



**UNIVERSIDAD
DEL PACÍFICO**

Economía

Facultad de Economía y Finanzas

**“ANÁLISIS DE LA ENTRADA EN OPERACIÓN DEL PUERTO DE
CHANCAY SOBRE LA DETERMINACIÓN DE TARIFAS EN LOS
PUERTOS DEL CALLAO”**

**Trabajo de Suficiencia Profesional
presentado para optar al Título Profesional de
Licenciado en Economía**

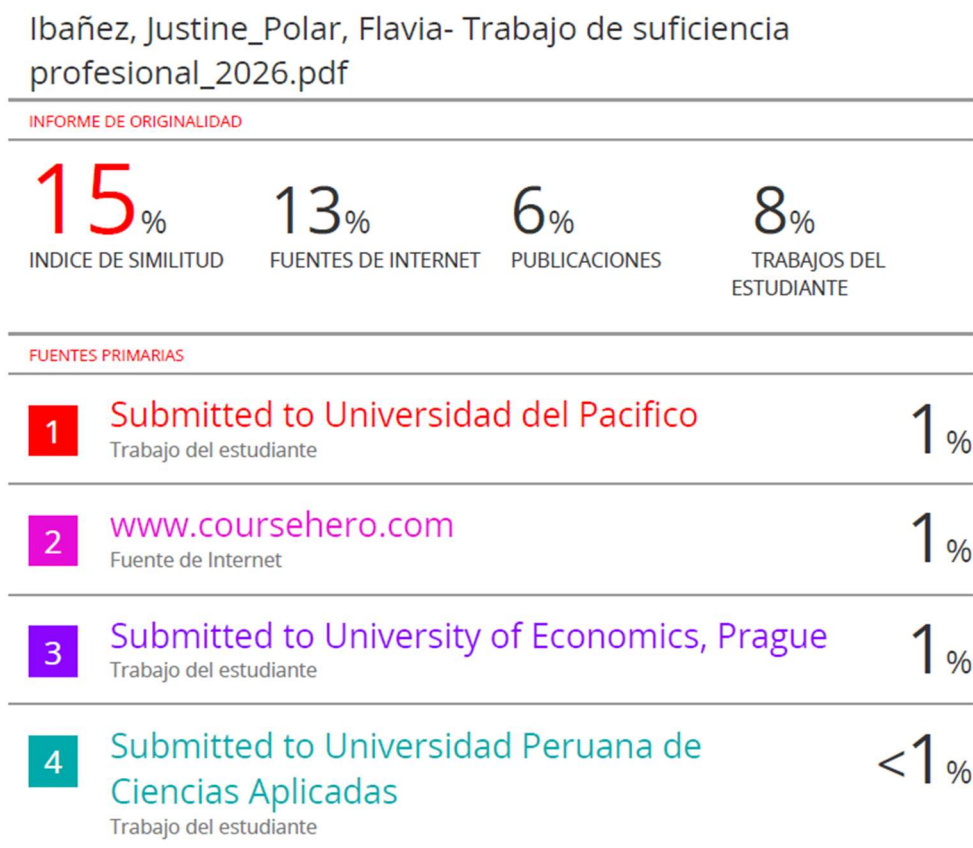
**Presentado por:
Justine Rosse Ibañez Baca
Flavia del Carmen Polar Castillo**

Lima, febrero 2026



REPORTE DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA ANTIPLAGIO
FACULTAD DE ECONOMÍA Y FINANZAS

A través del presente, la Facultad de Economía y Finanzas deja constancia de que el Trabajo de Suficiencia Profesional titulado "ANÁLISIS DE LA ENTRADA EN OPERACIÓN DEL PUERTO DE CHANCAY SOBRE LA DETERMINACIÓN DE TARIFAS EN LOS PUERTOS DEL CALLAO", presentado por JUSTINE ROSSE IBAÑEZ BACA, identificada con DNI N° 70061772 y FLAVIA DEL CARMEN POLAR CASTILLO, identificada con DNI N° 76043079, para optar al Título Profesional de Licenciado en Economía, fue sometido al análisis del sistema antiplagio Turnitin el 13 de febrero de 2026. El siguiente fue el resultado obtenido:



De acuerdo con la política vigente, el porcentaje obtenido de similitud con otras fuentes se encuentra dentro de los márgenes permitidos.

Se emite el presente documento para los fines estipulados en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Economía y Finanzas.

Lima, 20 de marzo de 2026

Juan Francisco Castro
Decano
Facultad de Economía y Finanzas

I. RESUMEN

El presente trabajo analiza el impacto de la entrada en operación del Puerto de Chancay sobre la determinación de las tarifas en los Puertos del Callao. La hipótesis plantea que la entrada de Chancay generará, en el corto plazo, una presión competitiva que incentivará inversiones orientadas a mejorar la eficiencia operativa de los puertos del Callao y, en el mediano plazo (entre tres y cinco años), una presión competitiva más estructural que podría traducirse en una reducción o contención de las tarifas portuarias. La metodología empleada es de carácter descriptivo y analítico, combinando el desarrollo de un marco teórico mediante análisis de literatura basada en la economía de la competencia y la regulación económica, con la revisión documental del sistema portuario peruano, el análisis de información tarifaria y la comparación con experiencias internacionales relevantes. Los resultados sugieren que, en el corto plazo, el impacto se manifestaría principalmente mediante inversiones estratégicas y mejoras operativas por parte de los operadores del Callao. Sin embargo, en el mediano plazo, la consolidación operativa del Puerto de Chancay podría modificar la estructura de mercado del sistema portuario nacional, fortalecer la competencia interportuaria e incentivar ajustes en la determinación de tarifas, contribuyendo potencialmente a una mayor eficiencia logística y a menores costos para los usuarios.

I. ABSTRACT

This paper analyzes the impact of the entry into operation of the Port of Chancay on tariff determination at the ports of Callao. The hypothesis proposes that Chancay's entry will generate, in the short term, competitive pressure that will encourage investments aimed at improving the operational efficiency of the ports of Callao and, in the medium term (between three and five years), a more structural competitive pressure that could translate into a reduction or containment of port tariffs. The methodology adopted is descriptive and analytical, combining a theoretical framework through a literature review grounded in competition economics and economic regulation with a documentary review of the Peruvian port system, analysis of tariff information, and a comparison with relevant international experiences. The findings suggest that, in the short term, the impact is primarily reflected in strategic investments and operational improvements undertaken by Callao port operators. However, in the medium term, the operational consolidation of the Port of Chancay could alter the market structure of the national port system, strengthen

inter-port competition, and encourage adjustments in tariff determination, potentially contributing to greater logistical efficiency and lower costs for users.

II. ÍNDICE

I. RESUMEN.....	II
<i>I. ABSTRACT</i>	<i>II</i>
II. ÍNDICE	IV
III. INTRODUCCIÓN	1
IV. MARCO TEÓRICO	2
4.1. Teoría de competencia y determinación de precios.....	2
4.2. Estructura oligopólica dentro del sistema portuario en Perú	4
4.3. Regulación portuaria y determinación de tarifas en Perú	6
4.3.1. Rol del Estado en la regulación portuaria	6
4.3.2. Tarifas: reguladas y libres	6
4.3.3. Competencia interportuaria como mecanismo disciplinador de tarifas	7
4.3.4. Regulación por <i>price-cap</i>	8
4.3.5. Determinación de tarifas portuarias reguladas por OSITRAN	9
V. EVIDENCIA EMPÍRICA.....	10
5.1. Situación del sistema portuario nacional.....	10
5.2. Los Puertos del Callao.....	11
5.3. El Puerto de Chancay	12
5.3.1. Inversión del Puerto de Chancay	13
5.3.2. Capacidad de contenedores	13
5.3.3. Impacto económico esperado	13
5.3.4. Conectividad del Puerto de Chancay con mercados asiático.....	14
5.4. Comparación internacional: casos.....	15
5.4.1. Chile: Valparaíso - San Antonio	15
5.4.2. Colombia: Cartagena - Buenaventura	16
5.4.3. España: Valencia - Algeciras.....	16
5.5. Posibles impactos	17
5.5.1. Impacto en el corto plazo (primeros tres años de operación)	17

5.5.2. Impacto en el mediano plazo (entre tres y cinco años).....	19
VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20
6.1. Implicancias de política pública	21
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	22
ANEXOS	25
ANEXO 01: Puertos en Peru	26
ANEXO 02: Ubicación del Puerto de Chancay.....	26

III. INTRODUCCIÓN

El sistema portuario peruano constituye un componente esencial para el comercio exterior del país, considerando que aproximadamente el 80% del volumen comercializado se transporta por vía marítima. Este sistema está conformado por una red de puertos de uso público y privado, cuya planificación y promoción se encuentran a cargo de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). En los principales terminales del país, las operaciones son desarrolladas por empresas privadas bajo esquemas de concesión. Durante las últimas décadas, el Perú ha atravesado un proceso sostenido de modernización portuaria y atracción de inversión privada, orientado a mejorar la eficiencia logística y la competitividad del comercio exterior.

Dentro del sistema portuario nacional, el Callao se ha consolidado como el principal *hub* portuario del país, debido a su ubicación estratégica en Lima Metropolitana y a su conectividad terrestre con los principales centros productivos. A través de los puertos del Callao se concentra aproximadamente el 78% del tráfico de contenedores y el 45% de carga a granel sólido del país (APN, 2025), lo que le otorga una posición dominante en la estructura portuaria peruana.

En este contexto, el desarrollo y entrada en operación del Puerto de Chancay, ubicado a aproximadamente 80 kilómetros al norte del Callao, representa un hito relevante en la dinámica del sistema portuario nacional. Se trata de un mega puerto multipropósito, que brinda servicios tanto de contenedores como de carga general, desarrollado íntegramente con inversión privada y bajo un esquema distinto al de concesión tradicional aplicado en los puertos del Callao. El proyecto ha sido presentado como una nueva plataforma logística con potencial para consolidarse como un *hub* portuario regional, gracias a su capacidad para atender embarcaciones de mayor tamaño y ofrecer conexiones más directas con los mercados asiáticos, lo que ha sido sintetizado en la consigna “De Chancay a Shanghái”.

El inicio de operaciones del Puerto de Chancay incorpora al sistema portuario peruano un nuevo actor con capacidad de alterar los patrones de competencia previamente existentes. En particular, la proximidad geográfica con el Callao y la superposición en los servicios ofrecidos podrían traducirse en una redistribución de los flujos de carga y de una intensificación de la competencia interportuaria.

A partir de ello, el presente trabajo tiene como objetivo analizar el impacto de la entrada en operación del Puerto de Chancay sobre la determinación de las tarifas en los puertos del Callao. La hipótesis plantea que la entrada de Chancay generará, en el corto plazo, una presión competitiva que incentivará inversiones orientadas a mejorar la eficiencia operativa de los puertos del Callao y, en el mediano plazo (entre tres y cinco años), una presión competitiva más estructural que podría traducirse en una reducción o contención de las tarifas portuarias, tanto en los servicios de contenedores como de carga general. Este análisis considera las características técnicas del nuevo puerto, la capacidad de adaptación de los operadores del Callao, el marco regulatorio vigente y la evolución de la competencia desde el inicio oficial de operaciones de Chancay en 2025.

El análisis sugiere que el impacto de la entrada del Puerto de Chancay no sería inmediato ni homogéneo, sino progresivo y diferenciado según el segmento de mercado y el horizonte temporal considerado. En el corto plazo, los efectos se manifestarían principalmente a través de estrategias de inversión y ajustes operativos por parte de los puertos del Callao, para poder hacer frente a la competencia. Por el contrario, en el mediano plazo, la consolidación operativa de Chancay y de la infraestructura que facilitará la conectividad terrestre en el puerto, fortalecería la competencia y ejercería una presión más directa sobre la determinación de las tarifas en los Puertos del Callao.

El trabajo se estructura de la siguiente manera. En primer lugar, se desarrolla el marco teórico, donde se revisan los conceptos fundamentales de competencia, regulación económica y determinación de tarifas en mercados portuarios. En segundo lugar, se presenta la evidencia empírica, que incluye el análisis del sistema portuario peruano, el marco regulatorio aplicable, la conectividad con Asia y casos de comparación internacional. En tercer lugar, se examinan los posibles impactos en el corto y mediano plazo sobre los puertos del Callao. Finalmente, se presentan las conclusiones, en las que se sintetizan los hallazgos y se plantean implicancias para la política portuaria y futuras investigaciones.

IV. MARCO TEÓRICO

4.1. Teoría de competencia y determinación de precios

La determinación de precios depende de la estructura de mercado en la que operan los agentes económicos. Bajo condiciones normales, en un mercado competitivo caracterizado por la presencia de varios ofertantes y demandantes, información transparente y barreras de entrada, los precios

tienden a aproximarse a los costos marginales; limitando la capacidad de los productores para ejercer poder de mercado. En contraste, en estructuras de mercado concentradas como monopolios u oligopolios los ofertantes pueden influir sobre los precios, fijándolos por encima del nivel competitivo sin perder una proporción significativa de la demanda (Pindyck & Rubinfeld, 2018; Varian, 2019).

La literatura económica define a la competencia imperfecta como aquella situación en la que las condiciones del mercado impiden que los precios reflejen plenamente los costos marginales; ya sea debido a la concentración de la oferta, la diferenciación de productos o la existencia de barreras de entrada. Estas barreras pueden ser de carácter estructural, legal, tecnológico o financiero; y su presencia restringe el ingreso de nuevos competidores, reforzando el poder de mercado de los agentes (Tirole, 1988). El poder de mercado se manifiesta en la capacidad de una empresa para fijar precios por encima del nivel competitivo de manera sostenida, sin que ello implique una pérdida sustancial de participación de mercado.

En este contexto, la entrada de nuevos ofertantes constituye un mecanismo importante para disciplinar el comportamiento de los agentes. De acuerdo con la teoría de los mercados contestables, incluso la amenaza creíble de entrada puede inducir a ajustes en los precios y en las estrategias comerciales de las empresas existentes, siempre que los costos de entrada y salida sean relativamente bajos y que los usuarios cuenten con alternativas efectivas (Baumol, Panzar & Willig, 1982). La entrada efectiva de un nuevo competidor incrementa la oferta disponible y reduce la capacidad de los agentes para mantener precios elevados sin perder demanda.

Un elemento clave en este proceso descrito, es la elasticidad precio de la demanda, entendida como la sensibilidad de la cantidad demandada ante variaciones en el precio. En mercados donde los consumidores disponen de sustitutos cercanos, la demanda tiende a ser más elástica, lo cual limita el margen para incrementos de precios. Por el contrario, cuando las alternativas son escasas o inexistentes, la demanda es más inelástica y los ofertantes pueden ejercer mayor poder de mercado (Varian, 2019). Con la entrada de nueva oferta, al ampliar el conjunto de opciones disponibles en el mercado, esto tiende a aumentar la elasticidad de la demanda y, en consecuencia, a reducir el poder de fijación de precios de las empresas.

En suma, la teoría económica establece que la estructura de mercado, la existencia de barreras de entrada y el grado de elasticidad de la demanda son fundamentales en la formación de precios. La

introducción de nuevos competidores en mercados con competencia imperfecta tiende a modificar estas condiciones, incrementando la presión competitiva y limitando la capacidad de los agentes para sostener precios elevados, lo cual resulta importante para el análisis del impacto de nuevos actores en sectores intensivos en infraestructura, como el portuario.

4.2. Estructura oligopólica dentro del sistema portuario en Perú

En la teoría de la organización industrial, el oligopolio se define como una estructura de mercado caracterizada por la presencia de un número reducido de empresas que concentran una proporción significativa de la oferta total; y cuyas decisiones estratégicas son interdependientes. A diferencia de los mercados competitivos, en los oligopolios las empresas no actúan como tomadoras de precios, sino que reconocen que sus decisiones de precios, cantidades o inversiones afectan directamente el comportamiento de sus competidores y, por tanto, al equilibrio del mercado (Wolfstetter, 1999).

La literatura clásica y moderna coincide en que los mercados oligopólicos presentan tres rasgos fundamentales: alta concentración, barreras significativas en la entrada y poder de mercado. Bain (1956) y Scherer y Ross (1990) destacan que cuando existen costos hundidos elevados, economías de escala y/o restricciones institucionales, la entrada de nuevos competidores se vuelve limitada, reforzando la posición de los incumbentes. Esta configuración, permite a que las firmas existentes puedan influir sobre precios o tarifas, aun cuando exista cierto grado de competencia entre ellas.

Desde un punto de vista analítico, el comportamiento de las empresas en un oligopolio suele modelarse mediante enfoques de competencia estratégica, como los modelos de Cournot y Bertrand, los cuales analizan cómo las firmas eligen cantidades o precios anticipando las reacciones de sus rivales (Tirole, 1988). Estos modelos, muestran que incluso con pocas empresas los resultados de mercado pueden alejarse sustancialmente de los niveles competitivos, generando precios más altos y menor bienestar para los consumidores en ausencia de regulación o presión competitiva.

La economía industrial moderna ha extendido este análisis hacia contextos dinámicos, incorporando inversiones de largo plazo y decisiones irreversibles. Maskin y Tirole (1988) desarrollan un marco teórico de oligopolio dinámico en la que las grandes inversiones iniciales y los costos fijos elevados fortalecen la posición estratégica de las empresas incumbentes, limitando

la entrada y condicionando la competencia futura. Este enfoque, resulta particularmente relevante para industrias de infraestructura, donde la capacidad instalada y las decisiones de inversión tienen efectos persistentes en el tiempo.

Diversos estudios empíricos han mostrado que en mercados oligopólicos las empresas no solo compiten en precios, sino también mediante estrategias no tarifarias, como la expansión de capacidad, la calidad del servicio o acuerdos contractuales de largo plazo. Bresnahan (1989) y Perloff et al. (2007) señalan que estas estrategias pueden reforzar el poder de mercado y dificultar la disciplina competitiva, especialmente cuando la demanda es relativamente inelástica.

El sector portuario, y en particular el mercado de terminales de contenedores presenta muchas de las características teóricas asociadas al oligopolio. La provisión de servicios portuarios requiere inversiones intensivas en capital, infraestructura especializada y concesiones de largo plazo, lo cual genera barreras a la entrada especialmente elevadas (Tongzon, 2009; Notteboom & Rodrigue, 2012). Como resultado, en muchos países, los principales puertos operan con un número limitado de concesionarios que concentran la mayor parte del tráfico.

En el caso del Puerto del Callao, la estructura del mercado se alinea claramente con las características mencionadas. La operación de los principales terminales de contenedores está concentrada en dos grandes concesionarios: *DP World* y *APM Terminals*. Estos, atienden la mayor parte de la demanda y realizan inversiones estratégicas en capacidad e infraestructura. Esta alta concentración implica que cada operador internalice las posibles reacciones del otro al momento de fijar tarifas o expandir capacidad, cuyo comportamiento es consistente con la noción de interdependencia estratégica en la teoría del oligopolio.

Adicionalmente, las barreras regulatorias y contractuales refuerzan esta estructura. Las concesiones portuarias de largo plazo, junto con la regulación tarifaria y los altos costos hundidos asociados a la infraestructura portuaria; limitan la posibilidad de entrada de nuevos operadores dentro del mismo puerto. En este contexto, la competencia potencial es reducida, lo cual justifica la intervención regulatoria para contener el ejercicio de poder de mercado, tal como sugiere la literatura sobre regulación económica en mercados oligopólicos de infraestructura (Armstrong, Cowan & Vickers, 1994).

En suma, desde el marco de la organización industrial, el Puerto del Callao puede ser analizado como un oligopolio regulado, en el que pocos operadores dominantes (*APM Terminals* y *DP World*) interactúan estratégicamente en un entorno de altas barreras a la entrada y con capacidad de influir en las tarifas. Esta caracterización resulta clave para entender cómo la entrada de un nuevo puerto relevante, como Chancay, podría alterar las condiciones competitivas del mercado y generar presiones a la baja o contención en las tarifas, tal como plantea la hipótesis central del estudio.

4.3. Regulación portuaria y determinación de tarifas en Perú

4.3.1. Rol del Estado en la regulación portuaria

Desde la teoría económica de la regulación, la intervención del Estado en los sectores de infraestructura se justifica por la presencia de fallas de mercado, tales como economías de escala, altos costos hundidos y barreras de entrada significativas, que pueden derivar en estructuras de mercado con poder de mercado sostenido. En el ámbito portuario, estas características han llevado a que los puertos sean tradicionalmente considerados, en determinados contextos, como monopolios naturales o mercados con competencia limitada, lo cual fundamenta la existencia de marcos regulatorios específicos al sector (World Bank, 2007).

El rol del Estado en la regulación portuaria se orienta, en términos generales, a garantizar el acceso no discriminatorio a la infraestructura, prevenir abusos de poder de mercado y promover la eficiencia económica, sin desincentivar la inversión privada. La literatura especializada destaca que la regulación puede adoptar distintas formas, que van desde la fijación directa de tarifas hasta esquemas más flexibles de supervisión y regulación por incentivos, dependiendo del grado de competencia efectiva existente en el mercado portuario (UNCTAD, 2018).

En el caso peruano, el diseño institucional del sistema portuario reconoce esta diferenciación, asignando funciones regulatorias y supervisoras a organismos especializados, como el OSITRAN, en los casos de infraestructura concesionada, mientras que en otros esquemas se privilegia la competencia como principal mecanismo disciplinador del comportamiento de los operadores.

4.3.2. Tarifas: reguladas y libres

La teoría de la regulación económica distingue entre regímenes de tarifas reguladas y tarifas libres, según el nivel de competencia presente en el mercado. En escenarios donde la competencia es

limitada o inexistente, la regulación tarifaria directa (mediante tarifas máximas o fórmulas de ajuste) busca replicar los resultados de un mercado competitivo, evitando que los operadores trasladen su poder de mercado a precios excesivos para los usuarios (World Bank, 2007).

Por el contrario, en mercados donde existe competencia, la literatura económica sostiene que los mecanismos de mercado pueden resultar más eficientes que la regulación directa, permitiendo que las tarifas se determinen libremente en función de la oferta y la demanda. No obstante, incluso en regímenes de tarifas libres, el Estado mantiene un rol relevante a través de la supervisión *ex post* y la aplicación de normas de defensa de la competencia, todo esto con el fin de corregir eventuales conductas anticompetitivas o abusos de poder (Tirole, 1988).

Desde este enfoque, la elección entre tarifas reguladas y tarifas libres depende de la estructura del mercado, la presencia de sustitutos y la posibilidad de entrada de nuevos competidores; los cuales son factores que condicionan el grado de poder de mercado de los operadores portuarios.

4.3.3. Competencia interportuaria como mecanismo disciplinador de tarifas

La literatura sobre economía portuaria y organización industrial reconoce a la competencia interportuaria como un mecanismo alternativo a la regulación tarifaria directa. Cuando varios puertos compiten por atender un mismo *hinterland* o por atraer flujos de carga similares, los usuarios pueden elegir entre distintas alternativas, lo cual incrementa la elasticidad de la demanda de servicios portuarios y limita la capacidad de los operadores para fijar tarifas por encima del nivel competitivo (Notteboom & Rodrigue, 2005).

En este contexto, la entrada de nuevos puertos o la expansión de infraestructuras existentes con ventajas en capacidad, conectividad o eficiencia operativa tiende a inducir respuestas estratégicas por parte de los puertos incumbentes, tales como inversiones en infraestructura, mejoras en la productividad y ajustes en las condiciones comerciales y tarifarias. Diversos estudios sostienen que este tipo de competencia puede disciplinar los precios de manera efectiva, reduciendo la necesidad de intervención regulatoria directa, siempre que la competencia sea real y sostenible en el tiempo (De Langen & Pallis, 2007; UNCTAD, 2018).

Así, desde una perspectiva teórica, la competencia interportuaria se evidencia como un elemento central en la determinación de tarifas portuarias, al actuar sobre los incentivos económicos de los

operadores y alinear su comportamiento con resultados más cercanos a los de un mercado competitivo.

4.3.4. Regulación por *price-cap*

Los servicios de infraestructura portuaria presentan características típicas de monopolio natural u oligopolio con barreras a la entrada, derivadas de altos costos hundidos, economías de escala y restricciones físicas. En este contexto, la regulación económica busca limitar el ejercicio de poder de mercado sin eliminar los incentivos a la eficiencia productiva. Una de las metodologías regulatorias más difundidas para cumplir este objetivo es la regulación por precios tope (*price-cap regulation*).

La regulación por *price cap* fue desarrollada como alternativa a la regulación por tasa de retorno (*rate-of-return regulation*), la cual ha sido ampliamente criticada por inducir ineficiencias productivas y sobreinversión (efecto *Averch–Johnson*). Laffont y Tirole (1993) y Armstrong, Cowan y Vickers (1994), señalan que la regulación tradicional basada en costos reduce los incentivos de las empresas reguladas a minimizar costos, dado que estos pueden ser trasladados a tarifas futuras.

Bajo un esquema de *price cap*, el regulador establece un límite máximo al crecimiento de los precios, generalmente definido como la inflación menos un factor de productividad (X), durante un periodo regulatorio predeterminado. Durante dicho periodo, la empresa retiene las ganancias derivadas de reducciones de costos superiores a las anticipadas por el regulador, lo que genera incentivos explícitos a la eficiencia (Vogelsang, 2002).

Desde el punto de vista teórico, el *price cap* busca emular los resultados de un mercado competitivo, en el cual las empresas enfrentan presión para reducir costos y precios. Armstrong y Sappington (2007) muestran que, bajo información asimétrica, los esquemas de precios tope permiten una mejor alineación entre incentivos privados y bienestar social que la regulación basada en costos observados.

Un elemento central del *price cap* es la definición del factor X , que representa las ganancias esperadas de productividad del operador regulado. Este factor se fija ex ante y permanece constante durante el periodo regulatorio, lo que otorga previsibilidad al operador y limita la discrecionalidad

regulatoria. Crew y Kleindorfer (2002), enfatizan que la estabilidad del factor X es crucial para incentivar inversiones eficientes y planificación de largo plazo en sectores intensivos en capital.

La literatura empírica aplicada a infraestructura de transporte sugiere que la regulación por *price cap* puede generar mejoras en productividad y contención tarifaria, aunque sus resultados dependen del entorno competitivo, del diseño institucional y de la capacidad técnica del regulador (Estache, González y Trujillo, 2009). En el caso portuario, donde la competencia interportuaria puede emerger gradualmente, el *price cap* puede coexistir con presiones competitivas externas que refuercen los incentivos a la eficiencia.

En síntesis, el enfoque de *price cap* constituye un marco teórico adecuado para analizar la evolución de tarifas portuarias en contextos donde existen concesiones de largo plazo, poder de mercado y procesos regulatorios periódicos, como ocurre en los puertos concesionados del Perú.

4.3.5. Determinación de tarifas portuarias reguladas por OSITRAN

En el Perú, la regulación económica de las tarifas portuarias en infraestructura concesionada corresponde a OSITRAN, que aplica un esquema de *price cap* del tipo *RPI-X*, conforme a lo establecido en los contratos de concesión y en su marco normativo.

Bajo este esquema, las tarifas máximas de los servicios regulados se actualizan anualmente de acuerdo con la siguiente expresión general:

$$\Delta Tarifa \leq RPI - X$$

donde *RPI* corresponde a un índice de inflación de referencia y X representa el factor de productividad determinado por el regulador.

La literatura regulatoria señala que el uso de un índice inflacionario externo (como el índice de precios al consumidor de Estados Unidos) busca reducir distorsiones asociadas a choques macroeconómicos locales y otorgar mayor estabilidad real a los ingresos (Estache et al., 2009). El componente clave del esquema es el factor X , cuyo cálculo constituye el principal instrumento de disciplina económica.

OSITRAN determina el factor X mediante procedimientos de revisión tarifaria quinquenal, en los cuales se evalúa el desempeño histórico del concesionario, la evolución de costos, la demanda de servicios, las inversiones realizadas y las condiciones de eficiencia comparativa. De acuerdo con

la teoría del *price cap*, este factor se fija *ex ante* y permanece constante durante todo el periodo regulatorio, permitiendo que el operador capture temporalmente los beneficios derivados de mejoras de productividad no anticipadas (Vogelsang, 2002).

Desde una perspectiva teórica, este diseño cumple dos funciones. Primero, limita el crecimiento de tarifas reales, protegiendo a los usuarios frente al poder de mercado del operador portuario. Segundo, introduce incentivos dinámicos para que el concesionario reduzca costos y mejore procesos, dado que dichas eficiencias no son inmediatamente trasladadas a los usuarios vía tarifas más bajas.

OSITRAN complementa este esquema con procesos de transparencia y participación, tales como audiencias públicas y publicación de informes técnicos, lo que es consistente con las recomendaciones de la literatura sobre gobernanza regulatoria en infraestructura (Armstrong & Sappington, 2007). Asimismo, el regulador distingue entre servicios regulados y no regulados, permitiendo que ciertos precios se determinen libremente cuando existen condiciones de competencia efectiva.

Desde el punto de vista analítico, este marco tarifario implica que las tarifas portuarias no dependen únicamente de factores internos del concesionario, sino también del entorno competitivo en el que opera. La entrada de un nuevo puerto de gran escala, como el Puerto de Chancay, puede alterar las condiciones de demanda y competencia interportuaria, lo cual resulta relevante para futuras revisiones del factor X y para la contención efectiva de tarifas, incluso dentro de un régimen regulado.

En consecuencia, el esquema *RPI-X* aplicado por OSITRAN proporciona un canal teórico claro a través del cual la mayor competencia interportuaria puede traducirse en menores incrementos tarifarios o en una mayor disciplina de precios, reforzando los efectos previstos por la regulación por *price cap*.

V. EVIDENCIA EMPÍRICA

5.1. Situación del sistema portuario nacional

El sistema portuario peruano está integrado por 59 puertos de uso público y privado (ver ANEXO 01), los cuales se encuentran bajo la supervisión técnica de la APN y la regulación económica y

tarifaria por parte de OSITRAN. El sistema portuario es un componente fundamental para la economía nacional, considerando que, por vía marítima, se moviliza más del 80% del comercio exterior del Perú (APN, 2025).

Las últimas décadas, el Perú ha promovido procesos de modernización y concesión portuaria, con el fin de mejorar las eficiencias operativas, atraer mayor inversión privada y aumentar la competitividad en el comercio exterior. Esto se ha traducido en diversas concesiones a operadores internacionales mediante contratos de largo plazo y esquemas de regulación económica basados en mecanismos de *price cap* (*RPI-X*).

Los principales puertos del Perú son: el Callao, Paita, Matarani, Salaverry, Ilo y el nuevo puerto de Chancay. Sin embargo, es importante considerar que, hasta la fecha, el Puerto del Callao es el principal *hub* logístico nacional, ya que concentra aproximadamente el 78% del tráfico de contenedores y el 45% de carga a granel sólido del país (APN, 2025). Por otro lado, los otros puertos cumplen un rol más especializado y/o regional. En este contexto, el Puerto de Chancay, implica la entrada de un proyecto portuario a gran escala, lo que podría conllevar a una dinámica de competencia interportuaria que podría modificar la estructura del sistema tal como se conoce hasta la fecha.

5.2. Los Puertos del Callao

El Puerto del Callao es el más importante del país y también uno de los más relevantes en la costa del Pacífico en Sudamérica. Su ubicación estratégica en el centro del país y muy cerca de Lima Metropolitana, la capital, ha facilitado la conectividad terrestre. Actualmente, el puerto opera bajo un esquema de terminales especializados concesionados. Así, *DP World* Callao, tiene la concesión del Muelle Sur, especializado en carga contenerizada y transbordo, mientras que *APM Terminals* Callao, tiene la concesión del Muelle Norte que atiende contenedores, carga general, graneles sólidos y líquidos, y carga rodante.

Ambos terminales, han realizado importantes inversiones en infraestructura, equipamiento y ampliación de muelles, lo cual ha permitido incrementar la capacidad instalada y mejorar los niveles de productividad portuaria. No obstante, las tarifas máximas aplicables a determinados servicios se encuentran reguladas por OSITRAN, bajo esquemas de actualización periódica mediante el mecanismo *RPI-X*, donde el factor *X* se revisa cada cinco años.

La coexistencia de dos grandes operadores en el Callao genera una estructura oligopólica con cierta competencia intra-portuaria. Sin embargo, es importante considerar que, el puerto en su conjunto ha mantenido históricamente una posición dominante dentro del sistema portuario nacional, lo que ha limitado la presión competitiva externa hasta la aparición de proyectos alternativos de gran escala, como es el caso del Puerto de Chancay.

5.3. El Puerto de Chancay

Es un proyecto portuario de gran tamaño ubicado aproximadamente a 80 kilómetros al norte del Puerto del Callao, en la provincia de Huaral (ver Anexo 02). Se trata de un puerto privado, desarrollado con una fuerte inversión extranjera con la intención de ser concebido como un *hub* portuario multipropósito, orientado principalmente al manejo de contenedores, carga general y graneles.

El proyecto se caracteriza por un diseño moderno e integrado, que incluye infraestructura portuaria de alta capacidad, acceso marítimo para las naves más grandes del mercado (400 m) y conexiones logísticas que permitirán optimizar tiempos y costos operativos. A diferencia de los puertos concesionados tradicionales, actualmente, el Puerto de Chancay opera bajo un régimen de tarifas no reguladas, lo que le otorga mayor flexibilidad comercial para definir precios y condiciones de servicio. Cabe mencionar que, INDECOPI es el ente encargado de definir si existe competencia o no en este caso y de ser el caso, correspondería que las tarifas pasen a ser reguladas por OSITRAN como ocurre en los Puerto del Callao. No obstante, la primera semana de febrero 2026, el Poder Judicial emitió un fallo en primera instancia indicando que el Puerto de Chancay no deberá ser regulado; sin embargo, esto será apelado por OSITRAN, lo cual elevaría el caso a una siguiente instancia y reabrirla la evaluación.

Desde una perspectiva estratégica, el Puerto de Chancay ha sido concebido como un punto clave para fortalecer la conectividad del Perú con los mercados de Asia-Pacífico, especialmente mediante rutas directas de transporte marítimo. Su entrada en operación representa un cambio estructural en la oferta portuaria de la costa central, al introducir un competidor relevante con capacidad suficiente para disputar parte del tráfico que históricamente ha sido atendido por el Callao. En este sentido, Chancay no solo amplía la capacidad portuaria disponible en el país, sino

que también constituye un potencial reorganizador del mercado, al modificar las opciones disponibles para los clientes en la elección del puerto de operación.

5.3.1. Inversión del Puerto de Chancay

La inversión asociada al desarrollo del Puerto de Chancay asciende a aproximadamente USD 3,500 millones, donde USD 1,300 millones corresponden a la ejecución de su primera etapa. La viabilidad del proyecto ha sido posible gracias al aporte financiero de la empresa china COSCO *Shipping Ports* y por la participación de capital del socio peruano Volcan. Asimismo, COSCO *Shipping Ports* aporta experiencia operativa y conocimiento tecnológico, factores que contribuirían a que el Puerto de Chancay se consolide como una de las infraestructuras portuarias más modernas y eficientes de América Latina (Mendoza, 2024).

5.3.2. Capacidad de contenedores

El puerto cuenta con una capacidad operativa aproximada de un millón de contenedores anuales y se encuentra ubicado a 80 kilómetros al norte de la ciudad de Lima. La infraestructura es propiedad mayoritaria de la empresa estatal china COSCO *Shipping*, que posee el 60 % de la participación accionaria, mientras que el 40% restante corresponde a la empresa peruana Volcan Compañía Minera. Según las cifras del APN, a febrero del 2026, más de 3 millones de toneladas métricas de carga (3,005,501 TM) fueron movilizadas a través del Puerto de Chancay (entre junio y diciembre del 2025), luego de la obtención de su licencia portuaria a mediados del 2025 (Autoridad Portuaria Nacional [APN], 2026). Dentro de los tipos de carga movilizadas, resalta:

Granel sólido: 651,398 TM

Carga fraccionada: 262,674 TM

Carga rodante: 54,549 TM

Mercancía general contenerizada: 2,036,879 TM

Fuente: APN

5.3.3. Impacto económico esperado

Según el Ministerio de la Producción de Perú, se proyecta que la operación del Puerto de Chancay contribuya de manera significativa a la actividad económica nacional, generando un impacto económico anual estimado en USD 4,500 millones. Esta proyección incorpora tanto los efectos

directos como indirectos del terminal portuario sobre sectores clave de la economía, tales como el comercio exterior, la industria y la logística, así como la creación de empleo y la expansión de las cadenas productivas asociadas a las exportaciones e importaciones.

El valor estimado de dicho impacto equivaldría aproximadamente al 2% del Producto Bruto Interno (PBI) nacional, lo cual pone en manifiesto la relevancia estratégica del puerto como motor de crecimiento económico y como componente relevante de la conectividad comercial del país. Asimismo, se espera que este efecto económico se extienda a diversos sectores productivos; dinamizando actividades como la pesca, la manufactura y el comercio exterior, y se proyecta que el proyecto contribuya a la generación de más de 8,500 empleos directos, además de facilitar el acceso de los productos peruanos a los mercados asiáticos, consolidando a Perú como un nodo logístico estratégico dentro de la región (Ministerio de la Producción [PRODUCE], 2024).

5.3.4. Conectividad del Puerto de Chancay con mercados asiático

La conectividad marítima constituye uno de los principales determinantes de la competitividad portuaria, dado que influye directamente sobre los costos logísticos, los tiempos de entrega y la confiabilidad de las cadenas de suministro. La literatura especializada en economía portuaria y comercio internacional reconoce que mejoras en la conectividad y reducciones en los tiempos de tránsito generan ventajas competitivas tanto para los usuarios del sistema portuario como para los operadores que logran ofrecer dichos servicios (UNCTAD, 2018; World Bank, 2007).

En este contexto, la entrada en operación del Puerto de Chancay se proyecta como un cambio estructural en la inserción del Perú en las rutas marítimas transpacíficas. Diversas fuentes institucionales y académicas coinciden que el diseño del terminal y su orientación estratégica permitirían el establecimiento de rutas marítimas directas entre la costa central de Perú y los principales puertos de Asia, particularmente China. De acuerdo con las estimaciones recientes, señalan que estas rutas directas podrían reducir los tiempos de tránsito desde valores históricamente observados (35 a 40 días), característicos de las operaciones desde el Callao con escalas intermedias, hasta rangos aproximados de 25 a 30 días en el caso de Chancay, lo cual implicaría una reducción cercana a 10–15 días en el transporte marítimo hacia Asia (PUCP, 2024; Reuters, 2025).

Desde una perspectiva económica, esta reducción en tiempos de tránsito tendría efectos relevantes al disminuir los costos de inventario en tránsito y los riesgos asociados a la volatilidad logística. En consecuencia, el enlace directo con Asia no solo representa una mejora operativa, sino también un factor que incrementa la eficiencia sistémica del comercio exterior en Perú.

La evidencia empírica sugiere que la mejora en conectividad asociada al Puerto de Chancay ya habría comenzado a generar respuestas competitivas en el sistema portuario nacional. En particular, se ha observado el establecimiento de nuevos servicios marítimos directos desde Asia hacia el Puerto del Callao, con tiempos de tránsito reportados cercanos a 24 días, lo que ha sido interpretado como una estrategia de los operadores del Callao para preservar su participación de mercado frente a la creciente competencia de Chancay. Este comportamiento es consistente con la teoría de competencia interportuaria, donde la entrada de un nuevo terminal con ventajas logísticas induce ajustes estratégicos por parte de los puertos incumbentes, ya sea mediante mejoras en la eficiencia operativa, la calidad del servicio o las condiciones tarifarias.

En este sentido, el fortalecimiento del enlace de Perú con los mercados asiáticos a través del Puerto de Chancay podría entenderse como un mecanismo empírico de presión competitiva sobre los puertos del Callao. La posibilidad de que exportadores, importadores y líneas navieras opten por un terminal que ofrece menores tiempos de tránsito y mayor conectividad; incrementa la elasticidad de la demanda de servicios portuarios en el Callao, reduciendo el margen para sostener tarifas elevadas sin pérdida de carga (World Bank, 2007; De Langen & Pallis, 2007). Por lo tanto, la mejora en la conectividad con Asia constituye un canal clave a través del cual la entrada en operación del Puerto de Chancay podría inducir, en el mediano plazo, una reducción o contención de las tarifas portuarias en los servicios de contenedores y carga general en los puertos del Callao (UNCTAD, 2018; Notteboom & Rodrigue, 2005).

5.4. Comparación internacional: casos

5.4.1. Chile: Valparaíso - San Antonio

En Chile, el fortalecimiento del Puerto de San Antonio como principal terminal de contenedores del país ha generado un proceso de competencia interportuaria con el Puerto de Valparaíso, el cual fue históricamente relevante para el comercio exterior chileno (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2019; UNCTAD, 2018). Con la expansión de capacidad y mejora en

la conectividad de San Antonio; esto se tradujo en una redistribución progresiva de los flujos de carga, lo cual incentivó a Valparaíso a implementar inversiones orientadas a mejorar su eficiencia operativa y condiciones comerciales. Este caso, evidencia cómo la consolidación de un nuevo *hub* portuario puede ejercer presión competitiva sobre puertos incumbentes, afectando su estructura de costos y estrategias tarifarias; donde dicho fenómeno es comparable al escenario que podría generarse entre el Puerto de Chancay y el Callao.

5.4.2. Colombia: Cartagena - Buenaventura

En Colombia, el desarrollo del Puerto de Cartagena como *hub* logístico del Caribe modificó de manera significativa la estructura competitiva del sistema portuario nacional. La mayor conectividad internacional y la eficiencia operativa de Cartagena permitieron atraer un volumen creciente de carga, generando presión competitiva sobre otros puertos como Buenaventura. Como respuesta, se impulsaron inversiones y ajustes operativos con el objetivo de preservar la competitividad, lo que refleja un patrón empírico consistente con la teoría de competencia interportuaria y resulta análogo al potencial impacto del Puerto de Chancay sobre los puertos del Callao.

5.4.3. España: Valencia - Algeciras

En el caso de España, la competencia entre los puertos de Algeciras y Valencia constituye un ejemplo de competencia interportuaria en un contexto de elevada conectividad y apertura comercial. Ambos puertos han realizado inversiones sostenidas en infraestructura y servicios logísticos con el objetivo de atraer tráfico de contenedores, lo que ha derivado en una intensa competencia por carga y líneas navieras. Esta dinámica ha favorecido la eficiencia operativa y ha limitado el margen para incrementos tarifarios, ilustrando cómo la competencia entre *hubs* portuarios puede disciplinar los precios y mejorar las condiciones para los usuarios (Puertos del Estado, 2021; Sánchez & Wilmsmeier, 2016; CEPAL, 2020).

En ese sentido, los casos internacionales mencionados muestran un patrón común: la entrada o consolidación de un nuevo puerto con ventajas en capacidad y conectividad tiende a generar respuestas competitivas por parte de los puertos incumbentes, inversiones, mejoras operativas y ajustes en las condiciones tarifarias. Este comportamiento empírico refuerza la hipótesis de que la

entrada en operación del Puerto de Chancay podría inducir, en el mediano plazo, una reducción o contención de las tarifas portuarias en los puertos del Callao.

5.5. Posibles impactos

La entrada en operación del Puerto de Chancay, tal como se ha explicado anteriormente, va a generar un impacto en el esquema de competencia del sistema portuario nacional, principalmente en la dinámica con los Puertos del Callao dada la cercanía entre ambos. No obstante, para poder analizar este impacto a detalle, es importante dividirlo por plazos y también por puerto, ya que dependerá del tipo de servicio que se brinde en cada caso y de las características específicas de cada uno.

DP World, es la empresa que opera el muelle sur del Puerto del Callao y se trata de un muelle que originalmente fue un proyecto *greenfield*, lo que permitió la construcción y distribución de manera eficiente. Además, es una compañía que brinda únicamente servicio de contenedores y compite atrayendo a las distintas navieras. Por su parte, *APM Terminals*, empresa que opera el muelle norte del Puerto del Callao, es una concesión que heredó las antiguas instalaciones de ENAPU (Empresa Nacional de Puertos), por lo que la distribución no es la más eficiente. Adicionalmente, es una compañía que brinda servicios tanto de contenedores como de carga general. Asimismo, cabe mencionar que, sus accionistas son navieras, lo que permite que parte de su demanda de contenedores sea más segura y no deban competir tanto para atraerlas.

5.5.1. Impacto en el corto plazo (primeros tres años de operación)

En el corto plazo, el impacto de la entrada en operación del Puerto de Chancay sobre las dinámicas de mercado sería gradual y moderada, lo cual se explica por varias razones. Es importante considerar que, el Puerto de Chancay ha iniciado operaciones con tarifas inferiores a las observadas en los Puertos del Callao, en un rango de entre 4.5% hasta 81.5% menores, dependiendo del tipo de servicio prestado y del muelle con el que se compare. Por ejemplo, en el caso de las tarifas por embarque y desembarque de contenedores de 20 pies llenos es 36.5% menor en Chancay comparado con el muelle norte, operado por *APM Terminals* y 4.5% menores comparado con el muelle sur, operado por *DP World* (APAM, 2024). No obstante, esta brecha tarifaria aún es relativamente acotada considerando que, no necesariamente implicaría una reducción inmediata en los costos totales para los usuarios finales, dado el proceso de *ramp-up* del Puerto de Chancay.

Este aún se encuentra en curva de aprendizaje y en el proceso de ajuste operativo que limita la materialización plena de eficiencias en el corto plazo.

De esta manera, en esta etapa inicial los impactos más visibles se han reflejado en la necesidad de los operadores del Callao de reforzar su posición competitiva a través de inversiones en infraestructura que permitan incrementar las eficiencias en los procesos y ampliar sus capacidades. Por ejemplo, vemos que *DP World* realizó una inversión importante los últimos años para aumentar su espacio destinado a almacenamiento de contenedores. Sin embargo, ha visto presiones competitivas debido a que las navieras chinas que solían llegar al muelle sur han pasado a operar a través del Puerto de Chancay.

Por su parte, *APM Terminals* implementó una inversión importante para acelerar la descarga de granos de los barcos y aumentar su espacio de almacenamiento de estos, pasando a reducir el tiempo de descarga de granos 6 días a 3 días. Es relevante destacar que, la decisión de inversión en el proceso de descarga de granos es completamente estratégica, ya que era el mercado con mayor riesgo de competencia que tiene el muelle norte, considerando que las empresas avícolas que suelen importar los granos se ubican en el norte del país, por lo que los fletes terrestres serían menores desde Chancay. No obstante, este no ha sido el caso, ya que el desembarque de carga general requiere mucha especialización de los operarios, por lo que la curva de aprendizaje es lenta. Así, el Puerto de Chancay aún no logra la agilidad en la descarga de los granos que tiene *APM Terminals* luego de la inversión comentada. Eso se traduce en mayores costos para los clientes finales, ya que deben pagar más días a las navieras por tener la carga dentro de la nave. Por tanto, en el corto plazo aún es más barato el flete terrestre desde el Puerto del Callao, que los días adicionales que se deben pagar a las navieras. Esto ha generado que *APM Terminals* reduzca su demanda en el segmento de granos únicamente en un 3% y no en un 15% como lo esperaban.

Otro ejemplo del impacto en el corto plazo corresponde a la promesa del Puerto de Chancay de llegar a Asia en una ruta directa y en 24 días. Si bien, es una propuesta atractiva, en realidad depende de la naviera y no del puerto. De este modo, las navieras accionistas de *APM Terminals*, decidieron lanzar una ruta directa de Asia al Callao en 23 días, con la cual eliminan la ventaja competitiva que proponía el Puerto de Chancay.

En este contexto, la competencia, no se manifiesta exclusivamente mediante reducciones tarifarias directas, sino también a través de estrategias orientadas a preservar participación de mercado y atraer líneas navieras. Este comportamiento es consistente con la teoría de competencia interportuaria, según la cual la entrada de un nuevo competidor induce ajustes estratégicos por parte de los agentes. En suma, en el corto plazo, el principal efecto de la entrada del Puerto de Chancay se observaría en la intensificación de la inversión estratégica y en la adopción de medidas defensivas por parte de los puertos del Callao, más que en reducciones significativas y generalizadas de tarifas. De hecho, en el corto plazo, las tarifas de ambos puertos se han incrementado, dadas las mayores inversiones realizadas, pero que finalmente se traducen en una reducción del costo total (pago a navieras más pago en puerto) para los clientes finales.

5.5.2. Impacto en el mediano plazo (entre tres y cinco años)

En el mediano plazo, luego de entre tres a cinco años desde el inicio de operaciones, los impactos competitivos podrían intensificarse de manera más estructural. En este horizonte temporal, se espera que el Puerto de Chancay haya consolidado sus procesos operativos, completado fases adicionales de inversión y alcanzado mayores niveles de eficiencia técnica y logística, dada la finalización del proceso de *ramp-up*. El desarrollo de la infraestructura completa alrededor, junto con la estabilización de sus flujos de carga y la consolidación de rutas directas hacia Asia, podría traducirse en una reducción más significativa de costos unitarios y en una mejora sostenida en los tiempos de tránsito.

A medida que el nuevo terminal alcance economías de escala y aumente su capacidad efectiva de movilización de contenedores y carga general, la elasticidad de la demanda de servicios portuarios en el Callao podría incrementarse, reduciendo el margen para mantener tarifas elevadas sin pérdida de carga. En este escenario, la competencia interportuaria se convertiría en un mecanismo más efectivo de disciplina tarifaria, pudiendo inducir a ajustes más notorios en las estructuras tarifarias o en las condiciones comerciales ofrecidas por los operadores del Callao.

Adicionalmente, en el mediano plazo podrían observarse procesos de especialización entre puertos, en los cuales determinados segmentos de carga se orienten preferentemente hacia uno u otro terminal en función de ventajas competitivas en eficiencia, conectividad y/o costos. Este

proceso de reconfiguración del sistema portuario nacional podría redefinir la dinámica competitiva y consolidar un nuevo equilibrio en la determinación tarifaria.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El presente trabajo analizó el impacto de la entrada en operación del Puerto de Chancay sobre la determinación de las tarifas en los puertos del Callao, considerando tanto el marco teórico de competencia y regulación, así como la evidencia empírica del sistema portuario peruano e internacional.

Los resultados permitieron concluir que la entrada de un nuevo actor portuario de gran escala, con ventajas en capacidad instalada, conectividad con Asia y diseño operativo, constituiría un cambio estructural en la dinámica competitiva del sistema portuario nacional. No obstante, se concluyó que el efecto sobre las tarifas no se manifiesta de manera inmediata ni uniforme.

En el corto plazo, el impacto se observa principalmente a través de estrategias defensivas por parte de los operadores del Callao, tales como inversiones en ampliación de capacidad, mejoras tecnológicas y fortalecimiento de su propuesta comercial. Si bien se han identificado diferencias tarifarias iniciales (con niveles ligeramente inferiores en el caso de Chancay), estas no son lo suficientemente amplias como para generar una reducción inmediata y generalizada de las tarifas del Callao, debido a factores como que Chancay está en etapa inicial de maduración operativa, la existencia de relaciones contractuales previas con navieras y la reducida infraestructura alrededor del puerto que eleva los costos de fletes para el transporte terrestre.

En el mediano plazo (tres a cinco años), la consolidación operativa del Puerto de Chancay, el aprovechamiento de economías de escala y la estabilización de rutas directas hacia Asia podrían incrementar la elasticidad de la demanda de servicios portuarios en el Callao. En este escenario, la competencia interportuaria tendría un mecanismo más efectivo de disciplina tarifaria, capaz de inducir a una reducción o contención en las tarifas portuarias, especialmente en los servicios de contenedores y carga general.

En conclusión, mientras que en el corto plazo los efectos se manifestarían principalmente a través de ajustes estratégicos e inversiones defensivas, en el mediano plazo la consolidación operativa del Puerto de Chancay podría generar una presión competitiva más directa y sostenida sobre las tarifas portuarias del Callao, en línea con la hipótesis planteada en la presente investigación.

6.1.Implicancias de política pública

Los hallazgos de esta investigación tienen implicancias relevantes para la política portuaria y el diseño regulatorio en el Perú. En primer lugar, evidencian que la competencia interportuaria puede constituirse en un mecanismo eficaz de disciplina tarifaria, complementando, en ciertos casos, la regulación tradicional. En este sentido, la política pública debería orientarse a garantizar condiciones de competencia efectiva entre terminales, evitando así asimetrías regulatorias que puedan distorsionar el funcionamiento del mercado y afectar la asignación eficiente de recursos.

En esta línea, resulta fundamental que las autoridades regulatorias mantengan una supervisión técnica y *ex post* que permita monitorear la evolución de las tarifas y de las condiciones comerciales, especialmente en mercados donde persisten riesgos de concentración o de integración vertical con navieras. No obstante, el debate regulatorio adquiere particular relevancia a la luz del reciente fallo judicial en primera instancia que limita la intervención de OSITRAN sobre el Puerto de Chancay. Dado que la regulación económica de la infraestructura concesionada recae en OSITRAN, mientras que la supervisión de la competencia corresponde a INDECOPI, esta decisión podría introducir una potencial asimetría regulatoria respecto de otros puertos, como los del Callao, que operan bajo un esquema de concesión y regulación tarifaria supervisada. Si bien el Puerto de Chancay es privado, tiene una atención pública, por lo que los potenciales clientes son los mismos que los de los Puertos del Callao.

Si bien la decisión judicial aún no es definitiva, este precedente podría generar incertidumbre institucional y abrir un debate sobre la consistencia del marco regulatorio aplicable a infraestructuras portuarias con distintos esquemas jurídicos. En el futuro, podrían surgir revisiones normativas o ajustes regulatorios orientados a homogenizar las condiciones de competencia entre terminales. Desde una perspectiva de política pública, resulta importante asegurar que las diferencias en el régimen jurídico no deriven en distorsiones competitivas que afecten la eficiencia del sistema portuario ni la protección de los usuarios. Al mismo tiempo, la política portuaria debería continuar priorizando la mejora integral del sistema logístico (infraestructura terrestre, procesos aduaneros y conectividad multimodal) dado que la competitividad no depende únicamente del nivel tarifario, sino también del desempeño global del sistema portuario.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

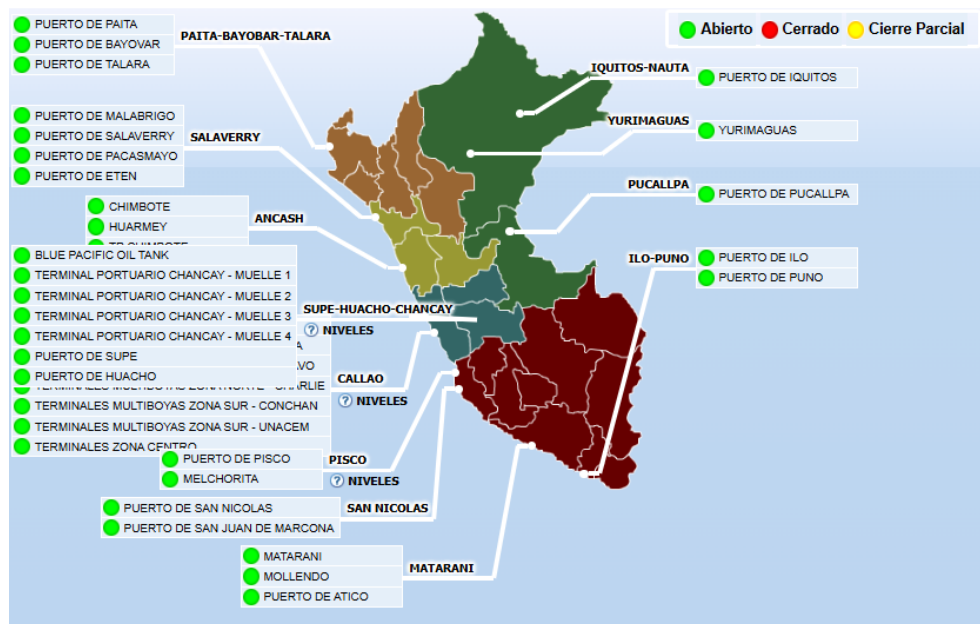
- APAM (2024). Puerto de Chancay da a conocer tarifas por sus servicios, las diferencia con Callao. <https://apam-peru.com/puerto-de-chancay-da-a-conocer-tarifas-por-sus-servicios-las-diferencia-con-callao/>
- APN (2025). Estadísticas APN - 2025: Compendio por meses. <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/6573479-estadisticas-apn-2025-compendio-por-meses>
- Armstrong, M., & Sappington, D. (2007). *Recent developments in the theory of regulation. Handbook of Industrial Organization*, 3, 1557–1700. [https://doi.org/10.1016/S1573-448X\(06\)03027-1](https://doi.org/10.1016/S1573-448X(06)03027-1)
- Armstrong, M., Cowan, S., & Vickers, J. (1994). *Regulatory reform: Economic analysis and British experience*. MIT Press.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2026, febrero 5). *El puerto de Chancay avanza a paso firme en el sistema portuario*. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/1347959-el-puerto-de-chancay-avanza-a-paso-firme-en-el-sistema-portuario>
- Bain, J. (1956). *Barriers to new competition*. Harvard University Press.
- Baumol, W. J., Panzar, J. C., & Willig, R. D. (1982). *Contestable markets and the theory of industry structure*. Harcourt Brace Jovanovich.
- Bresnahan, T. (1989). *Empirical studies of industries with market power*. In R. Schmalensee & R. Willig (Eds.), *Handbook of industrial organization* (Vol. 2, pp. 1011–1057). Elsevier.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2019). *Infraestructura logística y movilidad en América Latina y el Caribe*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones>
- Crew, M., & Kleindorfer, P. (2002). *Regulatory economics: Twenty years of progress?* *Journal of Regulatory Economics*, 21(1), 5–22. <https://doi.org/10.1023/A:1013211103560>
- De Langen, P. W., & Pallis, A. A. (2007). *Entry barriers in seaports*. *Maritime Policy & Management*, 34(5), 427–440. <https://doi.org/10.1080/03088830701343062>
- Estache, A., González, M., & Trujillo, L. (2009). *Infrastructure reforms and regulation in developing countries*. *World Bank Policy Research Working Paper*. World Bank.

- Laffont, J.-J., & Tirole, J. (1993). *A theory of incentives in procurement and regulation*. MIT Press.
- Maskin, E., & Tirole, J. (1988). *A theory of dynamic oligopoly I*. *Econometrica*, 56(3), 549–569. <https://doi.org/10.2307/1911709>
- Mendoza, W. (2024). *El puerto de Chancay en la consolidación del Perú como hub en el Asia-Pacífico*. PUCP PuntoEdu. <https://puntoedu.pucp.edu.pe/voces-pucp/puerto-de-chancay-en-la-consolidacion-del-peru-como-hub-en-el-asia-pacifico/>
- Mendoza, W. (2024, noviembre 8). *El significado del puerto de Chancay*. PuntoEdu – Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://puntoedu.pucp.edu.pe/opinion/el-significado-del-puerto-de-chancay/>
- Ministerio de la Producción. (2024). *Produce: Puerto de Chancay generará un impacto económico de US\$ 4,500 millones anuales al país*. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/produce/noticias/931385-produce-puerto-de-chancay-generara-un-impacto-economico-de-us-4500-millones-anuales-al-pais>
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. (2022). *Plan maestro de desarrollo portuario de la macrozona central*. Gobierno de Chile. <https://www.mtt.gob.cl>
- Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2012). *The corporate geography of global container terminal operators*. *Maritime Policy & Management*, 39(3), 249–268. <https://doi.org/10.1080/03088839.2012.671970>
- Perloff, J., Karp, L., & Golan, A. (2007). *Estimating market power and strategies*. Cambridge University Press.
- Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2018). *Microeconomics* (9th ed.). Pearson.
- Puertos del Estado. (2021). *Anuario estadístico del sistema portuario de titularidad estatal*. Gobierno de España. <https://www.puertos.es/datos/estadisticas/anuales>
- Reuters. (2025, abril 29). *China's Guangzhou port starts shipping route to Peru*. Reuters. <https://www.reuters.com/world/china/chinas-guangzhou-port-starts-shipping-route-peru-2025-04-29/>

- Sánchez, R., & Wilmsmeier, G. (2016). *Governance and port performance in Latin America. Maritime Policy & Management*, 43(3), 303–322.
<https://doi.org/10.1080/03088839.2015.1037472>
- Tirole, J. (1988). *The theory of industrial organization*. MIT Press.
- Tongzon, J. (2009). *Port choice and freight forwarders. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(1), 186–195.
<https://doi.org/10.1016/j.tre.2008.11.002>
- UNCTAD. (2018). *Review of maritime transport 2018*. United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf
- Varian, H. R. (2019). *Microeconomic analysis* (3rd ed.). W. W. Norton & Company.
- Vogelsang, I. (2002). *Incentive regulation and competition in public utility markets. Journal of Regulatory Economics*, 22(1), 5–27. <https://doi.org/10.1023/A:1015587605704>
- Wolfstetter, E. (1999). *Topics in microeconomics: Industrial organization, auctions, and incentives*. Cambridge University Press.
- World Bank. (2007). *Port reform toolkit (2nd ed.)*. World Bank.
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2634>
- World Bank. (2020). *Port performance and logistics in Colombia*. World Bank Group.
<https://openknowledge.worldbank.org>

ANEXOS

ANEXO 01: Puertos en Peru



Fuente: APN

ANEXO 02: Ubicación del Puerto de Chancay



Fuente: APN