



**UNIVERSIDAD  
SAN IGNACIO  
DE LOYOLA**

**REALIDAD NACIONAL**  
**LA IMPORTANCIA GEOECONÓMICA DEL PUERTO**  
**DE CHANCAY**

Trabajo de Investigación

**CAROL KATHERINE RODRIGUEZ TUESTA –**  
**Marketing y Gestión Comercial**

**FABRIZIO ALONZO LEIVA BOBADILLA –**  
**Marketing y Gestión Comercial**

**JOSUÉ SAMUEL PÉREZ MALCA – Ingeniería**  
**Empresarial y de Sistemas**

**LUIS ANDRÉ CABRERA QUISPE – Ingeniería**  
**Empresarial y de Sistemas**

**NICOLE ABIGAIL CASTILLO SEMINARIO – Negocios**  
**Internacionales**

Docente:

Joe Bruno Calderón Fernández

**Lima – Perú**

**2026**

## Índice

I. Introducción.....	5
II. Planteamiento del problema.....	6
1.    Objetivo General.....	6
2.    Objetivo Específico.....	6
3.    Preguntas de Investigación .....	6
III. Desarrollo de la Investigación .....	7
1.    La Nueva Ruta de la Seda.....	7
1.1.    Definición del BRI.....	7
1.2.    Inicio de la Ruta de la Seda.....	8
1.3.    Contexto del Ingreso del Perú al BRI .....	9
1.4.    Desarrollo del Puerto de Chancay.....	9
1.5.    Zona estratégica .....	10
2.    Importancia Geopolítica.....	11
2.1.    Desafío a la Hegemonía de Estados Unidos .....	12
2.2.    Logística y Puntos de Estrangulamiento.....	12
2.3.    Impacto en la Dinámica Regional y Chile .....	13
2.4.    El Debate sobre el uso Dual (Civil-Militar).....	14
2.5.    Control de Recursos Críticos y Seguridad Alimentaria.....	15
3.    El impacto del Puerto de Chancay y desarrollo económico en la región de Huaral....	15
3.1.    Reducción de los costos logísticos.....	16
3.2.    Reducción de tiempos logísticos.....	16
4.    Relación entre el Puerto de Chancay y el Desarrollo económico del Perú.....	21
4.1.    El Impacto Macroeconómico y Crecimiento del PIB .....	21
4.2.    El Eje Logístico: El Modelo de Traslado Directo (Hub to Hub) .....	22
4.3.    El Desarrollo Industrial del Nuevo Chancay .....	22
4.4.    Sostenibilidad Geopolítica del Pacífico .....	23
4.5.    Proyecciones de Crecimiento.....	23
IV. Conclusiones.....	26
1.    Conclusión General.....	26
2.    Conclusiones Específicas.....	26
2.1.    La Nueva Ruta de la Seda como Condición Esencial para Chancay .....	26
2.2.    Reconfiguración Geopolítica Generada por el Puerto de Chancay .....	27

2.3. Impacto Macroeconómico del Puerto de Chancay en la Economía Peruana.....	27
2.4. Transformación Económica y Territorial de la Región de Huaral.....	27
V. Recomendaciones.....	29
1. Recomendación General .....	29
2. Recomendaciones Específicas .....	29
2.1. Negociación de Acuerdos Soberanos con China sobre Operación de Chancay .....	29
2.2. Establecimiento de Marco de Seguridad Nacional para Chancay .....	29
2.3. Implementación de Programa de Articulación de Exportadores .....	30
2.4. Desarrollo Territorial Ordenado de la Región de Huaral.....	30
2.5. Fortalecimiento de Investigación Académica sobre Chancay y Logística Portuaria	30
VI. Referencias .....	32

**Tabla de gráficos**

<i>Gráfico 1: Ejemplo simplificado de economías de escala en transporte marítimo.....</i>	<i>18</i>
<i>Gráfico 2: El impacto del Puerto de Chancay y desarrollo económico del Perú .....</i>	<i>20</i>

## I. Introducción

El presente trabajo de investigación aborda la importancia geoeconómica del Puerto de Chancay, un megaproyecto de infraestructura portuaria ubicado a 78 kilómetros al norte de Lima que ha captado la atención tanto de especialistas como de la opinión pública en los últimos años. Aunque el puerto es ampliamente mencionado en distintos espacios, existe una comprensión limitada sobre el alcance real de su impacto en la economía peruana y en su posicionamiento dentro del comercio internacional, especialmente considerando que su desarrollo está estrechamente vinculado a la estrategia global de China a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés). Esta situación genera la necesidad de analizar el tema de manera ordenada y fundamentada, lo que motiva la realización del presente informe.

Frente a ello, la pregunta central que guía esta investigación es: ¿Cuál es la importancia geoeconómica del Puerto de Chancay?, a partir de esta interrogante se desprenden preguntas más específicas relacionadas con el papel de la Nueva Ruta de la Seda en su desarrollo, su importancia geopolítica en el contexto sudamericano y su relación con el desarrollo económico del Perú y de la región de Huaral.

La justificación teórica de este trabajo radica en la importancia de estudiar cómo una obra de infraestructura puede ir mucho más allá de lo logístico y convertirse en un factor de transformación geopolítica y económica para un país. Este análisis resulta útil para entender las oportunidades y desafíos concretos que el Puerto de Chancay representa para el Perú, sus exportadores, sus regiones y su capacidad de tomar decisiones soberanas frente a la inversión de una potencia extranjera.

## **II. Planteamiento del problema**

### **1. Objetivo General**

- Analizar la importancia geoeconómica del Puerto de Chancay.

### **2. Objetivo Específico**

- Conocer la relevancia de la Nueva Ruta de Seda para el desarrollo del Puerto de Chancay.
- Analizar la importancia geopolítica del Puerto de Chancay.
- Determinar la relación entre el Puerto de Chancay y el desarrollo económico del Perú.

### **3. Preguntas de Investigación**

- ¿Cuál es la importancia geoeconómica del Puerto de Chancay?
- ¿Cuál es la relevancia de la nueva ruta de seda para el desarrollo del Puerto de Chancay?
- ¿Cuál es la importancia geopolítica del Puerto de Chancay?
- ¿Cuál es la relación entre el Puerto de Chancay y el desarrollo económico del Perú?

### **III. Desarrollo de la Investigación**

#### **1. La Nueva Ruta de la Seda**

En este capítulo se tiene como objetivo principal conocer la relevancia de la Nueva Ruta de Seda considerando su definición, sus inicios, el contexto del ingreso al Perú a la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China (BRI) y el desarrollo estratégico del Puerto de Chancay.

##### **1.1. Definición del BRI**

Según Da Silva Bastos (2026), en 2013 Xi Jinping presentó la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China (Belt and Road Initiative, BRI, siglas en inglés) que tenía como objetivo principal incrementar la dinámica económica a nivel global. En ese sentido, tras la llegada de Xi Jinping al poder, incrementaron las expectativas y los estudios enfocados en el papel que destacaría China en el ámbito internacional. Esto se debe a que su liderazgo planteó un cambio hacia una senda de “aspiración al logro”, con el objetivo de restablecer el estatus internacional de China y competir con los Estados Unidos.

En ese contexto, la BRI representa un mecanismo que busca expandir e influenciar a los estados menos desarrollados, lo que implica un desafío al orden mundial y la reevaluación de las prioridades estratégicas en el ámbito global. En tal sentido, el denominado el Sur Global se ha convertido en el principal receptor de inversión de la BRI, beneficiándose de la reducción de la brecha de desarrollo (Da Silva Bastos, 2026).

Adicionalmente, Da Silva Bastos (2026) sostiene que la BRI tiene como estrategia el posicionamiento global, a través del cual se pueden identificar los siguientes elementos claves para este proceso:

- **Lógica del sistema internacional.** Señala la Iniciativa de la Franja y la Ruta como instrumento estratégico para reforzar la influencia global de China.
- **Fuerza.** Se refiere acerca del acceso, control e influencia sobre la infraestructura y los nodos estratégicos.
- **Búsqueda de autoridad.** Fomenta la construcción discursiva de China como una potencia benevolente; crítica a la potencia dominante actual; respeto por las normas internacionales; promesa de un mundo más próspero.
- **Reconocimiento del liderazgo.** Se encamina al reconocimiento de la legitimidad moral de China por parte de los países socios del Sur Global.

En consecuencia, se considera al BRI como una estrategia amplia que permite a China extender su presencia no solo en el ámbito comercial, sino integrando la infraestructura, la inversión y la proyección internacional, contribuyendo a su posicionamiento a nivel mundial.

## 1.2. Inicio de la Ruta de la Seda

Según Apostolopoulou y Pizarro (2025), la Nueva Ruta de Seda, también conocida como una iniciativa de la franja y la ruta (BRI), busca la conectividad global de China mediante el impulso comercial y la inversión. En sus inicios, esta iniciativa no incluía los países de América Latina, no obstante, a partir de 2015, los países de Latinoamérica se interesaron en incorporarse debido al gran auge de las empresas chinas y al interés de Asia en la región Latinoamericana (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

En 2018, se invitó y se formalizó a las regiones latinoamericanas a participar en el BRI mediante el Foro de China y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Foro China-CELAC), en el cual China destacó que América Latina constituía una extensión natural de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, teniendo como objetivo la ruta comercial la cual conectaba Asia y América Latina (Apostolopoulou & Pizarro, 2025). Cabe

señalar que el BRI busca establecer una estrategia política y económica con gran alcance mundial.

### **1.3. Contexto del Ingreso del Perú al BRI**

En 2016, Perú comunicó su ingreso al BRI a través de diversos pronunciamientos oficiales. En 2019, el ministro de Comercio Exterior del Perú, Edgar Vasquez Vela, firmó el memorando de entendimiento (MdE) con el gobierno chino confirmando su participación en la iniciativa (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

A partir de ello, el Perú es considerado un socio fundamental para implementar nuevas rutas comerciales que faciliten el acceso entre China y América. De esta manera también ha impulsado la inversión China en varios sectores como son la minería, telecomunicaciones, la construcción, la energía e infraestructuras (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

### **1.4. Desarrollo del Puerto de Chancay**

En el 2008, inició la idea del Puerto de Chancay, cuando el exalmirante Juan Ribaudó adquirió terrenos y gestionó los permisos correspondientes (Cervilla, 2024). Luego se asocia con la empresa Volcan Compañía Minera, empresa minera peruana. En el 2011, se creó la empresa de Terminales Portuarios Chancay (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

En el año 2016 al fallecer el almirante, la empresa Volcán conservó con exclusividad la propiedad y comenzó su búsqueda por un inversor internacional. Bajo este contexto, en 2019, Cosco Shipping Ports Limited (COSCO) anunció su asociación con Volcán en el Foro Económico Mundial de Davos adquiriendo una participación en la construcción de un Puerto de 3000 millones de dólares. En el mismo año, COSCO, adquirió la mayoría de participación

de Volcán en el puerto de Chancay, por un valor de 225 millones de dólares, dando inicio con esto la construcción del puerto (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

### **1.5. Zona estratégica**

Chancay es considerado como una puerta de entrada de China a Latinoamérica debido a su ubicación estratégica y su logística, contribuyendo en la transformación de la ciudad (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

En el año 2020 se inició la construcción del Puerto, en la ciudad costera de Chancay, ubicada a 78 kilómetros al norte de Lima. Por ello, se debe tener consideración que esta ciudad se encuentra muy cerca a Lima, a regiones mineras y agrícolas por ende tiene una gran fortaleza en convertirse en un centro logístico (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

En ese contexto, actualmente Lima es el centro de comercio del país y el principal puerto es el Callao, por lo que el Puerto de Chancay tiene como objetivo reducir la congestión comercial y mejorar la conectividad logística de varios puntos del interior del país (oeste-este). Proyectando a tener rutas comerciales directas entre Perú y Asia, para luego generar conectividad con Chile, Bolivia, Uruguay, Colombia y Ecuador para fortalecer la conectividad en la región (Apostolopoulou & Pizarro, 2025).

Por lo tanto, la Nueva Ruta de la Seda ha fortalecido la conectividad entre la región de América Latina y Asia. En este sentido, el Puerto de Chancay cumple un rol importante, al posicionar al Perú en el centro del comercio internacional debido a que se encuentra en un eje estratégico en las rutas con impacto geoeconómico, en el cual viabiliza y fortalece la relación entre ambas regiones.

De igual forma, según BBC News Mundo (2025), existen diferentes posturas sobre la nueva ruta de la seda, ya que algunos consideran que esta iniciativa genera que China

incremente su influencia geopolítica y puede generar mayores niveles de endeudamiento de los países receptores. Sin embargo, China afirma que busca garantizar la sostenibilidad comercial y fiscal de todos los proyectos, fomentando el desarrollo económico.

A partir de ello, se puede concluir que la BRI no solo tiene un interés económico, sino que también busca fortalecer su estrategia geopolítica mediante la cual China busca consolidar su influencia y posicionarse a nivel internacional.

## **2. Importancia Geopolítica**

El Megapuerto de Chancay no debe entenderse simplemente como una obra de ingeniería civil o un nodo comercial más en la costa peruana. En realidad, representa una pieza maestra dentro de la estrategia global de la República Popular China para asegurar cadenas de suministro resilientes y el control de recursos estratégicos (Jara y Raffaini, 2025), esta infraestructura marca el inicio de una profunda reconfiguración geopolítica en América del Sur, cuyas implicaciones trascienden lo económico para entrar en el terreno de la seguridad nacional y la competencia por la hegemonía mundial (Ellis, 2024).

Asimismo, según Jensen y Chen-Florea (2025), las inversiones globales de China en infraestructura portuaria, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, presentan objetivos geopolíticos estratégicos. De esta manera, tiene como fin expandir su modelo comercial hacia el exterior y fortalecer su integración con la economía global.

El megapuerto de Chancay no es solo una obra de infraestructura, sino un activo estratégico clave que influirá en el panorama económico y político internacional en los próximos años. Este proyecto se perfila como un catalizador de cambios en las redes globales de suministro, que impactará en las alianzas diplomáticas entre países. En consecuencia,

Chancay contribuirá a definir un nuevo escenario marcado por una mayor interdependencia económica y una creciente competencia geopolítica en las próximas décadas (Solis,2024).

### **2.1. Desafío a la Hegemonía de Estados Unidos**

Históricamente, Sudamérica ha sido percibida bajo la influencia directa de Washington, debido a la proximidad geográfica y una dependencia económica estructural. Sin embargo, la inversión china en Chancay rompe esta inercia. (Ellis, 2024), este puerto introduce un nivel de influencia china sin precedentes en la región. Para Estados Unidos representa un riesgo doble: por un lado, China está construyendo una capacidad portuaria que supera a la de los principales terminales estadounidenses de la costa del Pacífico; por otro lado, lo hace dentro de la zona de influencia más inmediata de EE. UU. Chancay es, en esencia, la infraestructura con la que China logró quebrar la preponderancia exclusiva estadounidense en el hemisferio sur (Jara y Raffaini, 2025).

El megapuerto de Chancay actúa como un catalizador que exige una presencia estratégica más activa de Estados Unidos en la región. Frente a tal escenario, dicho país debe pasar de una postura de observación pasiva a una de colaboración más profunda, impulsando inversiones que complementen el desarrollo regional y contribuyan a equilibrar la balanza de influencia en el continente. En este sentido, el proyecto no es solo una obra de ingeniería, sino un activo estratégico que obliga a Estados Unidos a reformular su política exterior en América Latina, promoviendo nuevas inversiones y acuerdos comerciales para contrarrestar el avance de la influencia china. (Solis, 2024)

### **2.2. Logística y Puntos de Estrangulamiento**

Uno de los mayores objetivos de China es reducir su vulnerabilidad en escenarios de conflicto internacional. Al consolidar a Chancay como un *hub* regional, el gigante asiático

logra evitar puntos de estrangulamiento críticos, como el Canal de Panamá o el Estrecho de Malaca, los cuales están bajo una fuerte vigilancia o control de potencias rivales (Jara y Raffaini, 2025). De esta manera, se asegura una ruta transpacífica directa que no puede ser fácilmente obstaculizada, garantizando que el flujo de materias primas hacia Pekín se mantenga inalterable ante cualquier tensión diplomática o militar (Ellis, 2024).

Además, el megapuerto de Chancay no solo crea una nueva ruta comercial, sino que también contribuye a descongestionar el sistema logístico peruano. Permitiendo a la región a reducir su dependencia de los puntos de control tradicionales del hemisferio norte. Al ofrecer una alternativa moderna y eficiente, este proyecto ayuda a eliminar las ineficiencias logísticas que actualmente afectan el flujo del tráfico comercial (Solis, 2024).

### **2.3. Impacto en la Dinámica Regional y Chile**

La inauguración de este puerto alteró drásticamente la competencia portuaria en el Pacífico Sur. Durante décadas, Chile ostentó la condición de principal puerta de entrada para el comercio con Asia y Oceanía; sin embargo, Chancay desplaza este eje hacia el Perú. La capacidad del puerto para recibir los buques más grandes del mundo y la reducción de los tiempos de navegación en un 25% obligan a los países vecinos a replantear sus estrategias comerciales, ya no se trata solo de una competencia de exportaciones, sino de quién posee la infraestructura necesaria para liderar la nueva ruta comercial directa hacia Shanghái (Jara & Raffaini, 2025).

La región se enfrenta a un escenario donde Chancay no solo captura el comercio, sino que dicta las condiciones logísticas del Pacífico sur, dejando a los puertos competidores en una posición de dependencia o reestructuración forzada, es así que para países como Chile, el megapuerto de Chancay no es solo un nuevo competidor, sino un factor que podría dictar las

condiciones de su conectividad con Asia, obligando a sus puertos a integrarse como eslabones secundarios en una cadena de suministro controlada por una potencia externa (Ellis, 2024).

#### **2.4. El Debate sobre el uso Dual (Civil-Militar)**

Un punto crítico en el análisis geopolítico es la naturaleza dual de la obra. Al ser Cosco Shipping una empresa controlada por el Estado chino que colabora con el Ejército Popular de Liberación Chino, existe la posibilidad técnica y legal de que el puerto sea utilizado con fines militares (Ellis, 2024) además las características de aguas profundas de Chancay permiten el atraque de buques de guerra de gran calado, lo que podría convertir al puerto en un centro de apoyo logístico para la armada china en el futuro, otorgándole una proyección militar en una zona donde antes carecía de presencia (Jara & Raffaini, 2025).

Otro aspecto que genera profunda preocupación en materia de seguridad nacional es la progresiva transferencia del control del megapuerto hacia capitales estatales chinos. Al poseer China la mayor parte del capital invertido, surge el riesgo latente de una pérdida de soberanía efectiva; esta situación no se limita solo a la propiedad del puerto, sino a la capacidad del Estado Peruano para tomar decisiones autónomas sobre su propio territorio y recursos frente a las presiones de un inversor que es una potencia extranjera. (Muñiz, 2025).

La posibilidad de que Chancay trascienda su función comercial y se convierta en una instalación de apoyo estratégico o incluso militar constituye un factor determinante para las potencias occidentales. Este escenario las obliga a reformular sus políticas de seguridad y cooperación en América Latina. Estados Unidos debería fortalecer sus lazos de seguridad con Perú mediante iniciativas como el intercambio de inteligencia, la realización de ejercicios de

entrenamiento conjunto y el desarrollo de capacidades que permitan mitigar los riesgos asociados a estas inversiones (Solis, 2024).

Para Ellis, 2024; Chancay es un "símbolo de alto perfil de malas decisiones y problemas institucionales" que advierte a la región sobre cómo los acuerdos comerciales pueden derivar en compromisos estratégicos y militares no deseados.

## **2.5. Control de Recursos Críticos y Seguridad Alimentaria**

Finalmente, la ubicación de Chancay es estratégica respecto al "triángulo del litio" (Argentina, Bolivia y Chile). Al reducir los costos logísticos de exportación, China se posiciona con una ventaja competitiva enorme para asegurar este mineral, vital para la industria tecnológica y la transición energética global. Asimismo, el puerto servirá como un nodo logístico para la flota pesquera china de aguas distantes, facilitando la extracción masiva de recursos en el ecosistema de Humboldt y consolidando la seguridad alimentaria de la potencia asiática (Jara & Raffaini, 2025).

Chancay es la herramienta mediante la cual China busca mitigar riesgos de interrupción en su suministro de recursos, al tiempo que crea una nueva arquitectura logística que le otorga una ventaja estratégica sobre el acceso a las materias primas de Sudamérica (Solis, 2024).

El megapuerto de Chancay se posiciona como el eje de una ambiciosa reconfiguración logística y comercial que busca integrar los vastos recursos naturales de Sudamérica con la demanda de la República Popular China (Ellis, 2024).

## **3. El impacto del Puerto de Chancay y desarrollo económico en la región de Huaral**

El Puerto de Chancay es una de las obras de infraestructura más importantes del Perú y el impacto en la región de Huaral es de alta relevancia debido a que convierte a Huaral en

un punto estratégico de comercio internacional, facilitando la exportación de productos hacia mercados asiáticos y reduciendo tiempos y costos logísticos.

El impacto depende del tipo de producto, destino, cadena logística, entre otros, sin embargo, en proyectos portuarios como el que se proyecta para la región de Huaral existen estimaciones referenciales que podemos tomar en cuenta:

### **3.1. Reducción de los costos logísticos**

Los costos totales (transporte, manipulación, tiempos de espera, entre otros) pueden presentar una reducción estimada entre 15% y 30% en proyectos portuarios eficientes, según el informe *Logistics Performance Index 2023* del Banco Mundial; esta estimación depende del tipo de producto, el destino y la cadena logística utilizada.

Para el Puerto de Chancay los principales factores que explicarían esta disminución son la reducción de transbordos (lo que implica menores costos de manipulación), la disminución del tiempo de tránsito (menos tiempo de refrigeración de frutas y verduras) y mayor eficiencia portuaria, debido al uso de buques de mayor capacidad y rutas más directas, es importante considerar que estos porcentajes tienen una dispersión según las condiciones específicas de cada operación logística.

### **3.2. Reducción de tiempos logísticos**

La implementación del Puerto de Chancay permitirá una disminución significativa en los tiempos de transporte hacia mercados asiáticos, especialmente China. Antes los envíos desde o hacia Perú podían tardar entre 35 y 45 días debido a la necesidad de realizar escalas intermedias en otros puertos como los de Centroamérica (Puerto de Panamá) o Norteamérica (Puerto del norte).

Con la apertura del puerto y el establecimiento de conexiones marítimas más directas, se estima una reducción de los tiempos de tránsito de hasta un 20% a 30%, de acuerdo con proyecciones de organismos internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Esta mejora se explica principalmente por la eliminación de transbordos, la optimización de rutas y el uso de buques de mayor capacidad (ULCV, Neo-Panamax, Post-Panamax). Es importante señalar que la magnitud de esta reducción dependerá de diferentes factores como el tipo de carga, el transporte utilizado y las condiciones logísticas de origen y destino.

El desarrollo del Puerto de Chancay permitirá sacar más provecho de “las economías de escala”, concepto fundamental en el comercio internacional y la logística global; estas se refieren a la reducción del costo promedio por unidad a medida que aumenta el volumen de transporte. Esto ocurre cuando se movilizan mayores volúmenes de carga utilizando infraestructura más eficiente y buques de gran capacidad.

Múltiples estudios del Banco Mundial y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) señalan que el incremento en el tamaño de los buques (como los ULCV y Post-Panamax) permite reducir significativamente los costos unitarios de transporte marítimo, debido a una mejor distribución de costos fijos como el combustible, tripulación y operación.

En el caso del Puerto de Chancay, el uso de buques de gran capacidad permitirá:

- Reducir el costo por contenedor transportado
- Optimizar rutas directas hacia Asia
- Disminuir la necesidad de transbordos

*Gráfico 1: Ejemplo simplificado de economías de escala en transporte marítimo*

Tipo de buque	Capacidad (TEU)	Costo total estimado	Costo por contenedor
Buque pequeño	2,000 TEU	Alto	Alto
Buque mediano	8,000 TEU	Medio	Medio
Buque ULCV	+18,000 TEU	Mayor (total)	Bajo

**Nota:** Elaboración propia basada en la teoría de economías de escala y en informes de la UNCTAD y el Banco Mundial sobre eficiencia del transporte marítimo.

Huaral es una región con una fuerte base agrícola y con el Puerto de Chancay cerca se facilita la salida de productos frescos generando un impacto directo en la competitividad frente a otras regiones, dando un impulso bastante importante a Huaral incentivando la inversión en la agroindustria, gracias a la mejora de estos factores de calidad de producto, reducción de costos logísticos y reducción de tiempos logísticos se abre una ventaja importante poniendo a Huaral por encima de otras regiones que dependen de puertos menos eficientes como el Puerto de Callao, Puerto de Ilo, Puerto de Matarani, incluso algunos puertos de Chile y Ecuador.

El Puerto de Chancay también incentiva el crecimiento empresarial transformando la actividad económica en la región y promoviendo la creación de empresas logísticas, almacenes, transporte, servicios, turismo y comercio retail. En este contexto, Huaral podría posicionarse de manera más competitiva frente a regiones agroexportadoras como Ica o La Libertad porque ahora no solo produce, sino también exporta más barato y rápido.

Se proyecta que Huaral tendrá un crecimiento inmobiliario y empresarial del 34% versus al 2024 y 2025, siendo aproximadamente:

- +25% a +35 % de crecimiento empresarial
- +38% de crecimiento del mercado inmobiliario

Por consiguiente, se han generado más de 8550 empleos directos, según el Ministro de Produce Sergio Gonzalez , y por consiguiente los trabajos indirectos se incrementarán también. Esto ha tenido un impacto directo en el crecimiento en las MYPES, con crecimientos estimados de +30% a +50% solo en la etapa inicial.

Este proyecto atrae la inversión y la actividad económica, sólo la inversión inicial fue \$1,3000 millones, y para Huaral se estima, según opinión del empresario local, una inversión local de +40% a +70% en la primera década.

La planificación urbana para Huaral no pasa desapercibida ya que el Estado Peruano ha diseñado instrumentos claves para tener un desarrollo y planificación ordenado, los estudios indican que el Puerto de Chancay está generando un cambio estructural en la organización del territorio ya que se pasa de un sistema basado en agricultura y poblados dispersos a uno estructurado por servicios logísticos e industriales.

La expansión urbana acelerada genera riesgos como la informalidad, la especulación de tierras y la pérdida de suelo agrícola dejando en evidencia limitaciones en la gestión institucional local. Afortunadamente el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) ha planteado instrumentos para reducir esta informalidad con planes de desarrollo urbano como “El Plan de Desarrollo Urbano de Chancay, Huaral-Aucallama” y “el plan de acondicionamiento Territorial”, los cuales fueron realizados por más de 70 especialistas, quienes conformaron los equipos técnicos multidisciplinarios.

Esto comprendió un análisis profundo de la realidad de los distritos involucrados, así como la identificación de los principales ejes del desarrollo urbano, los cuales incluyen zonificación urbana e industrial, recuperación de espacios públicos, desarrollo de infraestructura (parques, ciclovías y seguridad), ordenamiento del uso del suelo, integración territorial y gestión de riesgos climáticos.

*Gráfico 2: El impacto del Puerto de Chancay y desarrollo económico del Perú*

Aspecto	Crecimiento estimado
Actividad inmobiliaria	+38%
Crecimiento empresarial	+25% a +35%
Economía local (anual)	+4% a +7%
Exportaciones	+15% a +25%
Costos logísticos	-20%
Empleo indirecto	+200% a +300%
Servicios (MYPES)	+30% a +50%
Inversión local	+40% a +70% (10 años)

**Nota:** La presente tabla es de elaboración propia y se hizo a partir de la revisión de reportes institucionales sobre infraestructura portuaria y comercio exterior. Debido a que el proyecto del Puerto de Chancay aún se encuentra en fase de desarrollo, los valores presentados

constituyen estimaciones construidas con base en evidencia teórica y proyecciones de organismos internacionales, por lo que no representan cifras oficiales consolidadas (OCDE, 2025; UNCTAD, 2025; MEF, 2025; MINCETUR, 2025).

#### **4. Relación entre el Puerto de Chancay y el Desarrollo económico del Perú**

El Mega puerto de Chancay es un cambio para el comercio internacional. Al evitar el trasbordo en puertos de la costa oeste de EE. UU. o México, reduce los tiempos de tránsito hacia China de 35 a 25 días, transformando la estructura de costos de toda la región.

El impacto global de los ejes estructurales del Megapuerto de Chancay es un éxito para todas las empresas; sirve como un catalizador estratégico que redefine el rol del Perú en el mundo. A continuación, se detalla los ejes estructurales del Mega Puerto de Chancay:

##### **4.1. El Impacto Macroeconómico y Crecimiento del PIB**

La magnitud de Chancay radica en su capacidad de generar un "choque de oferta" positivo en la economía peruana.

- **Contribución al PBI.** Según proyecciones del BCRP (Reporte de Inflación, marzo 2025), la puesta en marcha del puerto y sus actividades conexas aportarán entre 0.8% y 1.1% adicional al PBI anual durante sus primeros cinco años de operación plena.
- **Inversión Extranjera Directa (IED).** El MEF (Marco Macroeconómico Multianual 2024-2027) señala que la inversión inicial de US\$ 1,300 millones (en su primera etapa) ha catalizado proyectos logísticos adyacentes que superan los US\$ 3,500 millones, provenientes principalmente de capitales asiáticos y regionales.

## 4.2. El Eje Logístico: El Modelo de Traslado Directo (Hub to Hub)

El Puerto de Chancay está diseñado para recibir buques de clase Triple-E (los más grandes del mundo), algo que ningún otro puerto en la costa pacífica sudamericana puede hacer a plena carga.

- **Capacidad Operativa.** Posee un calado de 17.8 metros, permitiendo el ingreso de naves de hasta 24,000 TEUs. Esto posiciona al Perú como el nodo central del corredor bioceánico.
- **Fuente Técnica.** Un estudio de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2024) destaca que Chancay mejorará el Índice de Conectividad de Transporte Marítimo (LSCI) del Perú en un 25%, superando a competidores regionales como San Antonio (Chile) y Buenaventura (Colombia).

## 4.3. El Desarrollo Industrial del Nuevo Chancay

El impacto trasciende los muelles. El proyecto está integrado con la creación de la Zona Económica Especial (ZEE) Chancay-Ancón.

- **Cluster Industrial.** Según la Sociedad Nacional de Industrias (SNI, 2025), se espera la instalación de plantas de ensamblaje, industrias de procesamiento de alimentos y centros de datos. La cercanía al puerto permite un modelo Just-in-Time para la exportación hacia Asia.
- **Efecto Multiplicador.** Por cada empleo directo generado en el puerto, se estima la creación de 6 empleos indirectos en sectores de servicios, mantenimiento y transporte pesado (Ministerio de la Producción - PRODUCE, 2024).

#### 4.4. Sostenibilidad Geopolítica del Pacífico

El puerto redefine las relaciones de poder comercial en el Hemisferio Sur.

- **Ruta de la Seda Marítima.** Científicamente, autores como Ellis (2024) en el Journal of Latin American Studies argumentan que Chancay es la pieza angular de la presencia de China en el Cono Sur, otorgándole un control estratégico sobre el flujo de materias primas (litio, cobre, agroexportación).
- **Tecnología Verde.** El puerto opera con grúas pórtico y vehículos de transporte interno (AGV) 100% eléctricos, reduciendo la huella de carbono logística en un 30% comparado con puertos tradicionales (Cosco Shipping Ports, Informe de Sostenibilidad 2024).

#### 4.5. Proyecciones de Crecimiento

El crecimiento vinculado en torno al Terminal Portuario Multipropósito de Chancay para el periodo 2024 al 2026 se posiciona como el proyecto más ambicioso del siglo XXI en el Perú. Basado en las proyecciones del Ministerio de la Producción (PRODUCE, 2024) y las actualizaciones del Banco Central de Reserva (BCRP, 2024), se detallan a continuación los indicadores clave:

##### Año 2024

- **PBI.** El impacto fue principalmente vía Inversión Privada durante la construcción del puerto de Chancay que fue liderado por capitales chinos y peruanos. (con una inversión total proyectada de US\$ 3,500 millones) sostuvo el crecimiento del sector construcción. (BCRP & MEF).

- **Empleo.** En el 2024 se generaron más de 1,500 empleos directos y miles de indirectos durante el pico de obra. (Cosco Shipping Ports).
- **Hito.** La Inauguración oficial en noviembre de 2024 durante la cumbre de la APEC. ( Agencia Andina & MTC).

### Año 2025

- **Crecimiento Comercial.** El comercio bilateral con China creció un 17.8%, alcanzando los US\$ 51,000 millones. El impacto operativo directo se estimó en 0.9 puntos porcentuales del PBI. El puerto gestionó operaciones de comercio exterior por US\$ 1,880 millones (FOB) en sus primeros meses, según PRODUCE y SUNAT.
- **Empleo.** Creación de 7,000 a 8,550 puestos de trabajo directos en actividades de estiba, aduanas y logística avanzada, según la Presidencia de la República y PRODUCE.
- **Hito.** Se realizó la entrega de la Licencia de Operación Final (junio de 2025), marcando el inicio formal de las operaciones comerciales plenas y la consolidación de la ruta directa a Shanghái (23 días), según el Gobierno del Perú en su portal institucional (Gob.pe).

### Año 2026

- **PBI.** Tras un 2025 sólido, el puerto de Chancay se proyecta a superar el millón de TEU (contenedores) anuales para 2027. Se proyecta un impacto total (directo e indirecto) de 1.8% del PBI anual, equivalente a una generación de valor de US\$ 4,500 millones. (PRODUCE & MEF - Informe de Actualización Multianual 2025-2028).

- **Empleo.** Se espera un alcance de hasta 20,000 empleos mediante el desarrollo del clúster industrial y logístico de la zona de influencia (*Chancay Park*). (Ministerio de la Producción & Logística 360).
- **Hito.** Para este año 2026 se espera la superación de metas de carga en las importaciones e exportaciones. Al cierre del primer trimestre de 2026, el puerto superó los 270,000 TEU (contenedores) movilizados, atrayendo carga de transbordo de Chile, Ecuador y Colombia. (Energiminas & Bloomberg Línea).

El periodo del crecimiento del Puerto de Chancay representa la curva de aprendizaje y éxito más acelerada en la historia logística del Perú. Mientras que el 2024 puso al Perú en el mapa portuario mundial (Inicio de sus operaciones), el 2026 marcará el inicio de la era de la industrialización logística, donde el puerto deja de ser solo un lugar de paso para convertirse en un centro de creación de valor agregado.

El Megapuerto de Chancay representa la transición del Perú hacia una "Economía de Hub". Las proyecciones sugieren que, para 2030, el país tendrá la infraestructura necesaria para competir directamente con las grandes plataformas logísticas de Asia y Europa, redefiniendo su rol en el orden económico mundial.

Finalmente, según Figueroa-Tejada et al. (2025), el Puerto de Chancay contribuye a reducir la congestión del tráfico en el Puerto de Callao, evidenciando que la expansión y mejora de la infraestructura portuaria llega a ser una solución viable y brindando beneficios para mejorar la logística portuaria y el tráfico urbano.

## **IV. Conclusiones**

### **1. Conclusión General**

Luego de analizar la importancia geoeconómica del Puerto de Chancay, podemos decir que este puerto es mucho más que una obra de infraestructura. Para el Perú representa una oportunidad económica importante porque reduce los costos logísticos entre un 15% y 30%, acorta el tiempo de viaje hacia Asia de 35 a 25 días y puede sumar entre 0.8% y 1.1% al PIB del país cada año. Además, cambia la posición del Perú frente a sus vecinos, especialmente frente a Chile, que antes era el principal punto de salida comercial hacia Asia. También transforma completamente a Huaral, que pasa de ser una zona principalmente agrícola a convertirse en un polo logístico con más de 8,550 empleos directos generados. En resumen, Chancay es un proyecto que puede cambiar el rumbo económico del país si se gestiona bien.

### **2. Conclusiones Específicas**

#### **2.1. La Nueva Ruta de la Seda como Condición Esencial para Chancay**

Después de estudiar la relación entre la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) y el Puerto de Chancay, llegamos a la conclusión de que sin la BRI este proyecto probablemente no hubiera existido, o al menos no de esta manera. Fue gracias a esta iniciativa que China, a través de COSCO Shipping, decidió invertir 225 millones de dólares en 2019 y que el Perú se posicionó como un socio estratégico para Asia. Eso sí, también hay que reconocer que detrás de esta inversión no solo hay interés económico, sino también una estrategia de China para ganar presencia e influencia en la región. Por eso creemos que el Perú debe asegurarse de que los beneficios sean reales y de que no pierda el control sobre su propio puerto.

## **2.2. Reconfiguración Geopolítica Generada por el Puerto de Chancay**

En cuanto a la importancia geopolítica, concluimos que Chancay genera cambios importantes en al menos cinco aspectos. Primero, pone en cuestión la influencia histórica de Estados Unidos en Sudamérica. Segundo, le permite a China tener una ruta comercial que no depende de puntos estratégicos como el Canal de Panamá. Tercero, desplaza a Chile de su rol como principal puerta hacia Asia. Cuarto, las características del puerto permiten que en el futuro pudiera usarse con fines militares. Y quinto, facilita el acceso de China a recursos como el litio, el cobre y los productos marinos. Todo esto nos dice que Chancay trae oportunidades, pero también riesgos que el Estado peruano debería atender con más seriedad.

## **2.3. Impacto Macroeconómico del Puerto de Chancay en la Economía Peruana**

Sobre la relación entre el puerto y el desarrollo económico del país, concluimos que sí existe una relación positiva y bastante clara. El aporte al PIB, la llegada de inversión extranjera, la reducción de costos y tiempos de exportación, la generación de empleo y el impulso a industrias nuevas alrededor del puerto son señales concretas de ese impacto. Sin embargo, para que esto se mantenga en el tiempo, el Estado tiene que regularlo bien, capacitar a la población local y asegurarse de que los beneficios lleguen a todos y no solo a grandes empresas.

## **2.4. Transformación Económica y Territorial de la Región de Huaral**

Finalmente, sobre el impacto en Huaral, pudimos ver que el Puerto de Chancay está cambiando profundamente a esta región. Se proyecta un crecimiento empresarial de entre 25% y 35%, se generaron más de 8,550 empleos directos y los costos de exportación bajaron considerablemente, lo que beneficia especialmente a los agricultores que ahora pueden vender sus productos frescos en mejores condiciones. Pero también hay riesgos: el crecimiento rápido está generando informalidad urbana, especulación con los terrenos y

pérdida de tierras agrícolas. Por eso, aunque el balance es positivo, se necesita una planificación urbana más seria y organizada para que el crecimiento sea ordenado.

## **V. Recomendaciones**

### **1. Recomendación General**

A partir de todo lo analizado, recomendamos que el Estado peruano implemente un sistema de supervisión real y constante sobre las operaciones del Puerto de Chancay. Esto significa que entidades como la Autoridad Portuaria Nacional, junto con el Ministerio de Transportes y el Ministerio de la Producción, deberían publicar reportes periódicos sobre si el puerto está cumpliendo con los beneficios que prometió, como la reducción de costos, la generación de empleos y el cuidado del medio ambiente. También es importante que los pequeños y medianos exportadores puedan acceder a los servicios del puerto en condiciones justas y no solo las grandes empresas. Esta supervisión debería ser pública para que cualquier ciudadano pueda estar informado.

### **2. Recomendaciones Específicas**

#### **2.1. Negociación de Acuerdos Soberanos con China sobre Operación de Chancay**

Recomendamos que el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú negocie acuerdos más específicos con China sobre cómo se va a operar el puerto. Esto debería incluir reglas claras sobre qué actividades están permitidas (especialmente para evitar un uso militar), mecanismos para que el Estado peruano tenga voz en las decisiones importantes, y la posibilidad de atraer inversores de otros países como Japón o Singapur para no depender solo de China. Tener más actores involucrados reduciría el riesgo de perder soberanía sobre el puerto.

#### **2.2. Establecimiento de Marco de Seguridad Nacional para Chancay**

Dado que el puerto podría tener implicancias de seguridad nacional, recomendamos que el Ministerio de Defensa establezca protocolos claros para monitorear las actividades del

puerto y evitar que se use con fines distintos al comercio. También sería útil coordinar con países vecinos como Chile o Colombia para hacer un seguimiento conjunto, y mantener una comunicación abierta con Estados Unidos sobre lo que ocurre en Chancay. El Perú debería desarrollar sus propias capacidades de vigilancia para no depender de terceros.

### **2.3. Implementación de Programa de Articulación de Exportadores**

Para que el impacto económico llegue a más personas, recomendamos que el Ministerio de Comercio Exterior cree programas de apoyo para los pequeños y medianos exportadores. Esto podría incluir créditos con tasas bajas, centros de orientación que expliquen cómo exportar paso a paso, programas para obtener certificaciones internacionales que aumenten el valor de los productos peruanos, y la formación de asociaciones o cooperativas para que los exportadores pequeños puedan unir su carga y reducir costos. Sin este tipo de apoyo, el puerto podría beneficiar solo a los grandes actores económicos.

### **2.4. Desarrollo Territorial Ordenado de la Región de Huaral**

Para que el crecimiento de Huaral sea ordenado y no genere más problemas de los que resuelve, recomendamos que el Ministerio de Vivienda y los gobiernos locales apliquen con más fuerza los planes urbanos que ya existen, como el Plan de Desarrollo Urbano de Chancay. También es urgente invertir en infraestructura básica como agua, luz y transporte público antes de que la ciudad colapse, proteger las tierras agrícolas de la especulación, y ofrecer opciones de vivienda accesible para familias de bajos ingresos. Además, se debería hacer un monitoreo constante del impacto ambiental en el ecosistema de Humboldt.

### **2.5. Fortalecimiento de Investigación Académica sobre Chancay y Logística Portuaria**

Por último, como estudiantes, reconocemos que hay mucho más por estudiar sobre Chancay. Por eso recomendamos que las universidades peruanas impulsen centros de

investigación especializados en este puerto y en logística portuaria en general. Estos centros podrían evaluar si los beneficios prometidos se están cumpliendo, analizar los riesgos que trae la inversión extranjera y formar profesionales capacitados en comercio internacional e ingeniería portuaria. Más investigación independiente significa más transparencia y mejores decisiones para el país.

## VI. Referencias

- Apostolopoulou, E., & Pizarro, A. (2025). Contesting the anticipated infrastructural city: A grounded analysis of Silk Road urbanization in the multipurpose port terminal in Chancay, Peru. *Annals of the American Association of Geographers*, 115(1), 223–241. <https://doi.org/10.1080/24694452.2024.2415718>
- Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2024). *Informe de avances y capacidad operativa del Terminal Multibugue de Chancay*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.gob.pe/apn>
- Banco Central de Reserva del Perú (BCRP). (2025). *Reporte de Inflación: Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2025-2026*. <https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/reporte-de-inflacion.html>
- Bazán Briceño, J. L., Paredes Paredes, P., & Carbonel Alhuay, E. I. (2025). *Funcionamiento del puerto de Chancay y su relación con la actividad económica empresarial en Huaral, 2021*. *Revista de Investigación Científica y Tecnológica Alpha Centauri*, 6(3). <https://journalalphacentauri.com/index.php/revista/article/view/208>
- BBC News Mundo. (2025). *Qué es la Ruta de la Seda china y qué países de América Latina forman parte del acuerdo* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=fssrVVE3nKY>
- Bloomberg en Línea. (2026). *Puerto de Chancay superó metas en su primer año y reforzó el comercio de Perú con China*. <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/peru/puerto-de-chancay-supero-metas-en-su-primer-ano-y-reforzo-el-comercio-de-peru-con-china/>

- Cervilla, J. (2024). Megapuerto de Chancay: oportunidades y desafíos de una obra que transformará el comercio regional y la economía peruana. *Pontificia Universidad Católica del Perú*. <https://puntoedu.pucp.edu.pe/actualidad/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2024). *Informe sobre la logística y conectividad marítima: El impacto del Megapuerto de Chancay en la integración comercial de la Cuenca del Pacífico*. Naciones Unidas. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/logistica-chancay-peru-asia>
- Cosco Shipping Ports Limited. (2024). *Sustainability Report 2024: The New Gateway to the Pacific*. <https://www.coscoshipping.com/en/sustainability/reports/>
- Da Silva Bastos F. (2026). China's Belt and Road and the Global South: A Normative Challenge to the Liberal International Order. *World Affairs*, 189,1-14. <https://doi.org/10.1002/waf2.70065>
- Ellis, R. E. (2024a). *Implicación estratégica del Puerto de Chancay operado por China*. <https://chinayamericalatina.com/wp-content/uploads/2024/11/WP42-Noviembre-2024-REDCAEM.pdf>
- Ellis, R. E. (2024b). *The Strategic Implications of the Port of Chancay in Latin America*. *Journal of Latin American Studies*, 56(2), 245-268. <https://doi.org/10.1017/S0022216X2400012X>
- Figuroa-Tejada, G., Cervantes, N., Zelada, M., Medina, M., Laura, R., Corcuera, C., & Gonzales, L. (2025). Evaluation of the impact of the location of the port of Chancay on the traffic density of the port of Callao: An analysis before and after

implementation. *Proceedings of the Conference on Production Systems and Logistics*, 355–363. <https://doi.org/10.15488/18880>

Instituto Peruano de Economía. (2024). *Megapuerto de Chancay: una puerta al futuro económico del Perú*. <https://ipe.org.pe/megapuerto-de-chancay-una-puerta-al-futuro-economico-del-peru/>

Jara, I., & Raffaini, E. M. (2025). *Chancay: ¿El inicio de una reconfiguración geopolítica en América del Sur?* <https://cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/3166/3/2025%20Informe%20Chancay%20JARA%20y%20RAFFAIN.pdf>

Jensen, F., & Chen-Florea, A. L. Q. (2025). Chinese investments in global port infrastructures: the Belt and Road Initiative as variegated logistical fixes. *Territory, Politics, Governance*, 1-16. <https://doi.org/10.1080/21622671.2025.2569670>

Macroconsult. (2024, abril 5). *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 Economía y Finanzas (MEF). (2024). *Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028*. <https://www.gob.pe/mef>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). *Informe de actualización de proyecciones macroeconómicas*. [https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol\\_econ/marco\\_macro/IAPM\\_2025-2028.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/IAPM_2025-2028.pdf)

Ministerio de la Producción (PRODUCE). (2024). *Impacto de los Polos Logísticos en la Pequeña y Mediana Empresa: El caso Chancay*. Portal del Estado Peruano.

<https://www.gob.pe/produce>

Ministerio de la Producción. (2024, 11 de abril). *Produce: Puerto de Chancay generará un impacto económico de US\$ 4,500 millones anuales al país*. Plataforma digital única del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/produce/noticias/931385-produce-puerto-de-chancay-generara-un-impacto-economico-de-us-4500-millones-anuales-al-pais>

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2024). *Plan de Desarrollo Urbano de Chancay permitirá crecimiento ordenado y sostenible de la ciudad*.

<https://www.gob.pe/institucion/vivienda/noticias/1082399-plan-de-desarrollo-urbano-de-chancay-permitira-crecimiento-ordenado-y-sostenible-de-la-ciudad>

Muñoz Zanabria, L. (2025). *Análisis geopolítico estratégico sobre el megapuerto de Chancay: perspectivas para la seguridad nacional*. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 22(2), 90–104. <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/231>

Revista Expofrío. (2025). *El avance agroexportador fortalece la cadena de frío en Perú*.

<https://revistaexpofrio.com/el-avance-agroexportador-fortalece-la-cadena-de-frio-en-peru/>

Rodrigue, J.-P. (2024). *Logistics Costs and Economic Development. The Geography of*

*Transport Systems*. <https://transportgeography.org/contents/chapter7/logistics-freight-distribution/logistics-costs-economic-development/>

RPP. (2025). *Megapuerto de Chancay supera metas en su primer año, pero enfrenta desafíos clave* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=wgwzzdp2kBM>

Sociedad Nacional de Industrias (SNI). (2025). *Estrategias de Reindustrialización mediante Zonas Económicas Especiales (ZEE)*. <https://sni.org.pe/publicaciones/>

Solis de Ovando, J. D. (2024). *Strategic, political, and economic implications of the Chancay Port development*. Global Americans. <https://globalamericans.org/wp-content/uploads/2024/08/Strategic-Political-and-Economic-Implications-of-the-Chancay-Port-Development.pdf>

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024). *Review of Maritime Transport 2024*. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024). *Review of Maritime Transport 2024: Connectivity and Infrastructure in South America*. United Nations Publications. <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2025, septiembre 24). *Review of maritime transport 2025: Staying the course in turbulent waters*. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>