



Ciencia Latina
Internacional

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), noviembre-diciembre 2024,
Volumen 8, Número 6.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i6

PUERTO DE CHANCAY: CATALIZADOR DEL COMERCIO ESTRATÉGICO PERÚ-CHINA Y EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS NO APROVECHADOS

**CHANCAY PORT : CATALYST OF THE STRATEGIC TRADE
PERU-CHINA AND EXPORT OF UNTAPPED PRODUCTS**

María Andrea Ríos Ccama

Universidad Nacional Mayor de San Marcos - Perú

Fátima Lucero Guizado Chamorro

Universidad Nacional Mayor de San Marcos - Perú

Miriam Nayeli Anaya Ramos

Universidad Nacional Mayor de San Marcos - Perú

Rebeca Paola Romero Delgado

Universidad Nacional Mayor de San Marcos - Perú

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i6.15154

Puerto de Chancay: Catalizador del comercio Estratégico Perú-China y exportación de productos no aprovechados

Maria Andrea Rios Ccama¹maria.riosc@unmsm.edu.pe<https://orcid.org/0009-0006-9818-2245>Facultad de Ciencias Administrativas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Perú**Fatima Lucero Guizado Chamorro**fatima.guizado@unmsm.edu.pe<https://orcid.org/0009-0008-9826-3103>Facultad de Ciencias Administrativas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Perú**Miriam Nayeli Anaya Ramos**miriam.anaya@unmsm.edu.pe<https://orcid.org/0009-0009-7798-8399>Facultad de Ciencias Administrativas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Perú**Rebeca Paola Romero Delgado**rebeca.romerod@unmsm.edu.pe<https://orcid.org/0009-0008-9682-5985>Facultad de Ciencias Administrativas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Perú

RESUMEN

El Puerto de Chancay se posiciona como un proyecto estratégico para fortalecer el comercio entre Perú y Asia, especialmente con China. Su infraestructura avanzada y ubicación clave permitirán una conexión directa y rápida con el mercado asiático, reduciendo los tiempos de tránsito y optimizando costos logísticos. Este desarrollo representa una ventaja para sectores clave de la economía peruana, desde la minería hasta la agroindustria, permitiendo mejorar la balanza comercial, con su apertura en 2024, fortaleciendo la competitividad de Perú como centro logístico en Sudamérica. El propósito de este estudio es realizar una revisión literaria para analizar el impacto del Puerto de Chancay como un catalizador del comercio entre Perú y China, y explorar cómo su infraestructura avanzada contribuirá a la diversificación de las exportaciones peruanas. Los resultados demuestran que este hub permitirá al Perú reducir los tiempos y costos de exportación hacia Asia y la oportunidad de exportar productos no tradicionales.

Palabras claves: infraestructura, competitividad, diversificación, exportación, logística

¹ Autor principal.

Correspondencia: maria.riosc@unmsm.edu.pe

Chancay Port: Catalyst of the strategic trade Peru-China and export of untapped products

ABSTRACT

The Chancay Port takes a stance as a strategic project to strengthen the trade between Peru and Asia, especially with China. Its advanced infrastructure and key location will allow a direct and fast connection with the Asian market, reducing transit times and optimizing logistics costs. This development represents an advantage for key sectors of the Peruvian economy, from mining industry to agro-industry, allowing to improve the trade balance, with its opening in 2024, strengthening Peru's competitiveness as a logistics hub in South America. The purpose of this study is to realize a literature review to analyze the impact of the Chancay Port as a catalyst for the trade between Peru and China, and to explore how its advanced infrastructure will contribute to the diversification of Peruvian exports. The results demonstrate that this hub will allow Peru to reduce export times and costs to Asia and the opportunity to export non-traditional products.

Keywords: infrastructure, competitiveness, diversification, export, logistics

Artículo recibido 18 octubre 2024

Aceptado para publicación: 21 noviembre 2024

INTRODUCCIÓN

Este presente artículo se enfoca en el papel crucial que tendrá el Puerto de Chancay como catalizador del comercio estratégico entre Perú y China. “Gran Camino Inca de la nueva Era”, fue el elogio del presidente de la República Popular China Xi Jinping (2024) citado del diario El Peruano lo cual menciona muchos aspectos en como el megapuerto beneficia al Perú desde ahorros en costos logísticos que permiten una conexión diversificada, multidimensional y eficiente, hasta la integración y desarrollo de América Latina y el Caribe con China.

Con la puesta en marcha de nuevas infraestructuras en 2024, este puerto es la conexión directa del país con el enorme mercado asiático, va a reducir de manera importante el tiempo que toman las exportaciones peruanas en llegar a su destino (De la Vega, 2024). Se proyecta como un centro logístico clave que facilitará el intercambio de productos entre Sudamérica y Asia. En un contexto global donde las dinámicas comerciales se redefinen constantemente, nuestra investigación se centra en el problema de la falta de diversificación de productos nacionales para maximizar las exportaciones y posicionar la competencia del Perú en el mercado global.

La apertura de Perú al mercado internacional consolidada mediante su adhesión a la Organización Mundial del Comercio, el desarrollo del Plan Estratégico Nacional Exportador y la firma de 23 acuerdos comerciales desde 2009, ha sido un esfuerzo destacado por ampliar la gama de productos exportables del país, sin embargo, investigaciones indican una alta concentración en un sector específico, en materias primas, lo que sugiere una diversificación limitada en la estructura exportadora así impidiendo un aprovechamiento más equilibrado y resiliente de las oportunidades del comercio global (Yllescas et al., 2021).

El megapuerto de Chancay será uno de los puntos de exportación más importantes de la región. Gracias a su enorme capacidad y al volumen de negocios que puede manejar, este megapuerto está llamado a convertirse en un eje central del comercio internacional, facilitando el movimiento de mercancías y fortaleciendo los vínculos entre los mercados latinoamericanos y asiáticos (Olmo, 2022). El Puerto de Chancay transformará a Perú en el principal centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, lo que potenciará la economía, favorecerá las exportaciones y abrirá nuevas oportunidades comerciales. Este gran proyecto también está creando miles de empleos para la comunidad local (Alvarado, 2022).

Este proyecto generará un impacto positivo al comercio internacional al estimular el flujo de mercancías con amplia capacidad de recepción. Esto atrae mucho la inversión de empresas nacionales e internacionales que quieren expandirse dentro del mercado global trayendo beneficios a largo plazo (Jacobe y Ypanaque, 2023).

Abordar este tema es crucial porque representa una oportunidad para identificar los productos estratégicos que pueden mejorar la balanza comercial del país y fomentar el crecimiento de sectores clave. Este artículo de revisión se enmarca en un contexto social y económico donde la apertura del Puerto de Chancay presenta una oportunidad crucial para el desarrollo comercial. Con este análisis, se pretende enriquecer la literatura existente al identificar los productos peruanos que pueden ser optimizados tras la apertura de dicho puerto, proponiendo estrategias que fortalezcan su competitividad en el mercado internacional.

En este contexto, nosotras como investigadoras de la Universidad Mayor de San Marcos, se plantea este estudio fundamentado en una revisión literaria, con una antigüedad no mayor a cinco años, la misma comprende dos puntos esenciales referente al Puerto de Chancay. Infraestructura y logística avanzada, y la oportunidad de diversificación de las exportaciones peruanas.

METODOLOGÍA

El estudio realizado, se apoya en una metodología cualitativa, mediante la selección y análisis de artículos e informes especializados que examinan el impacto del Puerto de Chancay en las competencias logísticas y comerciales en el contexto del comercio internacional y la diversificación exportadora de Perú.

Se examinan ciertos criterios que brindan una perspectiva más precisa del tema estudiado. Infraestructura y logística avanzada del puerto en cuestión, y la oportunidad de diversificación de las exportaciones peruanas, con la finalidad de ofrecer una base sólida para comprender el tema.

Las fuentes de datos consultadas para la revisión bibliográfica de los últimos cinco años incluyen informes digitales de instituciones gubernamentales, artículos de revistas e información de periódicos nacionales, entre otros documentos especializados, con el objetivo de ofrecer una visión integral y actualizada del tema, facilitando un análisis completo y relevante.

Asimismo, con esta investigación, se busca entender e identificar el gran papel que obtendrá el nuevo puerto como un impulsador comercial en las exportaciones de Perú-China.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Infraestructura y logística avanzada del Puerto de Chancay.

La creación del nuevo terminal portuario multipropósito de Chancay representa un hito significativo en el desarrollo de la infraestructura portuaria del país y refuerza su posicionamiento estratégico en el ámbito logístico tanto regional como internacional. Este ambicioso proyecto, iniciado en abril del 2011, contempla una inversión total superior a los 3,400 millones de dólares, esta infraestructura de vanguardia estará capacitada para recibir embarcaciones de gran calado, permitiendo una conexión directa y continua con los mercados asiáticos, especialmente con China, así impulsando en el Perú un punto estratégico global, al que muchos ya destacan su integración a la nueva Ruta de la seda (Ninahuanca, 2024).

Dueñas (2024) afirma que este megaproyecto elimina la necesidad de intermediarios en la cadena de suministros, ofreciendo una ruta directa que no solo facilita el acceso al mercado chino, sino que también posiciona al Puerto de Chancay como un punto de convergencia para el comercio intercontinental, contribuyendo directamente a mejorar la competitividad del país. Asimismo, El Peruano (2024) destaca que gracias a su ubicación estratégica, el Puerto de Chancay permitirá reducir el tiempo promedio de tránsito entre Perú y los puertos asiáticos de 40 a 28 días, moviendo a un lado el canal de Panamá. Esta reducción implica un ahorro significativo en costos logísticos, tales como transporte, cadena de frío, seguros y personal necesario para las travesías, optimizando así la eficiencia de las operaciones comerciales.

Figura 1. Comparativa de días de tránsito: Puerto de Chancay vs. ruta actual
Perú, nuevo hub regional de Sudamérica



Fuente: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTC), citado por el Diario La República.

El gráfico muestra la comparación de la reducción de días de tránsito entre el Puerto de Chancay y la ruta tradicional, subrayando el impacto logístico de esta nueva conexión portuaria. La disminución en el tiempo de transporte representa no solo una mejora en la eficiencia operativa, sino también en la competitividad del comercio exterior, al facilitar un acceso más ágil a mercados globales. Para los exportadores, significa una mejora en los tiempos de entrega, y para los importadores, una mayor agilidad en el abastecimiento, lo que en conjunto refuerza la posición estratégica en la red comercial. Como resalta Delgado (2024) este hub brindará a los exportadores peruanos una oportunidad significativa para reducir sus costos logísticos en hasta un 20% gracias a la ruta directa hacia el mercado asiático, así logrando competir eficazmente.

El Puerto de Chancay constituye un desarrollo integral tanto logístico como económico, promoviendo no solo infraestructura avanzada, sino también nuevas cadenas de valor y sistemas de distribución eficientes que no solo ampliará el alcance comercial de nuestras exportaciones e importaciones, sino que reforzará y transformará el rol del Perú en el mercado global (Salazar, 2024).

Esta moderna infraestructura está diseñada para atender diversas necesidades logísticas y de carga, con una estructura multipropósito que permitirá manejar una amplia variedad de tipos de carga y lo que más resalta es su capacidad de almacenamiento y movilización, ya que está diseñado para gestionar al año cerca de un millón de TEU, unidad de medida para calcular la capacidad de carga de los contenedores y buques de carga, con proyecciones de expansión en el futuro (South Pacific Logistics, 2024).

La relevancia de la logística en una nación puede ilustrarse de manera impactante y clara mediante el análisis de un proyecto de gran envergadura que tiene previsto iniciar operaciones en noviembre de este año, y que ha captado la atención de varios países latinoamericanos. Este proyecto representa un pilar para el comercio, además de consolidarse como un punto clave en las rutas de intercambio entre continentes. Este puerto, proyectado a ser el mayor del país, reúne los elementos esenciales para un desarrollo logístico óptimo: una ubicación privilegiada, infraestructura y equipamiento de vanguardia, y la capacidad de funcionar como un hub logístico de talla mundial, preparado para gestionar altos volúmenes de carga con un enfoque en eficiencia máxima (Castillo, 2024).

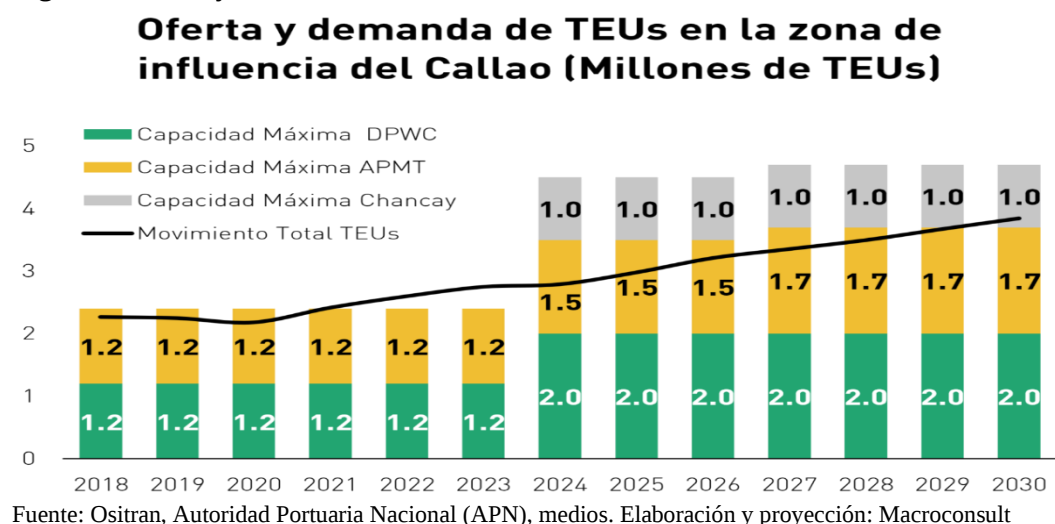
El inicio de operaciones de este puerto generará un impacto significativo en distintos sectores económicos nacionales, incluido el sector automotriz. Gracias a su capacidad ampliada para gestionar altos volúmenes de carga, se facilitará el movimiento de vehículos y piezas automotrices, tanto para importación como para exportación. Esto resulta especialmente relevante para un país como Perú, donde existe una considerable dependencia de la importación de automóviles y componentes relacionados. Morisaki (2024) explicó que la mayor eficiencia y capacidad del puerto disminuirán tanto los tiempos como los costos de transporte, favoreciendo a los importadores y distribuidores del sector automotriz. También indicó que este puerto ofrecerá instalaciones modernas para almacenamiento y distribución, lo que optimizará la gestión de las cadenas de suministro. Esto permitirá no solo mejorar la disponibilidad de vehículos, repuestos y accesorios en el mercado local, sino que además posicionará a Perú como un referente regional en la distribución automotriz.

Gracias al Puerto de Chancay, será posible la llegada directa de buques con capacidad completa de entre 18,000 y 24,000 TEU en un plazo de menos de 10 días. Este proyecto tendrá dos impactos significativos: acortará la ruta entre Perú y Asia y permitirá que Perú recupere su posición como el principal centro portuario de Sudamérica en el Pacífico. Es fundamental que el crecimiento del puerto favorezca a los agricultores y a la ciudadanía en general, proporcionando productos con mayor valor agregado (Chaves, 2024).

El Puerto de Chancay también impulsará la creación de una plataforma logística, un recurso del que actualmente carece el país. Esta plataforma, denominada "Chancay Park," será un complejo logístico e industrial adyacente al puerto, ocupando 843 hectáreas distribuidas en áreas logísticas, industriales, comerciales y residenciales. Esta característica convierte al puerto en un centro capaz de atraer el desarrollo de nuevos polos industriales, como el Parque Industrial de Ancón (MacroConsult, 2024).

Actualmente, la capacidad máxima de contenedores que puede manejarse en el área de influencia del Callao es insuficiente para cubrir el movimiento total de contenedores. Esto significa que el mercado de contenedores en la región central del país opera con una demanda que supera la capacidad disponible. Sin embargo, la puesta en marcha de la primera fase del Puerto de Chancay aumentaría esta capacidad en un millón de TEUs. Esta situación no solo ayudará a satisfacer la demanda actual, sino que también generará un excedente de capacidad, promoviendo así una mayor competitividad (MacroConsult, 2024).

Figura 2. Oferta y demanda de TEUs en la zona de influencia del Callao



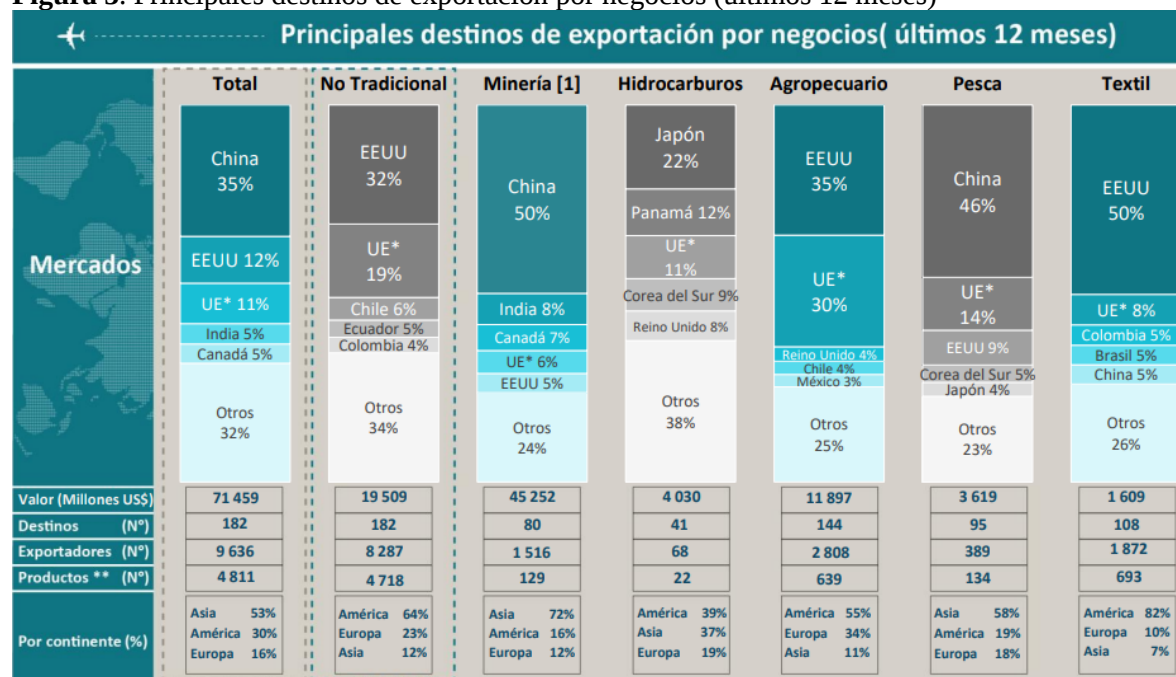
El gráfico ilustra la evolución de la capacidad de manejo de contenedores en millones de TEUs en la región central del Perú entre 2018 y 2028, desglosada en tres segmentos: capacidad base, capacidad adicional y la nueva capacidad proporcionada por el Puerto de Chancay desde 2024. La demanda proyectada, representada por una línea continua, muestra un crecimiento anual sostenido. Sin embargo, con la incorporación del Puerto de Chancay, la capacidad total aumenta de forma considerable, permitiendo cubrir la demanda actual y futura, y generando un margen de capacidad excedente que refuerza la competitividad del sistema portuario peruano en el largo plazo.

Oportunidad de diversificación de las exportaciones peruanas.

En esta fase de diversificación muchos países tienen como objetivo renovar su portafolio de productos exportados, es decir que añaden productos que antes no formaban parte de su portafolio y que ahora los producen con el conocimiento de que estos tienen ventajas comparativas frente a otros países y la diversificación ayuda a potenciarlo (Barrientos, 2019).

Primero empezamos revisando qué sectores tienen presencia en mercados importantes y el grado de concentración en ciertos productos y destinos para ver las oportunidades de diversificación, y enfocarnos en el mercado asiático y sobre todo China que lidera como proveedores principales del Perú.

Figura 3. Principales destinos de exportación por negocios (últimos 12 meses)



Fuente: Ministerio de Turismo y Comercio Exterior [Mincetur], 2024

En el cuadro se puede ver una alta dependencia hacia China para minerales y productos pesqueros esto lleva a Perú a plantear una diversificación para hacer menores los riesgos si es que surgen cambios en la demanda de estos. Para que Perú pueda potenciar la diversificación de productos debe empezar por el aprovechamiento de minerales y no solo enfocarse en el cobre. En el sector minero podemos encontrar otros productos con potencial como el oro, zinc y otros metales. El transporte de productos será más rápido por lo tanto se espera un mayor crecimiento de sectores clave y no solo el minero.

Con respecto a los envíos del Perú a China, los minerales siguen encabezando la lista de los productos más comercializados con este país. En el 2024 el sector minero representa una fuerte presencia del total de las exportaciones peruanas al gigante asiático. Entre los productos exportados, destacan los envíos de cobre, hierro y plata. (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [ComexPerú], 2024).

Por lo tanto, China demanda estos metales debido a que son muy útiles en sus grandes industrias tecnológicas que serán las más beneficiadas, pero no solo ello, el Puerto de Chancay será clave para el crecimiento de empresas mineras esto dará por resultado el crecimiento del PBI en Perú, es muy probable que aumenten las inversiones en este sector y traiga consigo nuevos puestos de trabajo.

Aunque el sector tradicional lidera el total de las exportaciones, el sector no tradicional es un campo de crecimiento y oportunidades, donde las ventajas comparativas se pueden potenciar. Los productos no

tradicionales son los que más se deben aprovechar porque están en un trance y en expansión de llegar a muchos mercados globales empezando por China. En el 2023 se vio muchos productos como la uva, arándanos y palta bien posicionados en este mercado, debido que China demanda frutos de buena calidad por esto la uva, arándanos, entre otros frutos que presentan ventajas comparativas deben ser aprovechados.

Las uvas son muy demandadas en el mercado chino y en otros mercados ya que son seleccionadas por su alta calidad y distintas variedades que hay. En 2023, hubo un auge de exportaciones de uvas en los meses de noviembre y diciembre. Además, el departamento de Piura lidera los envíos al exterior y figura como el segundo proveedor más importante de esta fruta (ComexPerú, 2024).

El valor del comercio exterior agropecuario creció en enero-septiembre 2024. Tras el récord en 2023, la exportación de fruta tuvo un aumento significativo hasta septiembre de 2024, debido a mayores ventas de arándano, limón, palta y mandarina (Mincetur, 2024).

El Perú se sigue posicionando como segundo mayor exportador mundial de palta, ya que está teniendo actualmente un crecimiento notable en las exportaciones hacia mercados asiáticos como China, empezando con una fuerte presencia en el primer bimestre de 2024 y un crecimiento en volumen en los últimos cinco años. Esto nos muestra una diversificación estratégica de los destinos comerciales de palta (Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego [MIDAGRI], 2024).

El sector textil y confecciones del Perú es un sector muy grande en el país, no tiene una fuerte posición, sin embargo el puerto de Chancay puede influir en su crecimiento si se plantan estrategias para aprovechar los mercados asiáticos, al facilitar la exportación de productos textiles, las pymes del sector textil podrán expandirse y competir para consolidarse.

En el rubro confecciones, aumentaron las exportaciones de prendas de vestir. En el rubro textil aumentó la venta de tejidos y fibras (Mincetur, 2024). Según los datos actuales este sector se posiciona en USA y Europa, esperamos que con la llegada del megapuerto de Chancay pueda llegar a los mercados asiáticos, acompañada de una buena estrategia logística y captación de proveedores. El megapuerto de Chancay será clave para que las empresas puedan tener una respuesta logística rápida en los pedidos de textiles y prendas de alta calidad.

De acuerdo con Velasquez (2011) “El incremento de las exportaciones es importante al tener múltiples beneficios cada uno de los productos no tradicionales que se exportan, ya que el crecimiento se percibe en la generación de confianza en nuestra economía” esta confianza trae como consecuencia el crecimiento de la inversión extranjera favoreciendo al país y a los diversos proyectos que se deseen realizar, con esta diversificación logramos de alguna manera hacernos menos dependiente de un solo sector generando ganancia con otros

Además de los sectores mencionados anteriormente otro sector que podemos aprovechar resultando una gran oportunidad en esta diversificación de productos no tradicionales sería el sector agropecuario. Este sector ofrece múltiples posibilidades para el desarrollo como alimentos orgánicos y productos derivados que pueden ser altamente valorados en mercados nacionales e internacionales.

Por otro lado, el sector pesquero puede significar nos brinda buenas oportunidades para diversificar nuestros productos. Podemos utilizar nuestros abundantes recursos marinos para desarrollar productos frescos y de alta calidad, como los mariscos, que tienen una gran demanda a nivel local e internacional. Las industrias tradicionales tuvieron un desempeño inferior en 2019 debido a la desaceleración del comercio internacional global, en particular las tensiones comerciales entre las dos economías más grandes del mundo, China y Estados Unidos, que son nuestros principales destinos de exportación. Sin embargo, en 2019 el sector no tradicional conservó parcialmente la vitalidad de las exportaciones de nuestro país, que si bien fueron inferiores a las de años anteriores, aun así lograron resultados positivos. Las industrias más importantes de esta categoría son la agricultura, la pesca y la industria química. (ComexPerú, 2020)

Figura 4. Comparación de las exportaciones no tradicionales por sectores (2019)

Exportaciones no tradicionales por sectores en 2019			
Clasificación	US\$ millones	Var. % anual	Participación
Agropecuario	6,317	7%	45.8%
Pesquero	1,592	18.5%	11.5%
Químico	1,591	3.5%	11.5%
Textil	1,360	-3.5%	9.9%
Siderometalúrgico	1,187	-0.02%	8.6%
Minería no metálica	604	-4.2%	4.4%
Metalmecánico	566	-6.1%	4.1%
Maderas y papeles	320	-5.3%	2.3%
Varios (inc. joyería)	237	-9.4%	1.7%
Pieles y cueros	23	-28.2%	0.2%
Artesanías	1	20.4%	0.01%
Total	13,797	4.2%	100%

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat), citado por ComexPerú.

Este cuadro muestra las exportaciones no tradicionales de Perú por sectores en 2019. Los sectores más destacados son el agropecuario, con un valor de 6,317 millones de dólares y una participación del 45.8%, seguido por los sectores pesquero y químico, cada uno con una participación del 11.5%.

Si bien estos datos son del año 2019, se puede observar que la diversificación de productos no utilizados es una oportunidad que puede contribuir significativamente al crecimiento económico de diversos sectores en el futuro. Este enfoque no sólo cubre nuevos nichos de mercado, sino que también promueve la sostenibilidad aprovechando al máximo los recursos disponibles.

Sería beneficioso enfocarse en mercados con alta demanda de productos agrícolas y pesqueros, en algunos países asiáticos como China, Japón y Corea del Sur. También, expandirse hacia mercados emergentes podría abrir nuevas oportunidades para sectores menos desarrollados, como artesanías y textiles.

Para lograr esta diversificación, es importante resaltar la calidad de los productos peruanos, que son una ventaja competitiva en los exigentes mercados internacionales. La identificación de nichos de mercado con potencial de crecimiento y el uso de acuerdos comerciales fortalecerán la posición del Perú como destino estratégico. Un punto importante es que el Tratado de Libre Comercio Perú-China permite a Perú sumarse a un selecto grupo de países que suministran productos de calidad a China, debido a su ubicación geográfica única en el medio del Sur. América (MIDAGRI, 2024).

CONCLUSIONES

El Puerto de Chancay es un proyecto que marcará un antes y un después en la infraestructura logística de Perú, consolidando al país como un actor clave en la cadena de suministro global. No solo se trata de una obra monumental en términos de infraestructura, sino también de una iniciativa estratégica que potenciará la competitividad de las empresas peruanas, especialmente en sectores clave como la minería, la agroindustria y la manufactura. En conjunto con su ubicación estratégica, el Puerto de Chancay se perfila como un catalizador para el desarrollo económico del Perú, ofreciendo ventajas comparativas frente a otros países de la región y potenciando su rol como hub logístico en Sudamérica y sobre todo un punto focal para nuevos acuerdos comerciales.

La diversificación de las exportaciones del Perú es esencial para fortalecer la economía en medio de la inestabilidad global. Las inversiones en innovación, sostenibilidad y calidad son esenciales para que el Perú pueda competir eficazmente en diversos sectores internacionales.

El Puerto de Chancay es una herramienta clave para la diversificación de productos tradicionales y no tradicionales, se llega a esta conclusión luego de haber consultado la evolución de estos productos a lo largo del tiempo y sus principales mercados entre ellos el asiático. No solo los volúmenes de exportación sino el potencial que tienen algunos productos con mercados aún no explorados en Asia.

Sintetizando, el Puerto de Chancay constituye un avance estratégico en el comercio exterior del Perú, que mejorará la conexión directa con Asia y permitirá fortalecer sectores clave de exportación tanto en recursos tradicionales como en productos diversificados. Además, el puerto no solo generará miles de empleos directos e indirectos, sino que también atraerá inversión y desarrollo en zonas cercanas, consolidando al país como un punto logístico fundamental en el Pacífico Latinoamericano.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barrientos. P. (2019). *Estrategia de integración del pequeño agricultor a la cadena de exportaciones*.

Semestre Económico, 22(51), 83-123. <https://doi.org/10.22395/seec.v22n51a5>

Castillo, J. (2024). Retos en las cadenas de suministro para que nuestro país siga creciendo.

Logística360.

<https://logistica360.pe/retos-en-las-cadenas-de-suministro-para-que-nuestro-pais-siga-creciend/>

Conexión ESAN. (2011). *Consolidando nuestras exportaciones no tradicionales*. ESAN.

<https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/consolidando-nuestras-exportaciones-no-tradicionales>

De la Vega, M (2024, junio 24). Megapuerto de Chancay impulsará crecimiento económico del Perú. *El Peruano*.

<https://www.elperuano.pe/noticia/246305-megapuerto-de-chancay-impulsara-crecimiento-economico-del-peru#>

Delgado, G. (2024, noviembre 15). Puerto de Chancay: costos logísticos para exportaciones peruanas disminuirán un 20%. *Andina*.

<https://andina.pe/agencia/noticia-puerto-chancay-costos-logisticos-para-exportaciones-peruanas-disminuiran-20-1007799.aspx>

Dueñas, J. (2024, agosto 26). Impacto del Puerto de Chancay en la logística. *Revista Económica*.

<https://www.revistaeconomia.com/impacto-del-puerto-de-chancay-en-la-logistica-2/>

El Peruano. (2024). *El atractivo del puerto de Chancay*. <https://www.elperuano.pe/noticia/236653-el-atractivo-del-puerto-de-chancay>

Jacobe, F. G. & Ypanaque, M. S. (2023). *Impacto económico por la construcción del mega puerto de Chancay y sus beneficios para el Perú 2023*. *ad maiorem patriae gloriam*, 6(1).
<https://doi.org/10.61556/ampg.v5i06.70>

MacroConsult (2024). *El puerto de Chancay, la logística portuaria en el Perú*.
<https://sim.macroconsult.pe/desarrollo-de-vias-es-clave-para-aprovechar-potencial-de-puerto-de-chancay/>

Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego [MIDAGRI].(2024) *Exportación de palta superó las 36 mil toneladas en primer bimestre de 2024*. Agromercado - Plataforma del Estado Peruano.
<https://www.gob.pe/institucion/agromercado/noticias/930071-midagri-exportacion-de-palta-supero-las-36-mil-toneladas-en-primer-bimestre-de-2024>

Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego [MIDAGRI] (2024) *El TLC del Perú con China, el impacto en el sector agropecuario y el megapuerto de Chancay*.
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6639371/5063792-nota-tecnica-n-011-tlc-del-peru-con-china-el-impacto-en-el-sector-agropecuario.pdf?v=1720822650>

- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [Mincetur] (2024). *Reportes de Comercio - Reporte Mensual de Comercio Exterior - setiembre 2024*. Informes y Publicaciones - Plataforma del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/informes-publicaciones/6155055-reportes-de-comercio-reporte-mensual-de-comercio-exterior-setiembre-2024>
- Morisaki (2024, 3 de septiembre). *Puerto de Chancay impactará en diversos sectores económicos, entre ellos el automotor*. Perú Energía. <https://peruenergia.com.pe/puerto-de-chancay-impactara-en-diversos-sectores-economicos-entre-ellos-el-automotor/>
- Ninahuanca, C. (2024, noviembre 14). De Chancay a Shanghái: nueva Ruta de la Seda que unirá Asia con Sudamérica. *Andina*. <https://andina.pe/agencia/noticia-de-chancay-a-shanghai-nueva-ruta-de-seda-unira-asia-sudamerica-937728.aspx>
- Olmo, G. (2022, septiembre 8). Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera). *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>
- Salazar, E. (2024, abril 14). Hub Chancay-Callao inyectará US\$10.000 millones cada año. *La República*. <https://larepublica.pe/economia/2024/04/14/hub-chancaycallao-inyectara-us10000-millones-cada-ano-megapuerto-de-chancay-742602>
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú [ComexPerú]. (2019). Exportaciones no tradicionales cierran 2019 al alza. En Comex Perú. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/exportaciones-no-tradicionales-cierran-2019-al-alza>
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú [ComexPerú]. (2024). *Exportaciones a China se cuadruplicaron desde 2010*. En Comex Perú. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/exportaciones-a-china-se-cuadruplicaron-desde-2010>
- South Pacific Logistics (2024). *Qué saber sobre el nuevo puerto marítimo Chancay en Perú*. Blog. <https://web.splogistics.com/blog/post/1205/que-saber-sobre-el-nuevo-puerto-maritimo-chancay-en-peru#:~:text=El%20puerto%20de%20Chancay%20ha,y%20graneles%20s%C3%B3lidos%20y%20l%C3%ADquidos>

- Chaves (2024). Chancay: el puerto que transformará el comercio. *Universidad Continental*
<https://posgrado.ucontinental.edu.pe/noticias/chancay-puerto-transformara-comercio/>
- Xi Jinping (2024, noviembre 14) El barco de la amistad chino-peruana: que zarpe hacia un futuro más brillante. *Diario Oficial el Peruano*. <https://elperuano.pe/noticia/257693-el-barco-de-la-amistad-chino-peruana-que-zarpe-hacia-un-futuro-mas-brillante>
- Yllescas-Rodríguez, P. M., Espinoza-Casco, R. J., & Macha-Huamán, R. (2021). *Diversificación de la oferta exportable y las exportaciones peruanas*. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 6(1), 322–341. <https://doi.org/10.35381/r.k.v6i1.1510>