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ. Sitio web. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.mef.gob.pa/es/Paginas/home
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Estadísticas sobre el comercio mundial. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- PAREDES MORATO, Yolima. *La logística portuaria*. Bogotá, julio de 2010. [Consulta: 27 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf
- PÉREZ FIAÑO, José Enrique. Infraestructura portuaria y logística del transporte interoceánico regional. Foro Iniciativa Cuenca del Pacífico. Cali, Colombia. 29 de enero de 2007.
- UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. 2015. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2015_en.pdf
- WIKIPEDIA. Shipping companies. 2016. [Consultado el 28 de diciembre de 2016]. Disponible en: http://en.wikipedia.org/wiki/Category:Shipping_companies





Teniente de fragata,don Pedro Vásquez de Velasco y Ontañón. (Óleo familiar perteneciente a Fernando de Trazegnies Granda)