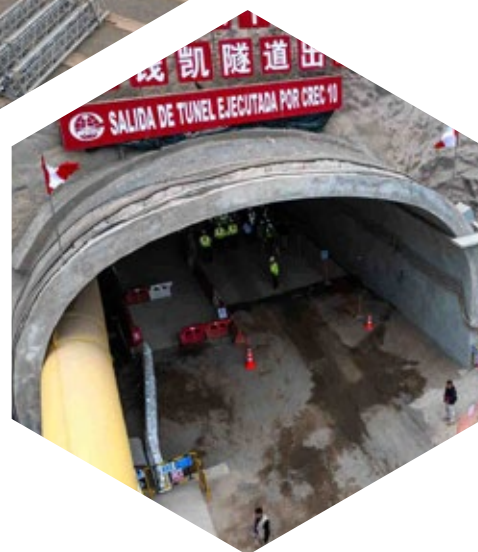
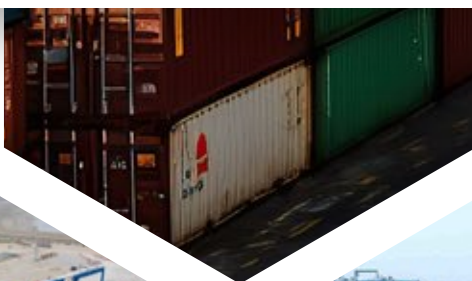




MEGAPUERTO DE CHANCAY

Impactos en la economía y en la industria automotriz peruana



Elaborado por:
**Gerencia de Estudios
Económicos y Estadística**

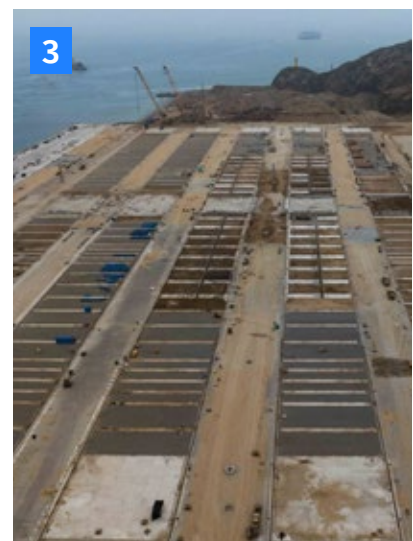
EL PRIMER CENTRO LOGÍSTICO DEL PACÍFICO SUDAMERICANO

Está destinado a transformar radicalmente el panorama logístico y comercial de la región.

El megapuerto de Chancay es una de las obras más emblemáticas de los últimos años en el Perú y apunta a convertir a nuestro país en uno de los hub regionales más importantes de Latinoamérica. Dicho puerto, ubicado a aproximadamente 78 kilómetros al norte de Lima, representa una de las obras de infraestructura más ambiciosas y estratégicas del país, el cual viene siendo desarrollado en colaboración con la empresa china Cosco Shipping Ports,



Fuente:
1,2,3: Andina.pe

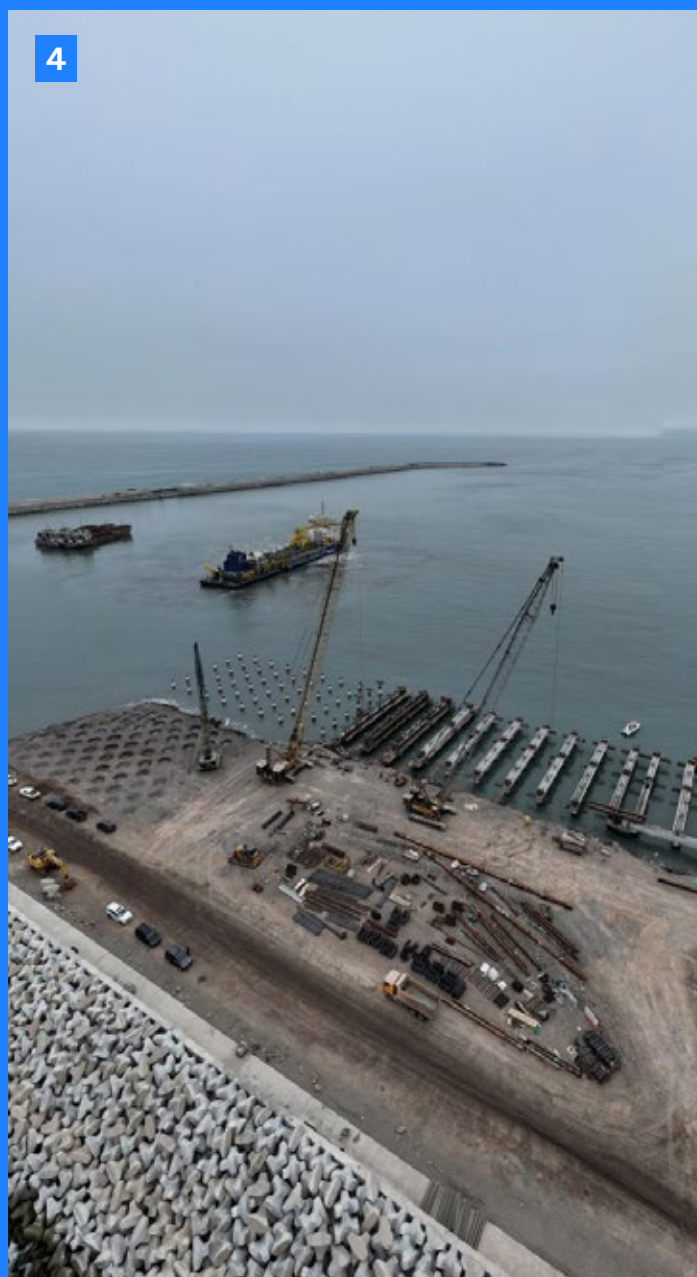


y está destinado a transformar radicalmente el panorama logístico y comercial de la región, posicionando a Perú como un nodo crucial en las rutas marítimas del Pacífico.

La importancia de este megapuerto está en su capacidad para modernizar y

La construcción y operación del megapuerto de Chancay generan miles de empleos directos e indirectos, impulsando la economía del país.

4



ampliar significativamente la infraestructura portuaria del país; y es que está diseñado para manejar varios millones de TEU (unidades equivalentes a veinte pies) de contenedores al año. Este puerto estará preparado para recibir buques de gran calado, incrementando la eficiencia y capacidad de transporte marítimo de Perú. La profundidad y modernidad de sus instalaciones facilitarán el manejo de grandes volúmenes de carga, una característica esencial en este tipo de construcciones hoy, ya que le permitirá satisfacer la creciente demanda del comercio internacional.

Asimismo, su impacto económico es múltiple, incluso desde antes de ponerse en operación, ya que su cons-

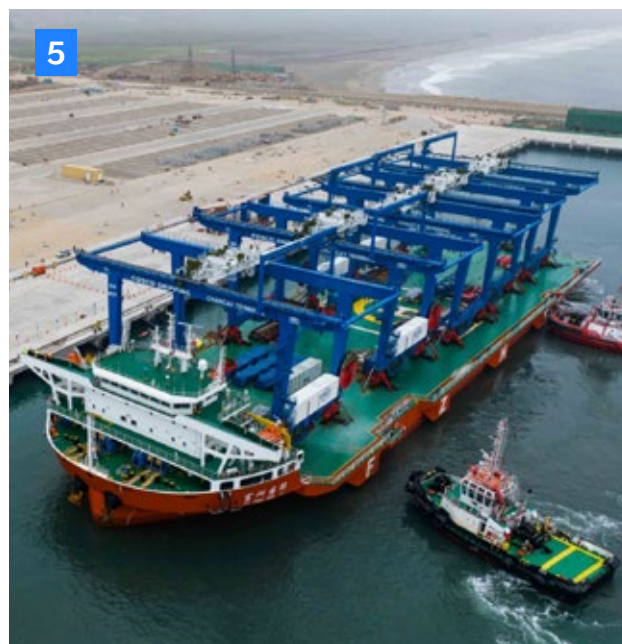
Fuente:
4: Andina.pe

trucción y operación generarán miles de empleos directos e indirectos, tanto en la fase de desarrollo como en su funcionamiento continuo. Esta inyección de empleo y actividad económica, que ya se observa, está hoy revitalizando la región de Chancay y sus alrededores, impulsando el desarrollo local y mejorando la calidad de vida de sus habitantes. Además, el puerto está atrayendo inversiones extranjeras significativas, no solo en infraestructura portuaria, sino también en sectores complementarios como el transporte, la logística y los servicios. Esta afluencia de capital está promoviendo un efecto multiplicador en la economía peruana, estimulando el crecimiento de diversas industrias y mejorando la competitividad del país¹.

De otro lado, se espera un impacto importante en otros sectores económicos, entre ellos el automotor. Con una capacidad ampliada para manejar grandes volúmenes de carga, el puerto facilitará la importación y exportación

El puerto facilitará la importación y exportación de vehículos y componentes automotrices.

Fuente:
5: Andina.pe



1. Perú se ubica en el puesto 63 de 67 países en el Ranking de Competitividad Mundial 2024, según los resultados presentados por Centrum PUCP y el Institute of Management Development (IMD) de Suiza. Este resultado iguala el peor desempeño histórico del país, registrado en 2022. Además, el pilar de infraestructura es el más débil para Perú, situándolo en el puesto 63. Las deficiencias en infraestructura básica, tecnológica y científica permanecen como principales obstáculos para el desarrollo económico nacional.

Gracias a esta obra de gran envergadura se puede identificar un potencial enorme para el desarrollo de la industria automotriz.

de vehículos y componentes automotrices. Esto es particularmente relevante para un país como Perú, que depende significativamente de la importación de vehículos y piezas automotrices. Del mismo modo, la eficiencia y capacidad mejorada del puerto reducirán los tiempos y costos de transporte, beneficiando a los importadores y distribuidores de automóviles. Además, proporcionará una infraestructura de almacenamiento y distribución moderna, lo que permitirá una gestión más eficiente de las cadenas de suministro. Esto no solo mejorará la disponibilidad de vehículos, piezas, accesorios, etc. en el mercado peruano, sino que también impulsará que el Perú se convierta en un centro de distribución automotriz para la región.

De la misma manera, gracias a esta obra de gran envergadura se puede identificar un potencial enorme

para el crecimiento de la industria automotriz en actividades no desarrolladas o que se dejaron de impulsar tiempo atrás, como es el caso del ensamblaje de vehículos, entre otros. Es decir, el puerto de Chancay tiene el potencial de convertirse en un catalizador del establecimiento de plantas ensambladoras de vehículos en nuestro país. Su capacidad para mejorar la logística, reducir costos, atraer inversiones y generar empleo lo posiciona como un proyecto estratégico para el desarrollo del sector automotriz en el Perú. No obstante, para capitalizar plenamente este potencial, es necesario abordar desafíos claves, incluyendo la competencia regional, un marco legal y normativo que promueva, proteja y brinde predictibilidad a la inversión privada, el desarrollo de capital humano y su sostenibilidad ambiental. Con una planificación adecuada y políticas de apoyo, el Megapuerto de Chancay podrá transformar al Perú en un importante centro de ensamblaje automotriz en América Latina.

CHANCAY

6



La ciudad de Chancay está ubicada en la provincia de Huaral, a unos 78 km al norte de Lima. Tiene un área de terreno de 155.9 km² y una población de más de 65 mil habitantes. Con una rica historia y un potencial económico creciente, esta ciudad se está convirtiendo en un importante polo de desarrollo en el país.



Entre las principales actividades económicas que sostiene a Chancay se encuentra la agricultura, la cual se beneficia de un clima favorable y suelos fértiles. Los principales cultivos incluyen la caña de azúcar, utilizada tanto para la producción de azúcar como para la elaboración de alcohol y otros derivados. Según estadísticas locales, la producción anual de caña de azúcar supera las 50 mil toneladas. Asimismo, se cultiva una variedad de frutas, como palta, mango y cítricos. En 2022, la producción de palta alcanzó las 15 mil toneladas, reflejando una tendencia al alza debido a la creciente demanda internacional. A ello también se suma la producción de espárragos, alcachofas y legumbres, con una producción combinada de alrededor de 10 mil toneladas anuales.

Como la mayoría de las ciudades costeras, la pesca en Chancay también es una actividad económica relevante; así, tanto la pesca artesanal como la industrial juegan un rol importante. Una de las especies de mayor captura en el mar chancayino es la anchoveta, la misma que es utilizada prin-

Fuente:
7: Castillodechancay.com



principalmente para la producción de harina y aceite de pescado. En 2023, la captura de dicho recurso hídrico superó las 25 mil toneladas en Chancay, según cifras del Ministerio de la Producción (Produce). De igual manera, la pesca de especies como el lenguado, merluza y camarones también es significativa, contribuyendo tanto al consumo local como a la exportación.

Otra de las actividades que ha ido ganando importancia en esta ciudad es el turismo, el cual ha experimentado un crecimiento constante, impulsado por sus atractivos naturales e históricos. Los principales puntos de interés son: el Castillo de Chancay, edificación que data del año 1925 y que cuenta con una extensión de 2,200 metros cuadrados, con un estilo que re-





Fuente:
8: Elcomercio.pe

fleja influencias medievales españolas, con almenas, escaleras serpenteantes y pasadizos secretos, y que además recibe alrededor de 100 mil visitantes cada año, según la municipalidad de dicha ciudad; las playas chancayinas, como El Paraíso y Puerto Chancay, son destinos populares para turistas locales y extranjeros; ecoturismo y rutas gastronómicas, las cuales vienen ganando popularidad y que, a la fecha, mueve alrededor de S/ 5 millones, de acuerdo a las autoridades locales.

Finalmente, la industria manufacturera ha evidenciado una mayor presencia en la economía local. Destaca la agroindustria, en donde empresas locales vienen invirtiendo en el procesamiento de productos agrícolas, como frutas y caña de azúcar, para la exportación. Igualmente, la instalación de plantas de procesamiento de harina y aceite de pescado está en expansión, con una capacidad de producción que ha alcan-

zado las 20 mil toneladas anuales, según Produce.

De tal modo, Chancay se destaca como una ciudad con una economía diversificada y en crecimiento. La agricultura, pesca, turismo, comercio, servicios, y manufactura son las principales actividades que sustentan su desarrollo económico. En ese sentido, con la implementación de proyectos de infraestructura de gran envergadura, como el Megapuerto de Chancay, y el impulso en sectores clave, la ciudad tiene las condiciones para convertirse en un importante polo de desarrollo económico, no solamente para dicha ciudad sino también para el Perú en general. La combinación de recursos naturales, inversión en infraestructura y un entorno favorable para los negocios augura un futuro prometedor para Chancay.



ORIGEN Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Se calcula que el costo total de esta obra bordearía los US\$ 3,600 millones, de acuerdo con información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Como hemos mencionado anteriormente, el megapuerto de Chancay ha sido un proyecto que desde un inicio tuvo como objetivo ser una de las obras de infraestructura más ambiciosas y estratégicas de la historia reciente de nuestro país. No cabe duda de que está destinado a convertir al Perú en un importante hub logístico en la costa del Pacífico sudamericano, con un impacto significativo en la economía nacional y regional.

Se calcula que el costo total de esta obra bordearía los US\$ 3,600 millones, de acuerdo con información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), y contará con la capacidad de recibir los buques de carga más grandes del mundo, que son aquellos que pueden transportar más de 18 mil contenedores. En ese sentido, se espera que dicha infraestructura pueda atraer alrededor de un 50% de los US\$ 580,000 millones, aproximadamente, que mueve anualmente

Fuente:
9: Andina.pe



el comercio entre China y América del Sur, según estimaciones oficiales.

Cabe señalar que no es un proyecto reciente. Su historia se remonta a inicios del 2008, cuando Volcan Compañía Minera comenzó a explorar la viabilidad de desarrollar un puerto de gran capacidad en la región de Chancay. La elección de esta ciudad, como ubicación estratégica se debió a su proximidad a Lima y su acceso directo al Océano

Si bien Cosco ya participa como inversionista en 52 puertos y terminales a nivel global, este será el primer puerto manejado por capitales chinos en toda América Latina.

Fuente:
10: Andina.pe

10



Pacífico. Más adelante, desde el 2019, pasó a ser manejado por la compañía estatal china Cosco Shipping Ports, que obtuvo el control del 60% del proyecto, tras un acuerdo con la minera Volcan, propiedad de la suiza Glencore, que se mantiene como socia minoritaria con 40% de las acciones. Si bien Cosco ya participa como inversionista en 52 puertos y terminales a nivel global, este será el primer puerto manejado por capitales chinos en toda América Latina.

La obra incluye la construcción de muelles y terminales modernos capaces de recibir buques de gran calado; el desarrollo de áreas de almacena-

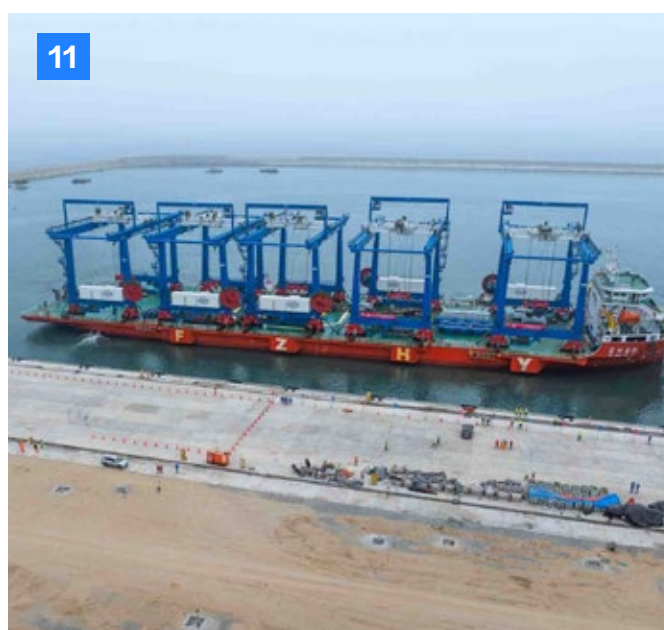
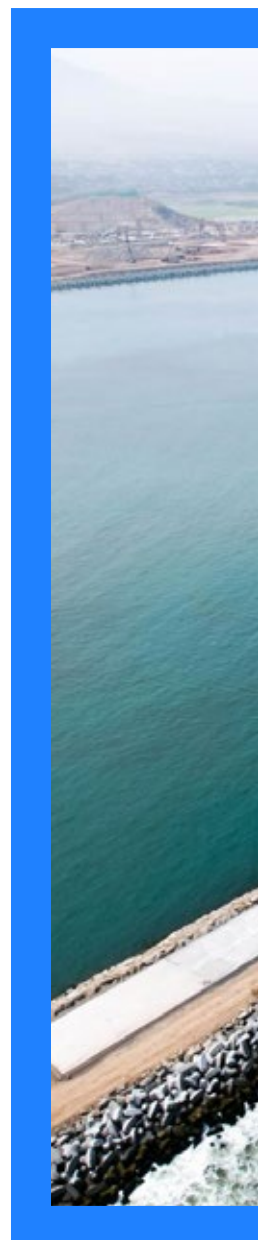
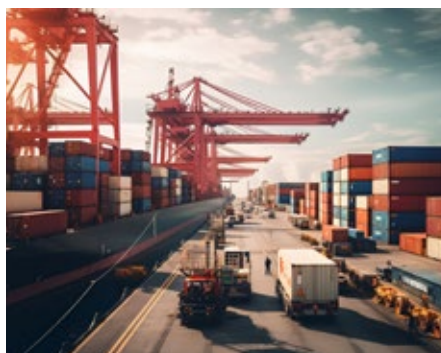
miento y patios de contenedores; obras de dragado para alcanzar la profundidad necesaria para grandes embarcaciones. Asimismo, se ha realizado la construcción y mejora de carreteras y vías de acceso aledañas al terminal portuario, y el despliegue de enlaces ferroviarios para facilitar el transporte de mercancías.

Puntualmente, el terminal de Chancay será un puerto multipropósito que movilizará carga en contenedores, carga general, carga a granel no mineral, carga líquida y carga rodante.

El puerto estará compuesto por tres grandes zonas:

- **Zona Operativa Portuaria:** En donde se realizan las actividades portuarias propiamente dichas, y comprende los muelles, espigones, canales de ingreso marítimos, áreas de almacenamiento para contenedores carga a granel y rodante, áreas de mantenimiento y talleres. La Zona Operativa Portuaria se ubica en la parte noroeste del área del proyecto e incluye el macizo de Punta Chancay, el área marítima circundante, la

Fuente:
11: Andina.pe

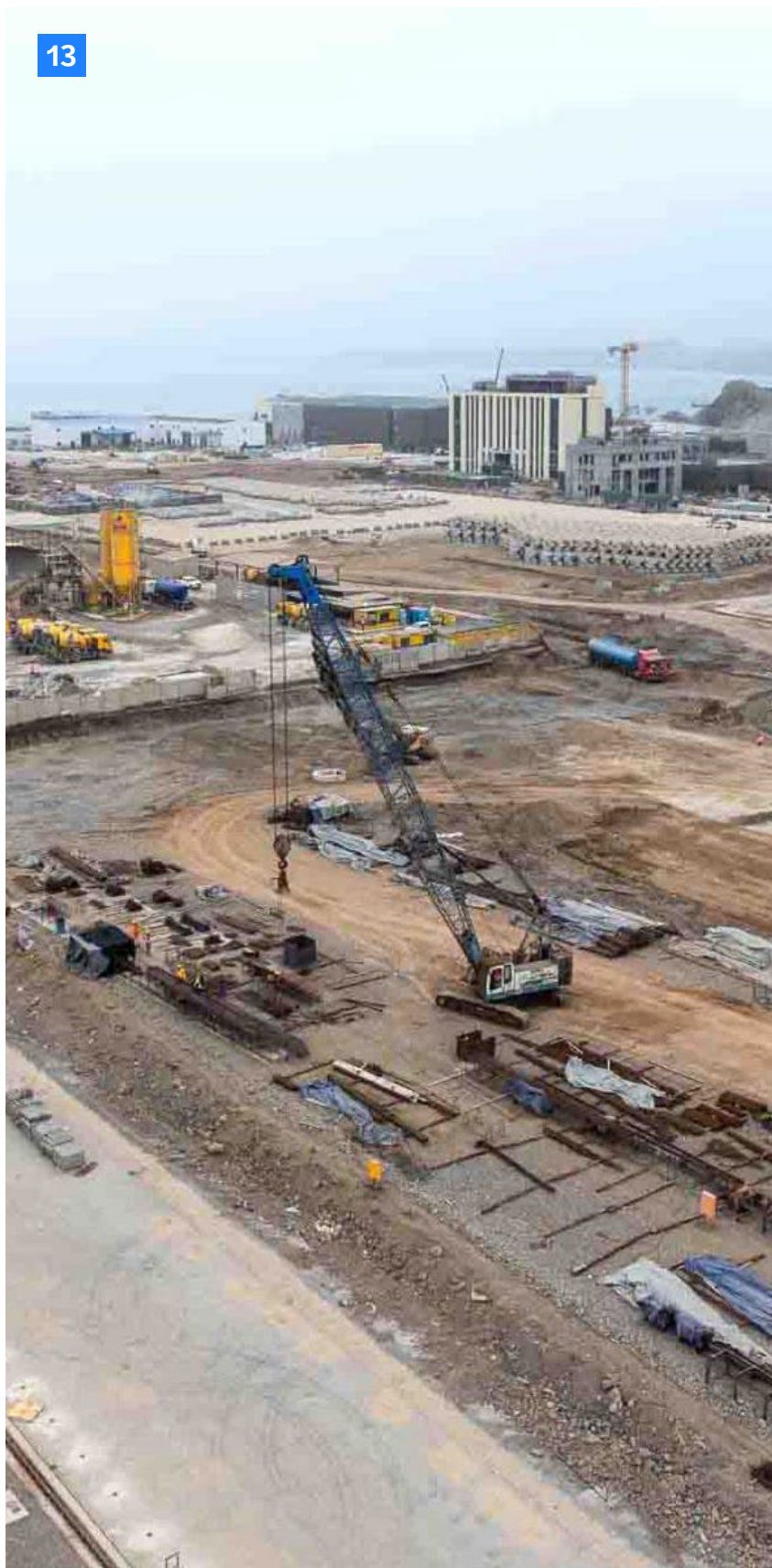




Fuente:
12: Andina.pe

bahía (que se extiende hacia el este) y la zona marítima (que se extiende al sur de Punta Chancay).

- **Complejo de Ingreso:** Incluye el antepuerto vehicular, puertas de ingreso al Terminal, área de inspecciones de aduanas, oficinas administrativas y áreas de servicios logísticos y de apoyo. Se ubica hacia el este de la Zona Operativa a una distancia de aproximadamente 2 kilómetros.
- **Túnel Viaducto Subterráneo:** Conecta el Complejo de Ingreso con la Zona Operativa Portuaria, tiene una longitud de 1.8 kilómetros y constituye un corredor vial segregado y exclusivo para el tránsito de carga relacionado a la operación portuaria. Cuenta con 3 carriles vehiculares, dos fajas transportadoras para graneles sólidos y tuberías multiproducto de graneles líquidos.



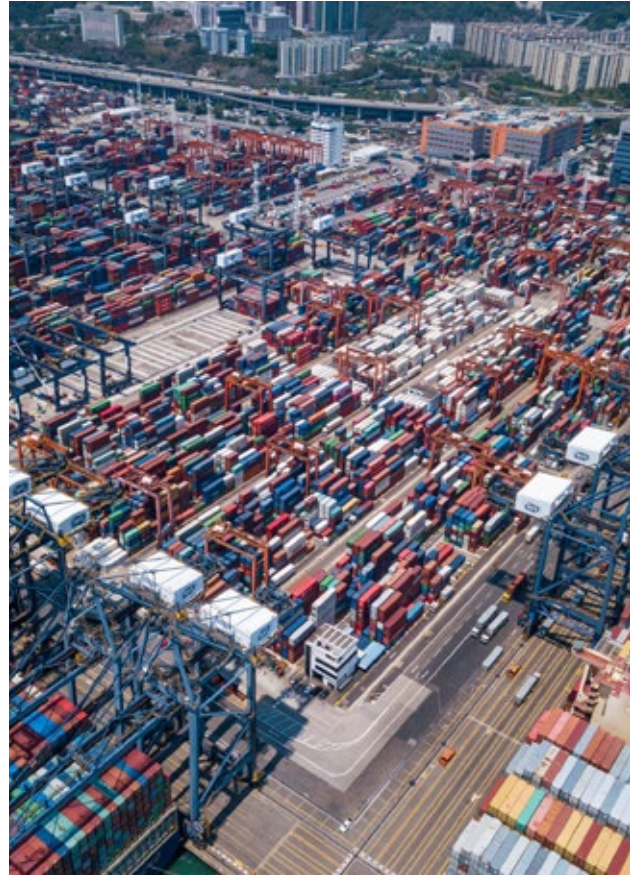
Fuente:
13: Andina.pe

Si bien la inversión estimada total del proyecto es de US\$ 3,600 millones, estará dividida en tres etapas. La primera fase se desarrollará en un área de 141 hectáreas y comprende la construcción de un intercambio vial de acceso desde la carretera Panamericana hasta el antepuerto vehicular, el túnel de conexión con la Zona Operativa Portuaria y el Complejo de Ingreso. Asimismo, en la Zona Operativa se construirán los canales marítimos de aproximación y maniobra de naves, el espigón de abrigo al sur de Punta Chancay y los primeros 4 amarraderos.

Los amarraderos 1 y 2 forman parte del Terminal de Graneles, Carga General y Rodante. El amarradero 1 es un muelle multipropósito que estará destinado a atender prioritariamente la demanda de graneles sólidos y líquidos, así como la carga rodante. El amarradero 2 es un muelle destinado a atender prioritariamente la demanda de naves de transporte tanto de carga general como suelta no contenerizada. Dicho amarradero también atenderá naves del tipo Ro / Ro para carga rodante. Ambos amarraderos contarán con el equipamiento de carga, descarga, así como las

respectivas plataformas de almacenamiento de carga general y rodante.

Los amarraderos 3 y 4 forman parte del Terminal de Contenedores, serán muelles especializados para atender naves porta contenedores, contarán con equipamiento moderno de alta tecnología para carga, descarga y transferencia de contenedores, patios de almacenamiento, áreas administrativas y de servicios, así como los talleres que se requieren para el eficiente funcionamiento del Terminal.



De otro lado, la segunda etapa incluirá la expansión de la capacidad del puerto, incluyendo la construcción de más muelles y la ampliación de las áreas de almacenamiento, lo que sumaría una inversión de US\$ 1,000 millones y estaría lista en el 2030. Finalmente, en la tercera fase se tiene previsto el desarrollo de infraestructura complementaria y mejoras tecnológicas, como sistemas avanzados de gestión portuaria y automatización, en el que se destinará US\$ 1,400 millones de inversión y que se tiene previsto para el 2035.

IMPACTOS **GENERALES**

El impacto económico en nuestro país será significativo, mejorando la competitividad y facilitando el comercio exterior.

En Chancay estamos ante un proyecto transformador que tiene el potencial de reconfigurar la economía peruana y fortalecer las relaciones comerciales internacionales, particularmente entre China y Sudamérica. Sus objetivos estratégicos abarcan desde la mejora de la capacidad logística y la generación de empleo, hasta la atracción de inversiones y la modernización tecnológica. El impacto económico en nuestro país será significativo, mejorando la competitividad y facilitando el comercio exterior. En el ámbito internacional, se posicionará como un hub logístico crucial en el Pacífico, facilitando el comercio



Fuente:
14: Andina.pe



global y estrechando los lazos comerciales entre Asia y nuestra región. Gracias al respaldo financiero de China y una orientación hacia la sostenibilidad y la eficiencia, dicho terminal se podrá consolidar como un pilar clave en la infraestructura portuaria y el crecimiento económico de la región.

Los múltiples impactos que tendrá este colosal proyecto van desde la creación de empleo (directo e indirecto), impulso al comercio exterior, atracción de inversiones relacionadas y desarrollo industrial, reducción de costos logísticos y tiempos de envío, mejora de infraestructura y conectividad, desarrollo tecnológico, y todo ello generará un impacto positivo en el PBI nacional.

La Asociación Peruana de Operadores Portuarios (Asppor) estimó que la fase de construcción ya ha creado 1,500 empleos directos.



Respecto al impacto en el empleo, la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (Asppor) estimó que la fase de construcción ya ha creado 1,500 empleos directos, incluyendo obreros en construcción, así como profesionales en ingeniería, logística, administración y otros servicios relacionados. Asimismo, ha señalado que se han generado alrededor de 7,500 empleos indirectos en diversos rubros

Fuente:
15: Andina.pe



económicos relacionados a la construcción del mencionado terminal. Puntualmente, ha resaltado que un gran porcentaje de estos empleos benefician a la población local de Chancay y los grupos poblacionales circundantes. La creación de estos empleos durante la construcción inyecta capital directamente en la economía local, aumentando el poder adquisitivo y estimulando el crecimiento de otros sectores económicos, como el comercio y los servicios.

Asimismo, Produce estima que se generarán alrededor de 8,550 empleos directos durante la operación del terminal portuario, los cuales incluirán operadores de grúas y maquinaria, personal de manejo de carga, técnicos en logística, profesionales de la administración portuaria, especialistas en tecnología y personal de seguridad. De igual manera, se considera que por cada empleo directo que se produzca, se crearán al menos dos empleos indirectos en sectores como transporte, logística, manufactura, servicios financieros y comercio.

Del mismo modo, el desarrollo del terminal portuario también ha incentivado la inversión en capacitación

y desarrollo de capital humano. La municipalidad de Chancay junto al Gobierno Central e instituciones de educación superior técnica vienen implementando programas de capacitación y formación para asegurar que la fuerza laboral local esté equipada con las habilidades necesarias para operar en un puerto de clase mundial. Estos programas incluyen entrenamiento en el manejo de maquinaria pesada, logística portuaria, administración y tecnologías de la información. En esa línea, los administradores del megapuerto están colaborando con instituciones educativas y centros de formación técnica para desarrollar currículos específicos que respondan a las

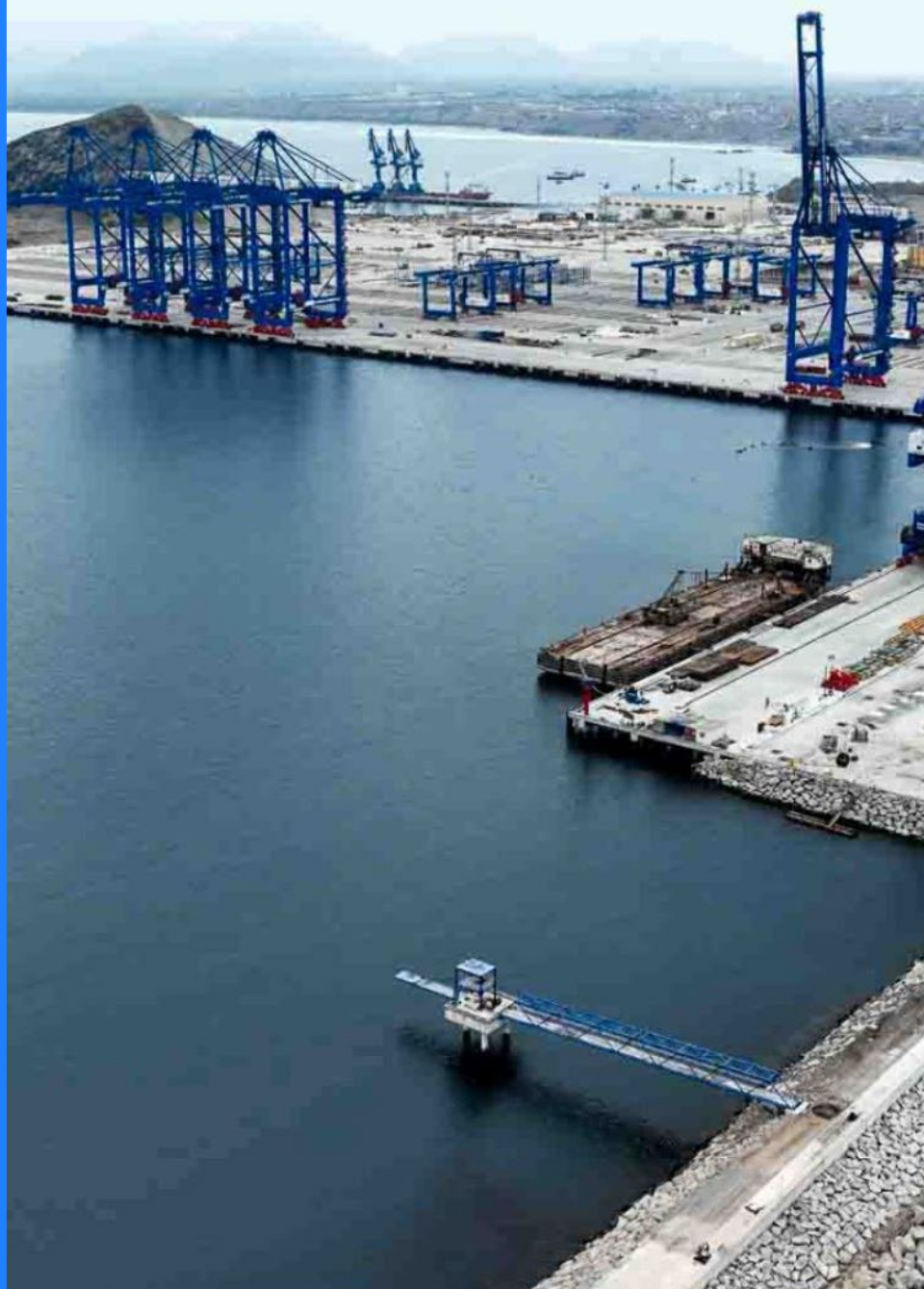
El Megapuerto de Chancay transformará el comercio exterior de Perú, facilitando las exportaciones e importaciones y mejorando la competitividad del país en el mercado global.

Fuente:
16: Andina.pe



necesidades del terminal, asegurando una oferta continua de trabajadores calificados.

Por otra parte, el Megapuerto de Chancay ha sido configurado para transformar el comercio exterior de Perú, facilitando tanto las exportaciones como las importaciones y mejorando la competitividad del país en el mercado global. Este terminal aumentará significativamente la capacidad portuaria de Perú, permitiendo manejar mayores volúmenes de carga. Además, está diseñado para manejar hasta 1.5 millones de TEU (unidades equivalentes a veinte pies) en su primera fase, con planes de expansión para alcanzar hasta 3 millones de TEU en fases posteriores. Esto representará un aumento considerable respecto a la capacidad actual del puerto del Callao, que maneja alrededor de 2.5 millones de TEU anualmente. De igual manera, además de contenedores, el puerto administrará carga general y graneles sólidos y



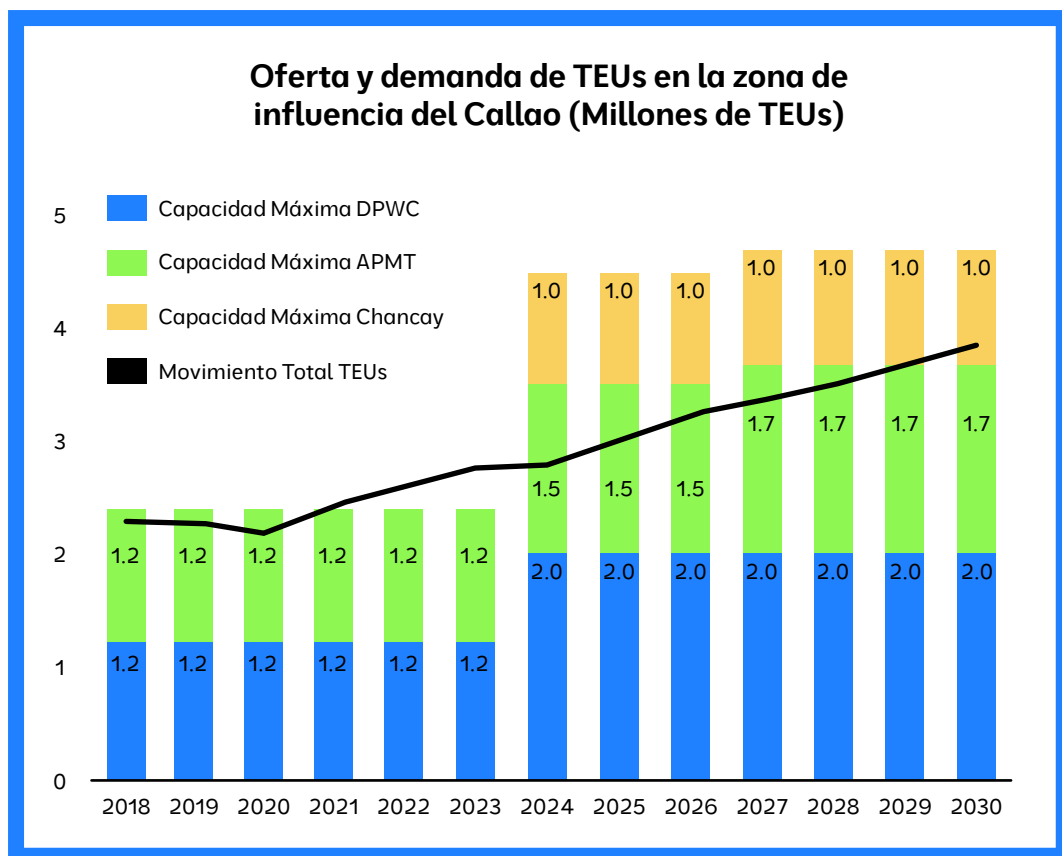
Fuente:
17: Andina.pe



líquidos, aumentando la capacidad total de manejo de carga en el país.

Según cifras de Ositran al 2023, la capacidad máxima de contenedores que se pueden recibir en la zona de influencia del Callao se encuentra por debajo del movimiento total que ahora existe. Es decir, actualmente el mercado de contenedores en la zona centro del país opera en una situación de exceso de demanda, puesto que la capacidad de movimiento de contenedores es menor al demandado por el mercado. No obstante, la entrada en operación de la primera etapa del Puerto de Chancay incrementaría la capacidad de manejo de contenedores en 1 millón de TEU, según Macroconsult, a diferencia de las proyecciones oficiales que la sitúan en 1.5 millones de TEU. Esta situación no solo contribuirá a cubrir la demanda actual, sino que generaría un exceso de capacidad y con ello mayor competitividad.

El mercado de contenedores en la zona centro del país opera en una situación de exceso de demanda.



Fuente:
Ositrán, APN, medios. Elaboración y proyección: Macroconsult

Tal como lo mencionamos anteriormente, Chancay apunta a convertirse en un hub logístico clave en la costa del Pacífico, mejorando la conectividad marítima del Perú, principalmente con Asia, además de Norteamérica y otras regiones. Esto facilitará el acceso a nuevos mercados y fortalecerá las rutas comerciales existentes. Igualmente, ayudará a reducir los tiempos de tránsito de mercancías, permitiendo a los exportadores peruanos competir mejor en el mercado internacional.

Facilitará el acceso a nuevos mercados y fortalecerá las rutas comerciales existentes.

Actualmente, los barcos que viajan desde América del Sur a China suelen tardar más de 45 días. Esto a menudo implica escalas en América Central, México o Estados Unidos. Una vez que el megapuerto esté operativo, se espera que sirva como la puerta de entrada de Sudamérica a Asia, proporcionando una ruta directa a China. Se prevé que con ello se produzca una reducción estimada en los tiempos

Chancay apunta a convertirse en un hub logístico clave en la costa del Pacífico, mejorando la conectividad marítima del Perú.



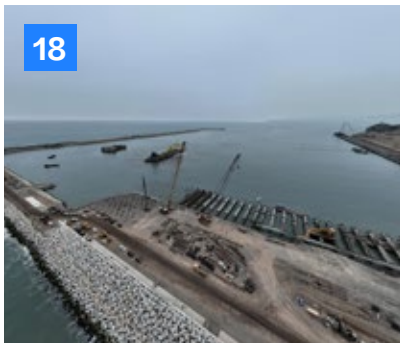
de navegación de al menos 10 días, según Cosco Shipping. La disminución del tiempo de envío tiene un impacto financiero significativo. Los ahorros se traducen en costos operativos más bajos para las empresas exportadoras e importadoras, que van desde reducción en combustible, mantenimiento de buques y costos laborales, entre otros, mejorando la competitividad de la industria local.

De esta forma, el terminal chancayino apunta a ser un catalizador para el comercio exterior peruano, aumentando la capacidad portuaria, reduciendo costos logísticos y mejorando la conectividad internacio-

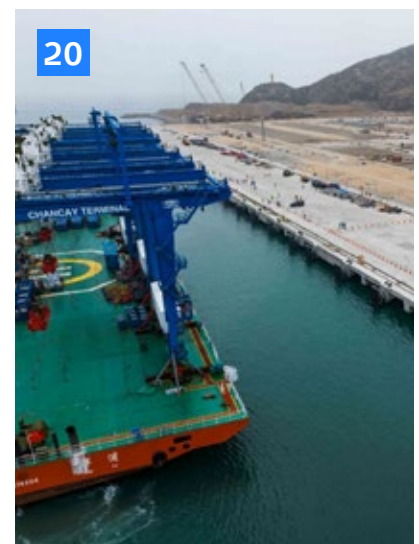
nal. Con un impacto significativo en las exportaciones e importaciones, la balanza comercial y la atracción de inversiones extranjeras, el puerto contribuirá a mejorar la competitividad de Perú en el mercado global.

En cuanto a los impactos en la atracción de inversiones y desarrollo industrial, el terminal de Chancay tiene un papel crucial en el arribo de inversiones a nuestro país, así como en el impulso a actividades industriales y de otros sectores económicos; todos cuales se beneficiarán del importante movimiento comercial que se generará.

De acuerdo con Proinversión, se espera que se produzcan inversiones por un total de US\$ 1,000 millones, tanto de carácter público como privado, en infraestructura de transpor-



Fuente:
18,19,20: Andina.pe





te, incluyendo mejoras en carreteras, ferrocarriles y conexiones intermodales para facilitar el movimiento de mercancías hacia y desde el puerto. Del mismo modo, la adopción de tecnologías avanzadas y sistemas automatizados en el puerto atraerá inversiones en tecnología de la información y soluciones de automatización, estimadas en alrededor de US\$ 500 millones.

Además, se tiene en proyecto la construcción de un complejo logístico e industrial, bautizado como Chancay Park, el cual formará parte del llamado Nodo Portuario-Industrial de Chancay, y tendrá una vocación multifuncional integrada, para incluir zonas logísticas, industriales, complejos de servicios y tecnología e incluso áreas residenciales. El área total de dicho proyecto será de

842.5 hectáreas (ha), de las cuales 58.8 ha serán destinadas a logística, 87 ha a fines residenciales, 17.4 ha para espacios comerciales, 233.6 ha a la zona industrial, 4 ha para amenidades y más de la mitad del terreno (441.7 ha) tendrá vegetación. La primera etapa del desarrollo del referido parque involucrará una inversión cercana a los US\$ 250 millones.

Asimismo, se espera que el megapuerto impulse la industria del enlatado y el congelado en el sector pesquero. Estimaciones de Pro-



duce señalan que también se beneficiará a la industria harinera, generando aproximadamente S/ 450 millones y creando 1,200 puestos de trabajo. Igualmente, dicho ministerio aseveró que en el caso de la industria manufacturera el impacto se dará principalmente en los sectores de alimentos, bebidas, metalmecánica y muebles, con una generación de recursos que bordeará los S/ 4,200 millones que, a su vez, permitirá generar 6,000 empleos directos. La misma línea seguirían sectores como el comercio al por menor (centros comerciales), hoteles y restaurantes (cadenas hoteleras y turismo gastronómico), e inmobiliario (edificaciones para vivienda), entre otros, al igual que el sector automotriz, el cual desarrollaremos con mayor detalle más adelante.

Como parte del desarrollo industrial que se generaría por las actividades del terminal portuario de Chancay, un aspecto de enorme potencial, pero que solo está quedando en las declaraciones de las autoridades es la implementación de una Zona Económica Especial (ZEE) en la ciudad norteña. Como sabemos, las ZEE son herramientas empleadas internacionalmen-

Se tiene en proyecto la construcción de un complejo logístico e industrial, llamado "Chancay Park", que formará parte del Nodo Portuario-Industrial de Chancay.

Fuente:
21,22: Andina.pe



21



22

La posibilidad de atraer inversiones extranjeras para distintos sectores, y de desarrollar polos industriales, se incrementa considerablemente.

te como hubs logísticos de comercio transfronterizo por su eficiencia operativa y reducidos costos logísticos en comparación con regímenes regulares. Esto implica exoneraciones de diversas tasas impositivas, como IGV, aranceles y otros impuestos, tanto del Gobierno Central, regional y municipal, tanto para los bienes importados como las mercancías producidas dentro de las ZEE. Actualmente, en nuestro país existen cuatro zonas especiales: ZED Paita, ZED Ilo, ZED Matarani y Zofratacna.

Chancay, por ser sede del megapuerto, cuenta con todas las características para convertirse en una ZEE. Asspor ha señalado que si Chancay es declarada como ZEE podrán sentarse las bases para una adecuada articulación de varios focos productivos que se conviertan

en cadenas de valor con proyección global. Pero para ello, señala, el marco legal debe estar completo y listo; es decir, se debe aprobar la nueva ley marco para Zonas Económicas Especiales, un proyecto del Poder Ejecutivo que está pendiente de ser aprobada en el Congreso. De materializarse la implementación de una ZEE en Chancay, la posibilidad de atraer inversiones extranjeras para distintos sectores, y de desarrollar polos industriales, se incrementa considerablemente, lo que podría dar un impulso adicional a actividades como la agroindustria, manufactura, automotor, operaciones de maquila, así como el desarrollo de nuevos rubros económicos (sectores tecnológicos, producción de mercancías de alta gama), contribuyendo a la diversificación de la economía nacional.

En total, estimaciones oficiales proyectan que el terminal de Chancay puede generar un impacto en la economía peruana que ascendería a US\$ 4,500 millones anuales, lo que equivale a 1.8% del PBI nacional.



IMPACTO EN EL SECTOR AUTOMOTOR



Uno de los sectores económicos que recibirá el impulso del megapuerto de Chancay es la actividad automotriz. El puerto chancayino tiene el potencial de influir significativamente en el referido sector en el Perú, así como en toda la región, desde la importación y exportación de vehículos, hasta la posible instalación de plantas ensambladoras. Para un mejor desarrollo sobre los potenciales impactos del mencionado terminal en la industria automotriz, los explicaremos en función a tres momentos: corto, mediano y largo plazo. Asimismo, en las siguientes líneas, señalaremos algunas particularidades que hemos podido recoger directamente de los actores del sector, así como dificultades y/o trabas que deben ser atendidas para maximizar los beneficios del megapuerto.



En el corto plazo

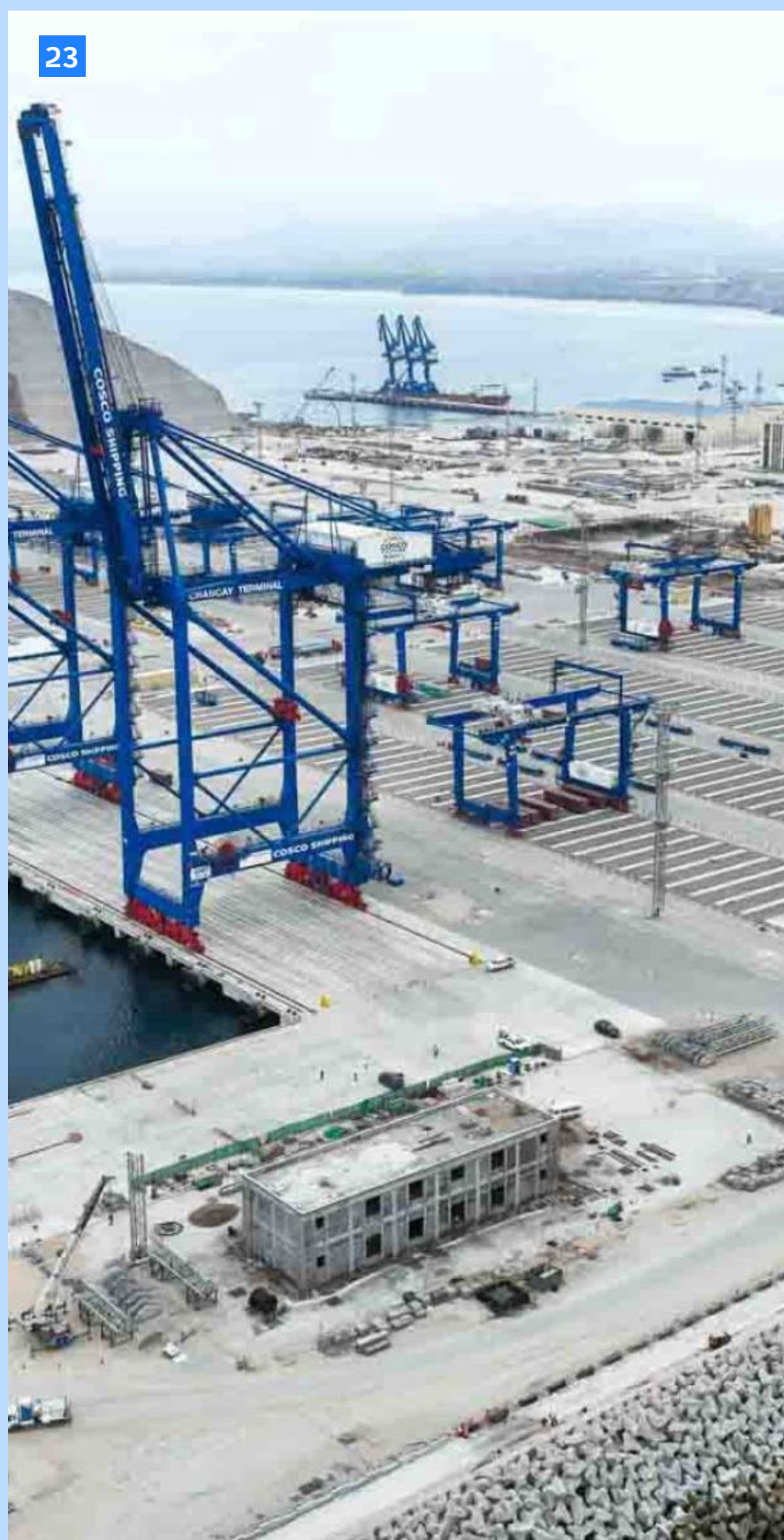
Uno de los principales impactos de terminal de Chancay será la reducción de los costos logísticos de importación, el cual podría reducirse entre un 20% y 25% según estimaciones del MTC y Proinversión, aunque se está a la espera de conocerse las tarifas del uso de servicios de dicha instalación. Del mismo modo, los tiempos de tránsito de vehículos se podrían reducir en aproximadamente 30%, dándole un mayor grado de competitividad a la industria. Todo ello podría llevar a que el terminal pueda ser usado por empresas automotrices para enviar sus vehículos producidos en países vecinos, como Brasil, hacia mercados de todo el mundo. Igualmente, Cosco Shippings ha señalado que la capacidad del puerto para manejar vehículos aumentará significativamente, permitiendo la importación de hasta 200,000 vehículos adicionales anualmente.

Mediano plazo

Se espera que ingresen inversiones que permitan la instalación de plantas ensambladoras de vehículos. En ese sentido, la posición del Gobierno es la de promover, en Chancay, el es-

tablecimiento de plantas de ensamblaje, principalmente de autos eléctricos, para ello se busca atraer inversiones de fabricantes de automóviles eléctricos y empresas de manufactura de partes y piezas automotrices. En este tema puntual, una condición necesaria es que se cree una ZEE, la cual ayudaría a generar el ambiente ideal para el desarrollo de dicha industria. Del mismo modo, también es necesario que toda la cadena de valor requerida para estas plantas esté disponible. Por ejemplo, si bien nuestro país es un importante exportador de cobre (segundo mayor productor a nivel mundial), se requiere de la capacidad para producir cables de cobre, es decir contar con una industria capaz de transformar dicha materia prima en bienes secundarios. En esa línea, el Perú tiene reservas de litio y países vecinos con importantes reservas también, como Chile y Argentina, pero si lo que se busca es ensamblar vehículos eléctricos, también será necesario contar con una industria lista para producir baterías de litio, entre otros aspectos a considerar. Un ejemplo ilustrativo inverso son los parabrisas, que ya se tienen, pues AGP, compañía peruana de tecnolo-

Fuente:
23: Andina.pe



El movimiento de mercancía rodante, como automóviles, camiones y similar, se suele realizar mediante buques Ro-Ro.

gía avanzada, los produce para muchas marcas del mundo. De otro lado, cabe precisar que la presencia de plantas ensambladoras estimularía el crecimiento de proveedores locales, especialmente en autopartes y componentes, formándose un ecosistema que podría impulsar, entre otras cosas, la creación de un importante número de empleos directos e indirectos.

Largo plazo

Cuando el megapuerto de Chancay se encuentre consolidado como hub regional, y dicha ciudad sea una ZEE con polos industriales en pleno desarrollo, la atracción de plantas ensambladoras y proveedores podría llevar al desarrollo de un clúster automotriz en la región, similar a otros en América Latina, como en México y Brasil. Estos clústeres suelen asociar a empresas fabricantes de la industria automotriz, así como instituciones académicas

y gubernamentales relacionadas a dicho ramo, y buscan facilitar e instrumentar la vinculación, colaboración y coordinación entre empresas, instituciones académicas y gobierno para promover y fortalecer las capacidades y competencias humanas, tecnológicas y productivas de las empresas de la industria, así como construir las condiciones para un ambiente que favorezca el desarrollo integral y sustentable de toda la cadena de valor. Ejemplos son los clústeres de Nuevo León, Jalisco, Querétaro, Guanajuato, entre otros. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la implementación de un clúster automotriz podría generar inversiones por un total de US\$ 2,000 millones.

Por otra parte, y entrando a las particularidades de la industria automotriz y su capacidad para acceder a los beneficios del terminal portuario de Chancay, se debe precisar que el movimiento de mercancía rodante como automóviles, camiones y similar, se suele realizar mediante buques Ro-Ro, los cuales cuentan con un sistema que permite que la carga rodada ingrese al buque por medio de compuertas que se en-

24



Fuente:
24: Andina.pe

Los importadores de vehículos se beneficiarían del inicio de operación de Chancay si hay costos logísticos menores.

cuentran en la popa, o en la popa y en la proa del barco, facilitando en gran medida el acceso, carga y descarga del mismo, evitando el uso de grúas y convirtiéndose en la opción más eficiente existente en la actualidad. Asimismo, este tipo de buques tiene una capacidad de carga que, en promedio, oscila entre los 2,000 y 4,000 vehículos, aunque existen embarcaciones que pueden trasladar hasta 7,200 vehículos.

De lo anterior, estimamos que la llegada de buques Ro-Ro en Chancay no será inmediata ya que en la actualidad el puerto de Callao recibe dichos cargamentos sin problemas, a lo que se suma que empresas importadoras de vehículos tienen sus sedes de almacenamiento en Lurín y Callao.

El ingreso del terminal chancayino generará mayor competencia con el puerto del Callao, lo que impactaría en las actuales tarifas, así como también podría significar menor congestión en el puerto chalaco. Todo lo anterior sería beneficioso para el sector. Los importadores de vehículos se be-

neficiarían del inicio de operación de Chancay si hay costos logísticos menores. En este punto se debe tomar en cuenta que Chancay aún no publica sus tarifas.

Asimismo, como lo mencionamos líneas arriba, existe un número importante de empresas que importan vehículos nuevos con participación relevante en el mercado y que gestionan su logística en Lurín, mientras que otro grupo de empresas, también importante, gestionan su logística desde el Callao; en ese sentido, están interesadas en conocer las facilidades y beneficios que brindaría el Puerto de Chancay y evaluarían las opciones considerando los costos. En este punto es relevante destacar que una gran ventaja que tendría el puerto de Chancay a futuro, debido a la gran disponibilidad de áreas adyacentes al puerto, es que se podría concentrar en un solo lugar, con las consiguientes reducciones de costos, el integro de los procesos que se tiene desde el desembarco de los vehículos hasta la entrega a los concesionarios:

1. Desembarco de las unidades.

Una gran ventaja que tendría el puerto de Chancay a futuro, debido a la gran disponibilidad de áreas adyacentes al puerto, es que se podría concentrar en un solo lugar, con las consiguientes reducciones de costos, el integro de los procesos que se tiene desde el desembarco de los vehículos hasta la entrega a los concesionarios.

2. Recepción en almacenes autorizados de aduanas; permite optimizar el flujo de fondos para los pagos de derechos de importación, se paga cuando el concesionario adquiere la unidad.

3. Recepción en almacenes simples luego de la nacionalización. Taller de reparación de pequeños daños que se presentan durante el transporte.

4. PDI (pre delivery inspection) antes de ser despachado a los concesionarios.

5. Carga en cigüeñas para el despacho de unidades a los concesionarios.

MÁS TEMAS PARA CONSIDERAR

Otro aspecto que se ha podido advertir es respecto al traslado de los vehículos que llegan al puerto de Chancay hacia los centros logísticos de las empresas concesionarias. Al menos, en el muy corto plazo tras la inauguración del terminal, si estas empresas deciden importar su mercancía a través del megapuerto, se podrían generar mayores costos debido a que el precio del transporte en cigüeñas (vehículos pesados especializados en el transporte de carga rodada, principalmente vehículos livianos) que se adicionaría al precio de venta final del ve-



Fuente:
25: Andina.pe



hículo, teniendo en cuenta que el principal clúster de dicha industria se encuentra en Lurín. Del mismo modo, en el caso de mover la carga de Chancay hacia el Callao, se podría generar un sobrecosto importante debido a la congestión vehicular que en la actuali-

Uno de los impactos positivos que se generarán a partir de la inauguración del terminal de Chancay va a ser el movimiento de carga extranjera de países vecinos.

26



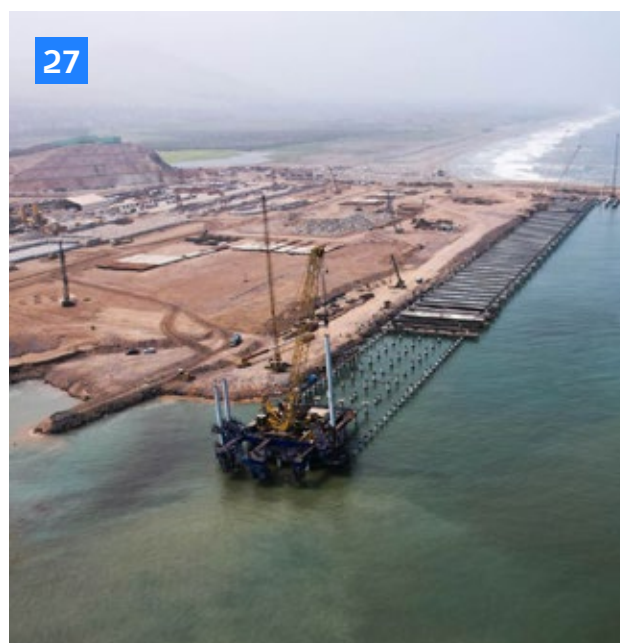
dad suelen sufrir las vías de conexión entre ambas ciudades. Adicionalmente, se sabe que cuando se retira carga del puerto del Callao, un camión puede dar hasta tres vueltas al día, ida y venida, desde el dicho puerto hasta las sedes logísticas. En el caso del terminal de Chancay, solo podría darse una vuelta, por las razones ya señaladas. Además, es importante considerar la falta de unidades de transporte tipo cigüeñas, las unidades ya no se rodarían y se necesitarían más cigüeñas. Igualmente, se debe tomar en cuenta la restricción que existe de no poder transitar con carga en el turno noche, existen centros de control de la SUTRAN que no permiten el tránsito nocturno de cigüeñas cargadas (son consideradas unidades sobre dimensionadas).

Fuente:
26: Andina.pe

Por otro lado, uno de los impactos positivos que se generarán a partir del inicio de operaciones del terminal de Chancay va a ser el movimiento de carga extranjera de países vecinos. Por ejemplo, existe un interés manifestado públicamente desde Brasil, en donde se señala que se van a sacar mercancías hacia Piura por vía fluvial y terrestre y de allí se van a Chancay por vía marítima o por carretera. El interés brasileño por el uso del megapuerto radica en que al comparar el tiempo de viaje que normalmente toma realizar envíos desde la costa atlántica hacia Asia se podría reducir entre 15 y 20 días si salen por Chancay, generándose importantes ahorros. Puntualmente, se espera que Brasil traerá carga a Perú a través de la hidrovía amazónica, con buques pequeños (calado de 1.80 a 2 metros) desde Manaos hasta Yurimaguas y a través de la IIRSA Norte desde Yurimaguas hasta Paita, desde donde se haría el cabotaje (transporte de mercancías entre diversos lugares del territorio de un país sin abandonarlo) hacia Chancay. Este esquema de transporte no sólo generaría mayor necesidad de vehículos pesados, sino dinamizará todo

Brasil traerá carga a Perú a través de la hidrovía amazónica, con buques pequeños (calado de 1.80 a 2 metros) desde Manaos hasta Yurimaguas y a través de la IIRSA Norte desde Yurimaguas.

Fuente:
27: Andina.pe



**Los empresarios
ecuatorianos evalúan
las ventajas de traer sus
productos por vía marítima
hacia Chancay y, sin
descargar tomar la ruta
directa hacia China.**

el movimiento comercial y económico en la zona de influencia, el mismo que se reflejará en un aumento del consumo e ingreso de la población en general (restaurantes, hospedajes, talleres, estaciones, etc.). No obstante, la mayor carga extranjera también va a generar congestión vehicular por lo que se debe trabajar en infraestructura vial que pueda soportar el aumento de la circulación.

Para tener una idea de la dimensión de la carga desde Brasil, se sabe que, desde los estados de Acre, Rondonia y Amazonas se puedan exportar productos por más de US\$ 30,000 millones hacia China, con menos tiempo y ahorro en costos logísticos, además de generar demanda de servicios y oportunidades de trabajo que el país necesita.

Adicionalmente, las autoridades de Bolivia vienen

estudiando la propuesta de trasladar sus operaciones al terminal del norte limeño debido a la considerable ventaja de su posición estratégica con el cada vez más grande mercado asiático, pues representa una reducción en los costos de transporte y en el tiempo hacia mercados como el chino. Así, la visión es generar un conglomerado logístico y tecnológico de empresas en la costa central del Perú, en beneficio de todos los países aledaños y de América del Sur en su conjunto. En esa línea, Ecuador también viene evaluando la posibilidad de utilizar el terminal de Chancay para sus exportaciones. En dicho caso, el interés parte de la ruta directa que tiene dicho puerto con China, que hace que el viaje dure 15 o 20 días, mientras que en la actualidad los productos ecuatorianos siguen una ruta que incluye viajar por México, Los Ángeles (EE. UU.) y de allí parten al gigante asiático, sumando un viaje de 30 a 35 días. Así, la posibilidad que vienen explorando los empresarios de dicho país es traer sus productos por vía marítima hacia Chancay y, sin descargar las mercancías, tomarían directamente la ruta hacia China.

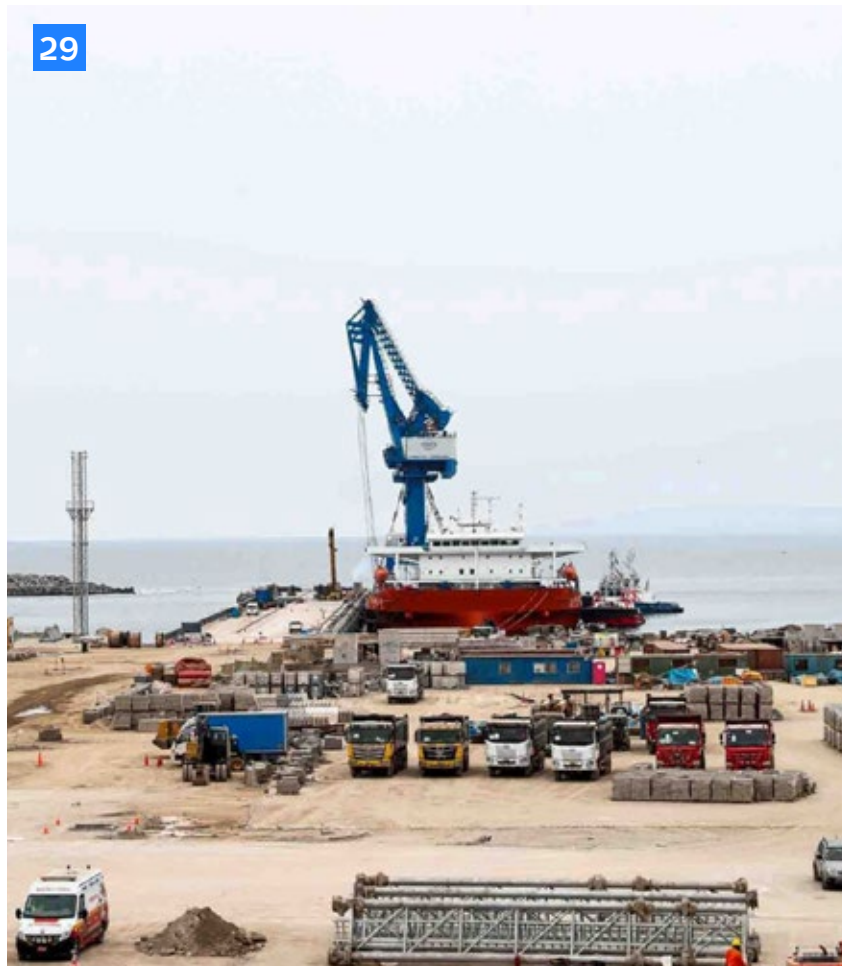


Fuente:
28,29: Andina.pe

En este punto destacar que recientemente el Congreso de la República del Perú aprobó la nueva Ley del Cabotaje, que permite a embarcaciones extranjeras trasladar mercadería entre puertos peruanos, lo cual estaba reservada solo a embarcaciones de navieras peruanas, que no existen. Al ser el puerto de Chancay un HUB para atender mercadería a puertos de países de América Latina, esos barcos podrían también transportar mercadería nacionalizada entre los principales puertos del país: Salaverry, Paita, Matarani, Mollendo. Los vehículos nacionalizados en Chancay podrían ser embarcados a los puertos del sur en este servicio de cabotaje, con la consiguiente reducción de costos logísticos. El cabotaje entre puertos del Perú, reduciría la presión de la circulación

de mayor cantidad de tráileres sobre la carretera Panamericana hacia Lima. El desarrollo del cabotaje entre puertos nacionales es de vital importancia.

De otra manera, debido a la falta de infraestructura vial adecuada en la ciudad Chancay, la necesidad de movilización de las personas será satisfecha por vehículos menores, como motos y trimotos, por lo que se espera un mayor dinamismo en las ventas de estas unidades en el corto plazo. Sobre este punto, Chancay y Huaral son ciudades pe-

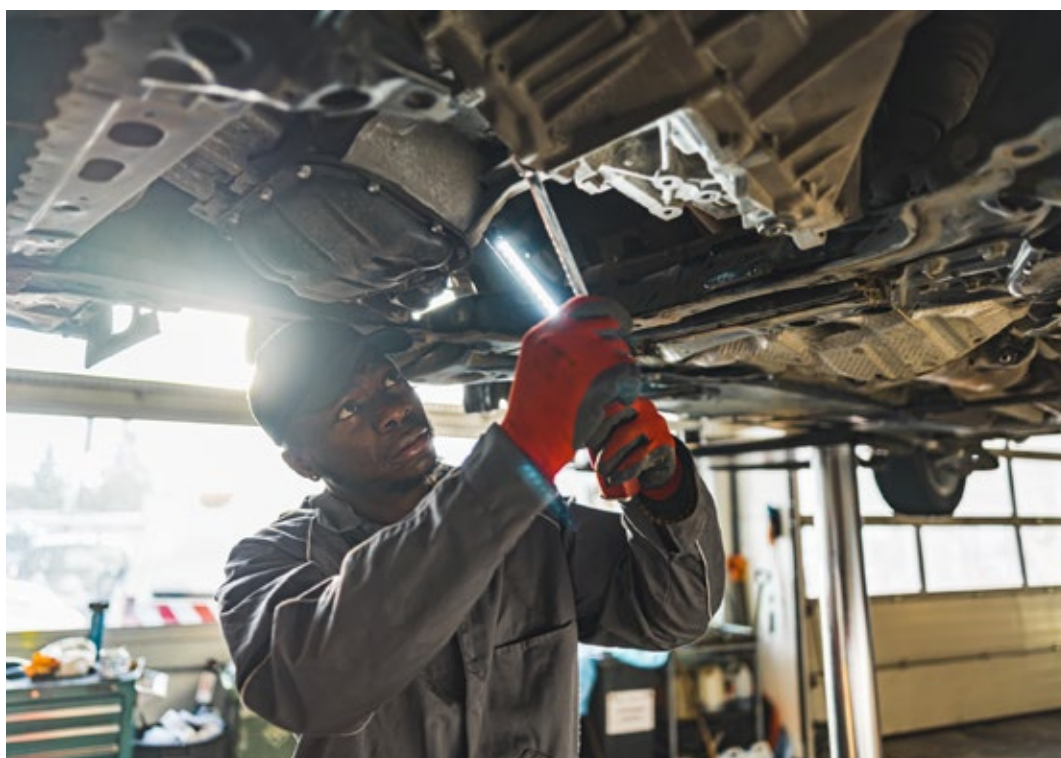


queñas, y tienen un insuficiente desarrollo vial, por lo que estas carencias serán suplidas con vehículos menores, que en un inicio abastecerían las necesidades de transporte de todo el empleo que se generará. Ya en el mediano y largo plazo, con la mejora de la infraestructura vial, los vehículos livianos o transporte público jugarían un papel más importante.

Del mismo modo, el mayor movimiento económico en la zona de influencia de Chancay aumentará las necesidades de transporte desde las diferentes provincias del país hacia esa región, para lo que el servicio de transporte interprovincial ganará importancia,

El mayor movimiento comercial que se va a generar en la zona de influencia va a dinamizar a casi todos los sectores económicos, formales e informales.

con la consecuente mayor demanda de unidades, como buses, para cubrir esa necesidad. Adicionalmente, se creará una demanda de transporte para personal que labore dentro del puerto, la cual podrá ser satisfecha por vehículos livianos, entre ellos unidades eléctricas, con llevarán a la instalación de estaciones de carga.

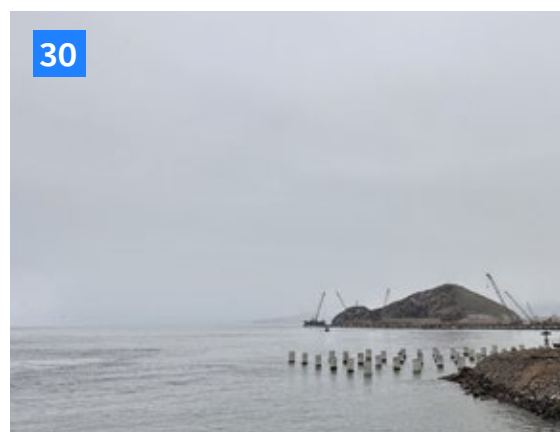


Otro aspecto para tener en cuenta es que el proyecto final de Chancay considere manejar 5 millones de TEU, lo que llevaría a Chancay de tener una población de 70,000 habitantes a 400,000. En ese sentido, a largo plazo esta ciudad se constituirá en un punto importante para el movimiento comercial, ofreciendo oportunidades para que se establezcan empresas del sector automotor dedicadas a la comercialización, mantenimiento y reparación de vehículos automotores, piezas y accesorios. De hecho, el mayor movimiento comercial que se va a generar en la zona de influencia va a dinamizar a casi todos los sectores económicos, tanto formales como informales. De igual manera, los trabajadores de las embarcaciones que lleguen a Chancay darán impulso adicional a la economía de la zona, lo que no solo generará mayor consumo, inversión, empleo e ingresos, sino que también habrá mayor necesidad de vehículos diversos para movilizar a estas personas.

Asimismo, como ya lo mencionamos, las carencias de infraestructura de las vías y el mal estado de las carreteras que conectan Chancay con ciudades como Lima,

Es esencial que el país cuente con la infraestructura adecuada, y en ese sentido se observa una falta de planificación y desarrollo urbano.

Fuente:
30,31: Andina.pe



El MTC ha comunicado una serie de obras que buscan enfrentar los problemas de conectividad.

obliga a que la inversión en infraestructura, como puentes, carreteras, vías de acceso al puerto, entre otros, sea de extrema necesidad, lo cual generará una mayor demanda no solo de maquinaria sino también de vehículos pesados para su construcción, situación que se materializaría en el mediano y largo plazo.

Las vías de ingreso de Chancay hacia la parte norte de Lima no están en condiciones de soportar el aumento del tráfico por día. En este punto es necesario precisar que para que el potencial del puerto de Chancay se materialice, es esencial que el país cuente con la infraestructura adecuada, y en ese sentido se observa una falta de planificación y desarrollo urbano de parte de las autoridades a la fecha. El desarrollo de una red vial eficiente es algo crucial que debe ser abordado con urgencia. La coordinación entre el Gobierno, las municipalidades y el sector privado será fundamental

para asegurar que el puerto no solo sea una obra monumental, sino también un catalizador del desarrollo económico y social para Chancay y el Perú.

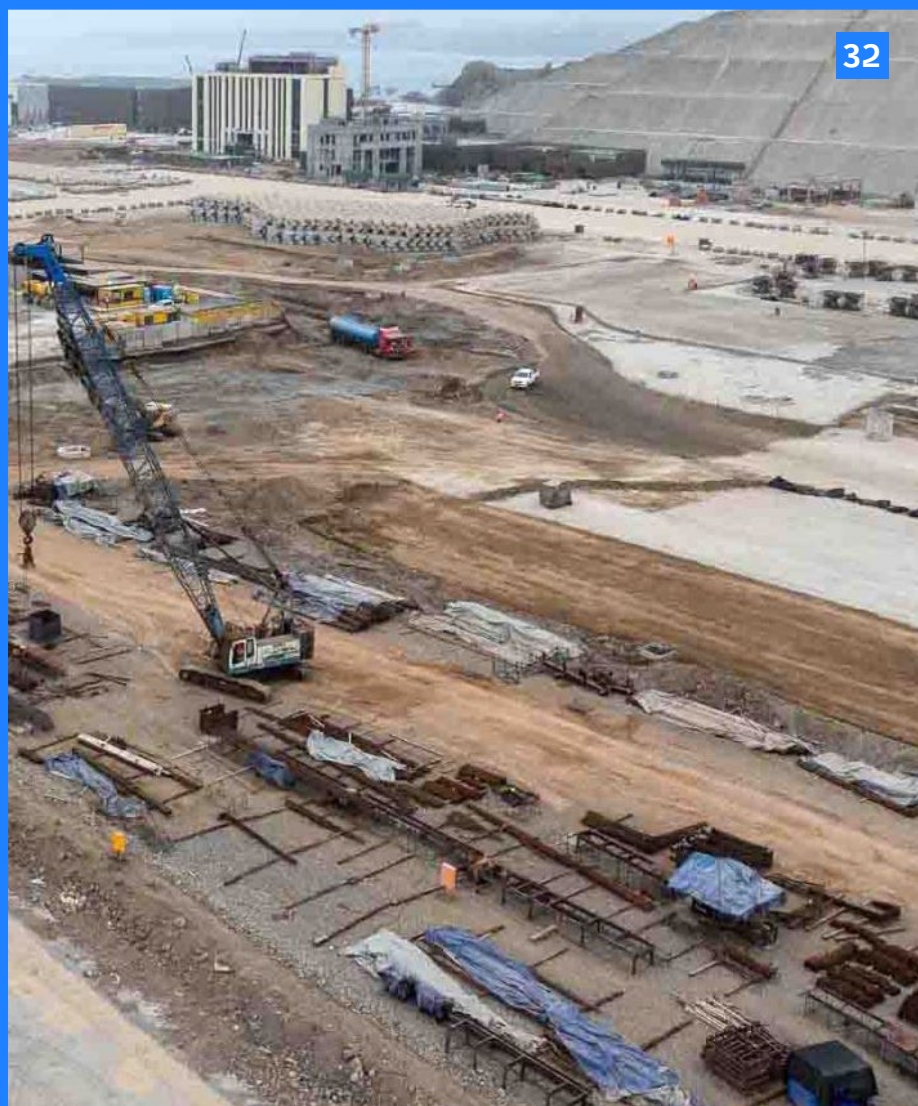
Por ello, es necesaria una conectividad terrestre en los puertos, alimentadores terrestres que vengan de todas partes del Perú, por lo que es urgente desarrollar una infraestructura adecuada que permita una operatividad eficiente del terminal y una distribución efectiva de los bienes que llegarán y saldrán de este. Un primer paso ha sido lo anunciado por el MTC, que ha comunicado una serie de obras que buscan enfrentar los problemas de conectividad, entre los cuales figura el mejoramiento de la Panamericana Norte (Red vial N°5), que incluye la construcción del paso a desnivel en la carretera Panamericana Norte para el acceso a Chancay, la vía Evitamiento Chancay – Chancayllo. Así como el mejoramiento de la avenida Néstor Gambetta – Callao, el antepuerto del Callao y el ferrocarril Lima–Barranca. Estos trabajos de infraestructura tomarán un tiempo importante hasta concretarse, generándose un costo extra por la baja capacidad de planificación del Estado con respecto a



estas obras de gran envergadura.

Si bien es cierto se va disponer de mejor competitividad en temas portuarios, la preocupación para el sector automotor y otros, es que no se tienen los accesos en cuanto a las rutas que se deben mapear y desarrollar

El aumento de las actividades económicas alrededor del puerto de Chancay va a generar una mayor demanda de vehículos, muchos de ellos a GNV.



a fin de garantizar una eficiencia integral, y de esa se tendrá la misma problemática que el Callao de acceso hacia dichos puertos.

Por último, el aumento de las actividades económicas alrededor del puerto de Chancay va a devenir en la mayor necesidad de vehículos, muchos de ellos a GNV, lo que se traduciría en la expansión de todo ese ecosistema, incluido talleres de conversión, estaciones de carga, entre otros. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que el gas natural que llega a los hogares del norte del país es extraído en Camisea y se envía por gasoducto (tubería especial para transportar gas) hasta la planta de Pampa Melchorita en Cañete, y desde ahí, el Gas Natural es licuefactado (llevado a -160° centígrados) para reducir su volumen 600 veces y cargado

Fuente:
32: Andina.pe



en camiones cisterna especialmente acondicionados para esta operación. Estos camiones viajarían hasta las plantas cercanas a Chancay para posteriormente regresar a su estado gaseoso y ser inyectado en la red de ductos tendido que tendrían que tenderse. La cantidad de cisternas necesarias inyectará dinamismo a la comercialización de estos vehículos, teniendo en consideración la carga de estas y la cantidad de almacenamiento en cada una de las estaciones cercanas al puerto.

Adicionalmente, el aumento importante de la actividad económica en la zona de influencia del puerto de Chancay va a significar el incremento de servicios de seguridad, tanto del gobier-

no central, regional y municipal, como de privados, lo que significará la mayor demanda de vehículos (menores y livianos), y de igual modo el terminal incrementará significativamente la demanda de profesionales técnicos, no solo para el puerto, sino también para actividades complementarias. Por ello, las posibilidades de establecer universidades, institutos técnicos, etc., con el objetivo de formar profesionales locales que puedan cubrir la demanda laboral son altas. En ese sentido, se incrementará la demanda de vehículos, menores, livianos y buses para atender la mayor necesidad de movilización de la población relacionadas a estas actividades.

RETOS, DESAFÍOS Y PROBLEMAS POTENCIALES

Los impactos ambientales del terminal se dividen en tres categorías principales: calidad del aire, agua y suelo.

El megapuerto de Chancay representa una gran oportunidad de desarrollo para nuestro país, aunque también ha generado algunas interrogantes acerca de varios retos y desafíos que han aparecido durante la etapa de construcción y se augura que aparecerán otros durante su funcionamiento.

De acuerdo con especialistas, los impactos ambienta-

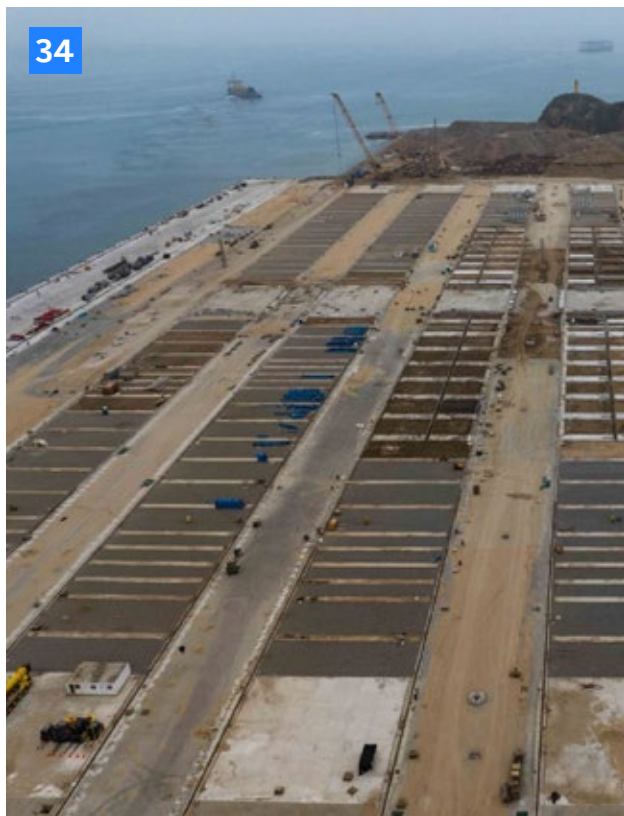
Fuente:
33: Andina.pe



Desde que se colocó la primera piedra en mayo de 2016, la población ha pasado de aproximadamente 56 mil habitantes a más de 65 mil en la actualidad.

les del terminal se dividen en tres categorías principales: calidad del aire, agua y suelo. Estas abarcan 50 puntos críticos, los cuales ya han sido expuestos por la sociedad civil organizada de Chancay frente al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace). En concreto, estos muestran la tensión existente entre la incompatibilidad del proyecto y el entorno natural, que pone en duda la coexistencia armónica entre la infraestructura y la preservación de las áreas naturales valiosas de Chancay, como el Humedal Santa Rosa.

Aquel ecosistema es clave para la conservación de diversas especies, especialmente aves migratorias, así como para prevenir inundaciones y sequías. También, su importancia se extiende a la cultura y la economía local por ser parte de la identidad de las comunidades chancayinas y sustentar la pesca artesanal y el ecoturismo. Del mismo modo, las obras de dragado (excavación submarina) realizados durante la construcción habría venido generando un cambio en la composición de las playas cercanas y el fondo marino, con un posible impacto en las especies que habitan en



Fuente:
34: Andina.pe



el área y alteraciones en las zonas de reproducción de especies importantes para la pesca artesanal. También, hay inquietudes por el estado de las playas de Chancay por el riesgo de descarga de aguas contaminadas. Adicionalmente, persiste el malestar en algunas comunidades chancayinas por el hundimiento de más de diez viviendas, que, aseguran las organizaciones sociales, fueron producto de las vibraciones causadas por las excavaciones subterráneas necesarias para el desarrollo del puerto.

A todo ello se suma la preocupación sobre la capacidad de la ciudad de poder atender al crecimiento poblacional. Desde que se colocó la primera piedra del megapuerto en mayo de 2016, la población ha

Hay inquietudes por el estado de las playas de Chancay por el riesgo de descarga de aguas contaminadas.

experimentado un crecimiento, pasando de aproximadamente 56 mil habitantes a más de 65 mil en la actualidad. Esta cifra se espera que alcance los 400 mil habitantes cuando el puerto se encuentre plenamente operativo. Este aumento poblacional inminente no solo traerá consigo impactos socioculturales y económicos de gran magnitud, sino que también pondrá a prueba la capacidad de la infraestructura y servicios básicos existentes.

Además, la falta de planificación territorial ha permitido el crecimiento descontrolado de invasiones en localidades cercanas, exacerbando la escasez de servicios básicos y generando conflictos territoriales. Como parte de esta omisión en la planificación urbana, algo común en el país, resalta la necesidad urgente de implementar proyectos de desarrollo urbano, agua y saneamiento antes del inicio de operaciones del puerto, labores que recaen íntegramente en las autoridades, quienes son los responsables de brindar los servicios necesarios que necesita la población ante la inminente apertura del terminal portuario.

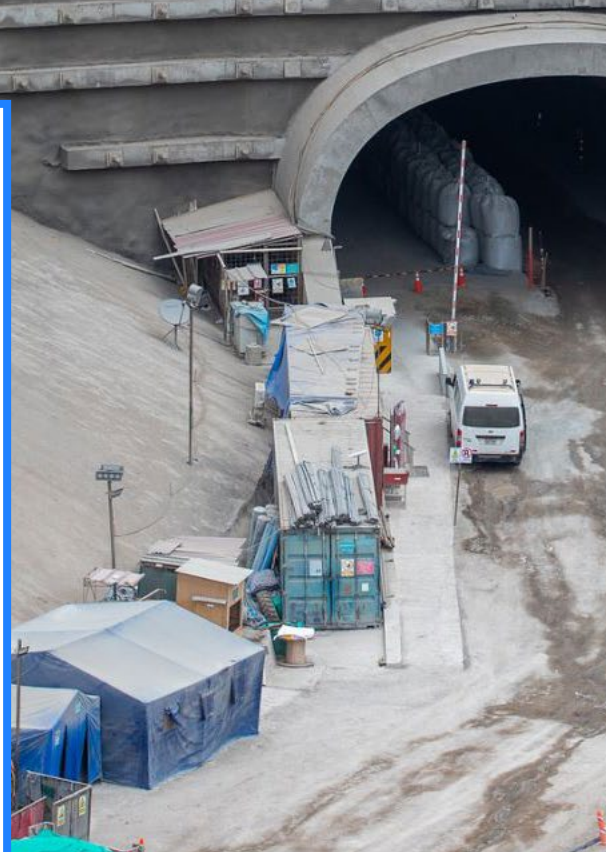
Este aumento poblacional inminente no solo traerá consigo impactos socioculturales y económicos de gran magnitud, sino que también pondrá a prueba la capacidad de la infraestructura y servicios básicos existentes.

Dado los retos como la expansión urbana no planificada, la carencia de servicios básicos y la posibilidad de conflictos sociales, la colaboración entre todos los actores es vital para garantizar un futuro prometededor para la comunidad. Es esencial establecer centros de mediación para resolver posibles conflictos sociales, además de realizar evaluaciones preventivas situacionales que permitan detectar y abordar problemas antes de que se intensifiquen.

CONCLUSIONES



En este documento se ha revisado y analizado el impacto del Megapuerto de Chancay en la economía peruana, el comercio en nuestra región, y particularmente en la industria automotriz, entre otros temas relevantes. Dicho terminal cuenta con las características necesarias para ser un motor de cambio significativo para la economía del Perú, destacando su capacidad de modernizar la infraestructura portuaria y posicionar a nuestro país como un hub logístico clave en la región del Pacífico. Con la participación estratégica de la firma china Cosco Shipping Ports, el puerto está diseñado para manejar varios millones de TEU anualmente, permitiendo la recepción de buques de gran calado y mejorando la eficiencia del transporte marítimo.



Fuente:
35: Andina.pe



Este avance no solo beneficia la logística y el comercio exterior, sino que también tiene el potencial de generar miles de empleos directos e indirectos, revitalizando la economía local de Chancay y la de todo el país, atrayendo inversiones extranjeras en sectores complementarios como el transporte, la logística y los servicios.

A manera de resumen, las oportunidades que presenta el puerto de Chancay se pueden desglosar en cinco aspectos principales:

- a.** Mejora de la infraestructura del sistema portuario peruano, permitiendo descongestionar el puerto de Callao y aumentar la competitividad del sector.
- b.** Optimización del sistema logístico, facilitando la creación de un nodo logístico portuario y una nueva estructura de empresas logísticas.
- c.** Disminución de costos logísticos, con tecnología avanzada que permitirá reducir los tiempos de embarque y desembarque y un acceso más rápido a China que dismi-

nuirá el tiempo de transporte hacia Asia.

- d.** Impulso a proyectos logísticos-industriales, con el objetivo de convertirse en un hub regional que refuerce nuevas cadenas de valor y operaciones de transbordo.
- e.** Mejora del posicionamiento de Perú en la región, al elevar el rendimiento del sector logístico portuario y servir como un enlace entre China y otros países de la región.

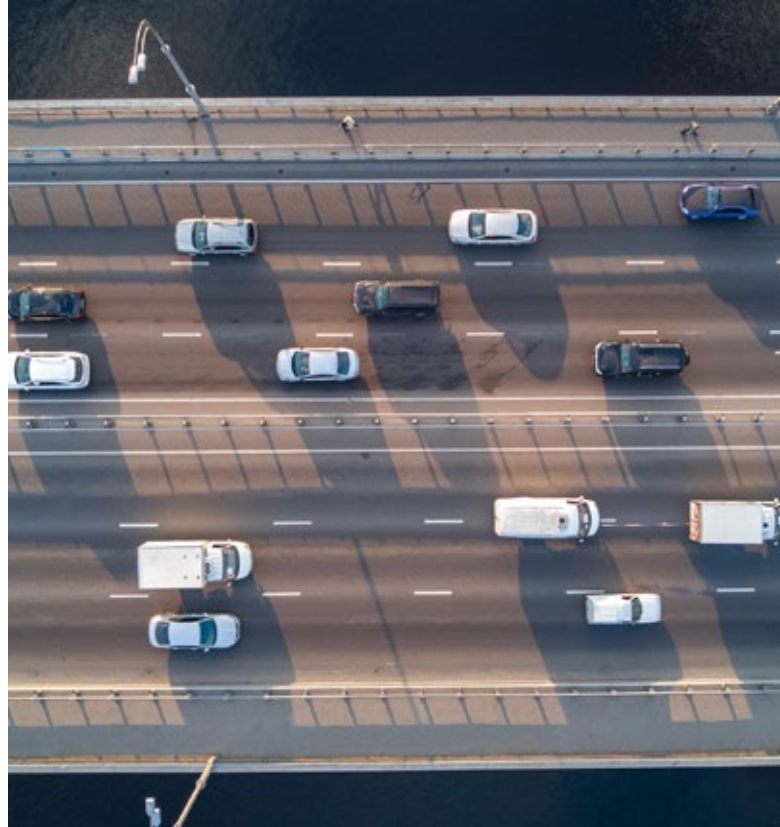
Asimismo, el crecimiento poblacional de Chancay, y el mayor dinamismo de diversas actividades económicas, significará el aumento de las necesidades de movilización de personas y mercaderías diversas, buscando posicionar a la ciudad como un nuevo centro comercial estratégico. Este desarrollo atraerá inversiones significativas en el sector automotor, facilitando la importación y exportación de vehículos, así como de componentes automotrices, gracias a la capacidad que ofrecerá el terminal.

El mejoramiento de la infraestructura portuaria reducirá tiempos y costos de transporte, beneficiando a importadores y distribuidores. Además, el puerto proporcionará modernas instalaciones de almacenamiento y distribución, optimizando la gestión de las cadenas de suministro automotrices y potenciando el mercado de vehículos en Perú. A largo plazo, existe un potencial considerable para el resurgimiento de la industria de ensamblaje de vehículos, transformando a Perú en un centro de distribución automotriz para la región andina.



No obstante, el proyecto también enfrenta desafíos significativos, especialmente en términos de planificación urbana y gestión ambiental. La falta de una planificación territorial adecuada ha provocado un crecimiento descontrolado y deficiencias en la provisión de servicios básicos, lo que podría derivar en conflictos sociales. Además, es fundamental abordar los impactos ambientales, como la contaminación del aire, agua y suelo, y la preservación de ecosistemas valiosos. Las evaluaciones ambientales rigurosas y las medidas de mitigación adecuadas son cruciales para garantizar un equilibrio entre el desarrollo portuario y la protección del medio ambiente.

Por último, el Megapuerto de Chancay tiene el potencial de ser un catalizador para el desarrollo económico y social en dicha ciudad y el país. Sin embargo, su éxito dependerá de una infraestructura vial eficiente, una planificación urbana adecuada y una gestión ambiental responsable. La colaboración entre el Gobierno, las municipalidades y el sector privado será esencial



para abordar los desafíos y maximizar los beneficios del proyecto. Este puerto no solo mejorará la competitividad de Perú en el comercio global, sino que también fortalecerá las relaciones comerciales internacionales, especialmente entre China y Sudamérica, consolidando a Chancay como un pilar clave en la infraestructura portuaria y el crecimiento económico regional.

Chancay tiene las características para ser un motor de cambio de la economía del Perú, posicionándolo como un hub logístico clave en la región.



Edición, diseño y diagramación:
Sub Gerencia de Comunicaciones, Img. Inst. y Marketing