

EL EFECTO CHANCAY:

**Cambios en la carga, el
comercio y la red de puertos**



Reporte
*Primer semestre de
operación del puerto de
Chancay*



**UNIVERSIDAD
DEL PACÍFICO**



1. Presentación del informe

El presente informe tiene como objetivo ofrecer un diagnóstico inicial sobre el desempeño y los impactos del puerto de Chancay durante sus primeros seis meses de operación. Este período, que incluye la obtención del permiso oficial el 1 de junio de 2025, se desarrolla en un contexto de incremento en el comercio exterior peruano. El informe busca identificar cómo esta nueva infraestructura portuaria está modificando los flujos de carga, la dinámica del comercio exterior y la red de servicios marítimos en el Pacífico, así como explorar sus efectos a nivel regional y nacional.

El reporte se estructura en varias secciones complementarias. En primer lugar, se presentan conceptos clave para entender los principales atributos de la infraestructura portuaria y su organización, junto con el contexto general de los otros puertos peruanos de contenedores. A continuación, se analiza la conectividad marítima alcanzada hasta junio de 2025. Posteriormente, se examinan las implicancias del puerto para el comercio exterior y la recaudación aduanera, así como sus primeros efectos sobre otras terminales de la red portuaria. Finalmente, se incluyen reflexiones sobre los retos pendientes y las oportunidades que este megaproyecto abre para el país.

La elaboración del informe se sustenta en información oficial de la Autoridad Portuaria Nacional, bases de datos de líneas navieras internacionales y reportes de comercio exterior. El análisis se complementa además con estadísticas de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, desagregados por capítulos y partidas. Esta combinación de fuentes permite entregar un balance inicial sólido y útil para la discusión académica, empresarial y de políticas públicas.

2. Conceptos básicos: infraestructura portuaria y tipos de carga

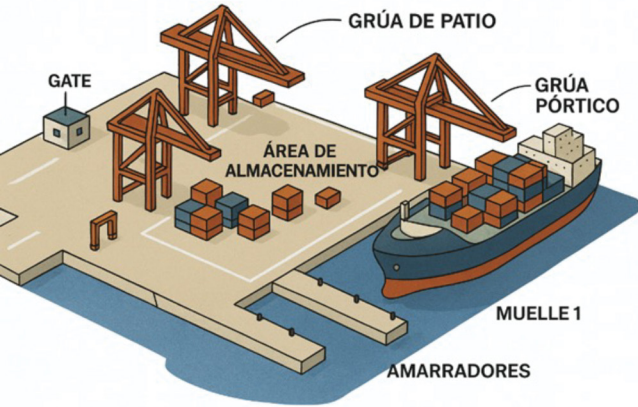
2.1. ¿Qué es un puerto?

Un puerto es un lugar geográfico donde se encuentran y conectan el mar y la tierra. Es una zona abrigada que permite el intercambio seguro de personas y mercancías entre embarcaciones y modos terrestres. Esa interfaz mar-tierra se refuerza con infraestructura y en conexiones terrestres (carreteras y ferrocarril), junto con servicios náuticos, operativos, aduaneros y logísticos que posibilitan el atraque, la carga y descarga, el almacenamiento y la distribución. Como nodo de transporte, el puerto articula los flujos entre su hinterland y las rutas marítimas, coordinando actores públicos y privados bajo criterios de seguridad, protección ambiental y eficiencia.

2.2. Infraestructura portuaria y concepto de terminales/muelles

Un puerto puede concebirse como una instalación logística compleja organizada en tres niveles: puerto, terminales y muelles. Por ejemplo, en el Puerto del Callao operan tres terminales concesionados: el Terminal Norte Multipropósito (operado por APM Terminals), el Terminal de Contenedores Sur (operado por DP World) y el Terminal de Minerales (operado por Transportadora Callao). Cada uno cumple funciones especializadas y es gestionado por diferentes operadores. A su vez, dentro de un mismo terminal puede haber varios muelles: por ejemplo, el Terminal Norte Multipropósito de APM cuenta con siete muelles para atender distintos tipos de carga.

Gráfico 1. Componentes de la infraestructura portuaria para el buque y la carga



Elaboración: Dibujo generado por el autor con ayuda de ChatGPT, 2025.

La infraestructura portuaria combina así elementos destinados al arribo y operación segura de los barcos —como los accesos marítimos, los rompeolas, los muelles y sus puestos de atraque— con aquellos que hacen posible el movimiento y almacenamiento de la carga, tales como explanadas, patios, almacenes y equipos de manipulación (grúas, montacargas, cintas transportadoras o tuberías). En conjunto, estos componentes articulan el funcionamiento del puerto como un nodo logístico que integra el transporte marítimo con las cadenas productivas y comerciales en tierra.

2.3. Tipos de carga

Los puertos no son homogéneos: su infraestructura, los servicios que ofrecen y los tipos de buques que reciben dependen de las mercancías que manejan. Mientras algunos se especializan en contenedores, otros están diseñados para graneles, líquidos, carga fraccionada o vehículos. Así, la vocación de cada terminal y muelle refleja tanto las cadenas productivas a las que sirve como las naves que arriban para atenderlas. Entre las principales categorías de carga se encuentran:

1. Contenerizada. Mercancías en contenedores estándar de 20/40 pies (incluidos reefers para perecibles). Se manipula con grúas pórtico en patios especializados y se mide en TEU. Los buques portacontenedores, de distintos tamaños según la ruta, están diseñados para la máxima eficiencia en el manejo estandarizado.
2. Granel sólido. Productos sueltos como granos, minerales o fertilizantes. Se descargan con equipos mecánicos o neumáticos hacia tolvas, cintas y silos. Los bulk carriers o graneleros son los buques especializados para este tráfico, adaptados a grandes volúmenes.
3. Granel líquido. Combustibles, aceites y químicos que se bombean mediante brazos de carga y tuberías hacia tanques. Requieren buques tanque (tankers) de distintos tamaños (desde pequeños handy size hasta superpetroleros), con estrictas medidas de seguridad.
4. Carga fraccionada (breakbulk). Bultos unitarios no contenerizados (acero, madera, maquinaria). Se mueven con grúas móviles y montacargas. Los buques multipropósito o breakbulk están equipados con sus propias grúas para operar en puertos con menos infraestructura.
5. Carga rodante (ro-ro). Vehículos y equipos que ingresan rodando por rampas, con grandes explanadas de parqueo. Se transportan en buques ro-ro o car carriers, diseñados como enormes estacionamientos flotantes que facilitan un flujo ordenado.

2.4. Red portuaria peruana para contenedores

En el caso de los puertos de contenedores, para 2025 la red portuaria peruana refleja un esquema complementario que combina modernización, especialización y flexibilidad. La Terminal Sur del Callao (DP World) concentra la mayor capacidad instalada en el país, equipada con muelles exclusivos para contenedores, grúas de última generación y un sistema de patio digitalizado. La Terminal Norte (APM Terminals) sobresale por su versatilidad, con muelles multipropósito que atienden contenedores, graneles, líquidos y carga fraccionada.

El Puerto de Chancay (COSCO Shipping) destaca por su calado natural más profundo, su patio automatizado y el diseño preparado para megabuques y cadena de frío, constituyéndose en un nodo estratégico de la red. En el norte, el Puerto de Paita (TPE) se consolida como la salida principal de la agroindustria, con gran capacidad de tomas para contenedores refrigerados. Finalmente, el Terminal General San Martín – Pisco (Paracas), aunque con una capacidad más reducida, complementa la red como alternativa multipropósito en la costa sur.

La Tabla 1 resume las principales características técnicas de cada terminal, desde el número de muelles y calado hasta la capacidad anual medida en TEU, mostrando cómo cada instalación aporta desde su especialización y ubicación a la competitividad portuaria nacional.

Tabla 1: Panorama de la infraestructura de las terminales de contenedores en 2025

Aspecto	Terminal Sur – Callao (DP World)	Terminal Norte – Callao (APM Terminals)	Puerto de Chancay (COSCO Shipping)	Puerto de Paita (TPE)	Terminal Gral. San Martín – Pisco (Paracas)
N.º y tipo de muelles	1 muelle de contenedores con 3 puestos de atraque simultáneos.	7 muelles: 1, contenedores, 4 multipropósito y 2 de hidrocarburos.	4 muelles (Fase I): 2 contenedores y 2 muelles para carga general/granel/rodante.	2 muelles multipropósito: un muelle espigón (perpendicular) de 365 m y un muelle marginal de 360 m.	1 muelle multipropósito con cuatro amarraderos.
Longitud de muelle total	1,050 m.	3,425 m.	1,500 m.	725 m.	700 m.
Longitud muelles de contenedores	1,050 m.	950 m.	800 m.	365 m.	700 m. (multipropósito).
Calado máximo (profundidad)	16 m.	16 m.	17.8 m.	14 m.	14 m.
Equipamiento principal	10 grúas pórtico STS (3 totalmente eléctricas); 37 grúas de patio (RTG, 12 eléctricas); 1.694 tomas para contenedores reefer.	4 grúas pórtico STS Súper Post-Panamax; 4 grúas móviles portuarias para multipropósito; 14 grúas de patio RTG (12 eléctricas + 2 diesel); 1.550 enchufes reefer tras ampliación de Reefer Racks	6 grúas pórtico STS teledirigidas (3 especializadas en contenedores, 3 multipropósito) y 15 grúas de patio ARMG/ASC; sistema automatizado de patio con grúas ARMG y camiones eléctricos sin conductor; equipos ro-ro para vehículos. 1.300 tomas reefer para carga refrigerada.	5 grúas de muelle (STS y/o móviles, para contenedores y carga general); 6 grúas pórtico de patio RTG; 1.900 tomas reefer (alta capacidad para carga refrigerada).	3 grúas móviles Liebherr (2× LHM 550 de 140 t y 1× LHM 420 de 124 t) para carga general/contenerizada; 1.200 enchufes reefer para contenedores refrigerados.
Capacidad operativa	2,7 millones TEU/año	1,2 millones TEU/año	1 millón TEU/año (fase I).	550,000 TEU/año	~74.000 TEU/año

Elaboración: propia.
Fuente: APN (2024)
Nota: m=metros

3. Conectividad Marítima: La Red de Servicios Navieros desde Chancay

Claves del capítulo

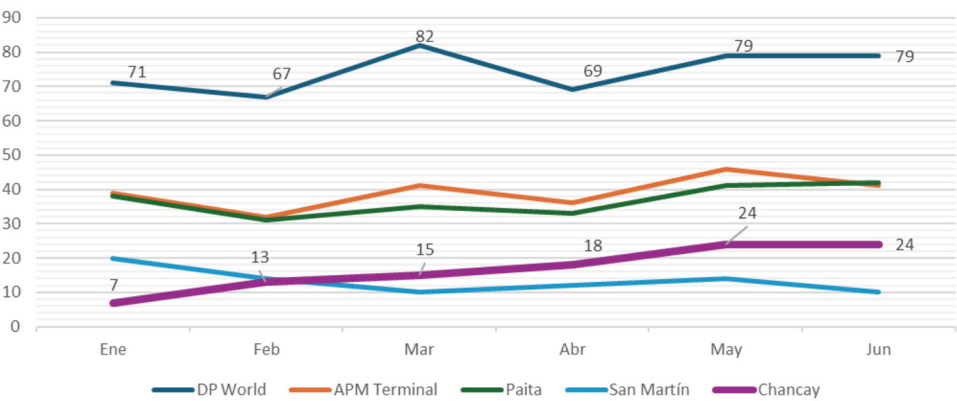
- Tres rutas transpácificas y tres rutas feeders ya operan en Chancay, conectándolo con Asia, la costa oeste de Sudamérica y los mercados tradicionales donde Perú ha ganado y mantiene competitividad.
- Desde el Callao se puede encontrar 7 servicios navieros semanales a China, pero dos de los tres servicios desde Chancay toman menos tiempo en llegar al Asia.
- Chancay se ha posicionado como la cuarta terminal de contenedores del país, al haber recibido un total de 101 barcos portacontenedores, lo que representa aproximadamente el 9% del total.
- La carga generada representa, aproximadamente, 17,922 camiones al mes o 597 camiones diarios.

La inauguración del puerto de Chancay, el 14 de noviembre, no solo incorporó una nueva terminal al sistema portuario nacional, sino que abrió paso a una expansión progresiva de servicios navieros. Este reporte inicia analizando el impulso de Cosco Shipping Lines en su búsqueda de consolidar una red transpácifica con Chancay como hub, siendo la cuarta naviera más grande del mundo y concentrando el 10 % de la capacidad global de contenedores (Alphaliner, 2025).

3.1. Navieros operando en el puerto

En el primer semestre del año, el puerto de Cosco Shipping se ha posicionado como la cuarta terminal de contenedores del país, al haber recibido un total de 101 barcos portacontenedores, lo que representa aproximadamente el 9 % del total de embarcaciones de este tipo que arribaron al Perú. Mes a mes, se observa un crecimiento sostenido en el número de naves atendidas, como resultado del interés creciente de las líneas navieras, que fueron incorporando servicios semanales conforme el desempeño positivo del puerto durante su fase de marcha blanca.

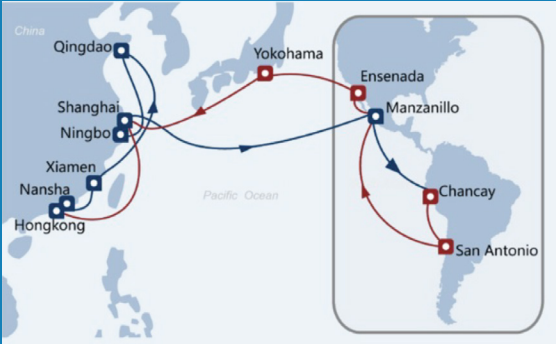
Gráfico 2: Llegada mensual de barcos portacontenedores a principales terminales portuarias (enero-junio 2025)



Fuente: APN. Estadísticas del movimiento de nave.

Las navieras han respondido implementando tanto rutas transpácificas como de servicios alimentadores regionales (feeders). Con el avance de los meses se ha incrementado el número de servicios transpácificos hasta tres:

WSA3: opera comercialmente en Chancay desde diciembre del 2024. Mantiene la conectividad entre Sudamérica y Asia vía México. Luego de salir de Chancay se dirige a San Antonio (Chile) para retornar a Asia vía Manzanillo y Ensenada en México. Con este recorrido a un barco que sale de Chancay le permitirá llegar a Shanghái en aproximadamente **30 días**.



WSA5: opera desde febrero del 2025 y representa la principal innovación logística en la costa oeste de Sudamérica al establecer una **ruta directa entre Chancay y Shanghái**, con un tiempo de tránsito estimado de **22 días**. Este servicio incluye paradas en **Buenaventura (Colombia) y Guayaquil (Ecuador)**, integrando así la oferta exportadora de estos países a los mercados asiáticos. Desde fines de febrero han partido 14 barcos desde Chancay hasta China por esta ruta.



WSA4/ACSA1: CMA CGM opera desde mayo con un recorrido directo de Asia a Chile entre los puertos de Busan (Corea del Sur), Shanghái, Ningbo (China) y San Antonio (Chile). Luego, el retorno desde Sudamérica será por San Antonio (Chile), Chancay, Callao para salir desde Posorja (Ecuador) a Yokohama (Japón) y luego a Busan. Desde Chancay tomará 23 días llegar a Yokohama y 28 días a Shanghái.



Fuente: COSCO Shipping y CMA CGM. Recuperado en junio de 2025

El grado de conectividad depende tanto de la frecuencia de los servicios como del espacio ofrecido por los buques que los atienden. Los datos al primer semestre de 2025 muestran que el servicio WSA4/ACSA1 destaca con barcos de mayor tamaño, con un promedio de 9,709 TEU. Le sigue el WSA3, con una media de 9,413 TEU, mientras que el nuevo WSA5 moviliza naves de 6,868 TEU en promedio. Este patrón revela que Chancay comienza a insertarse en servicios de gran calado, comparables a los de puertos consolidados del Pacífico. Además, aunque desde el Callao parten siete servicios semanales hacia China, dos de los tres que conectan con Chancay logran tiempos de tránsito más cortos hacia Asia.

El puerto de Chancay también ha integrado los flujos logísticos de la costa oeste sudamericana a través de servicios alimentadores (feeder) que lo enlazan con los principales puertos de Chile, del sur peruano y del norte sudamericano. Actualmente, se han incorporado tres servicios feeder:

CHX: el servicio Chancay Express (CHX), operado por COSCO Shipping, comenzó a funcionar el 27 de febrero de 2025, uniendo los puertos de San Antonio, Lirquén, Callao y Chancay, con naves de hasta 2,500 TEU, como el MYD Shenzhen y el Lakonia.

CHX-2/CPX: el servicio CPX (Chile-Perú X Press), operado por X-Press Feeders y COSCO Shipping, inició operaciones el 17 de diciembre de 2024, conectando de forma semanal los puertos de Iquique, Arica, Ilo, Matarani y Callao antes de recalar en Chancay con los buques Contship Don y Alioth, con capacidades de 1,098 y 1,341 TEU respectivamente.

WSX: COSCO Shipping ha puesto en marcha el servicio West Coast South America X-Press (WSX), que enlaza los puertos de Chancay y Callao con destinos del norte, como Paíta, Guayaquil y Balboa. Los buques Xpress - Moy y Eco Marin, que operan esta ruta, disponen de una capacidad de 1,300 y 1,259 TEU, respectivamente.

Fuente: COSCO Shipping y por X-Press Feeders. Recuperado en junio de 2025

En conjunto, la conectividad de Chancay se organiza en servicios transpacíficos y alimentadores. Por un lado, tres servicios WSA (WSA3, WSA4 y WSA5) salen semanalmente hacia los principales hubs de Asia —Shanghái, Ningbo, Busan y Yokohama—, operados por OOCL, COSCO, CMA CGM, Evergreen y Wan Hai Lines. Por otro lado, tres servicios feeder (CHX, CPX/CHX-2 y WSX) conectan semanalmente con la costa del Pacífico sudamericano —Callao, Paíta, San Antonio, Guayaquil, Arica e Iquique—, operados por X-Press Feeders y COSCO, con barcos cuyo pequeño tamaño permite hacer recaladas en puertos regionales. Este esquema asegura salidas regulares, cobertura internacional y subregional, y la flexibilidad para combinar carga directa con transbordos, lo que respalda el crecimiento de volúmenes y la confiabilidad del puerto.

Tabla 2: Servicios que conectan a Chancay: rutas, navieras y capacidad promedio

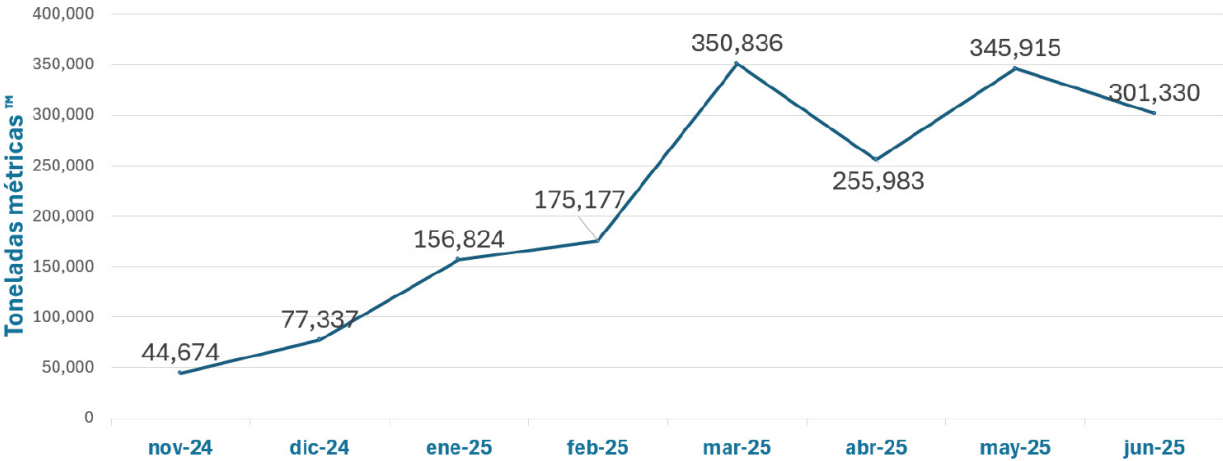
Servicios	WSA5	WSA3	WSA4/ ACSA1	CHX	CPX/CHX-2	WSX
Puertos	Dalian - Ningbo - Shanghai - Qingdao - Ensenada - Manzanillo - Lázaro Cárdenas -	Hong Kong - Nansha-Xiamen - Qingdao -Ningbo - Shanghai - Manzanillo - Chancay -San Antonio - Yokohama	Busan - Shanghai - Ningbo - San Antonio -	Chancay, Callao, Lirquén, San Antonio	Chancay, Callao, Arica, Iquique	Chancay, Callao, Paíta, Guayaquil, Balboa
Líneas navieras	OOCL, Cosco Shipping, CMA CGM, Evergreen	OOCL, Cosco Shipping, CMA CGM, Evergreen, Wan Hai Lines	OOCL, Cosco Shipping, CMA CGM, Evergreen	X-Press Feeders y Cosco Shipping	X-Press Feeders y Cosco Shipping	X-Press Feeders y Cosco Shipping
Frecuencia	Semanal	Semanal	Semanal	Semanal	Semanal	Semanal
Número de buques diferentes atendidos en el Puerto de Chancay¹ (ene-jun 2025)	9	13	4	2	2	2
Capacidad promedio de los barcos (TEU)	6,868	9,413	9,709	2,556	1,220	1,280

Fuente: COSCO Shipping, CMA CGM, Evergreen Line, OOCL

3.2. Carga movilizada por el puerto

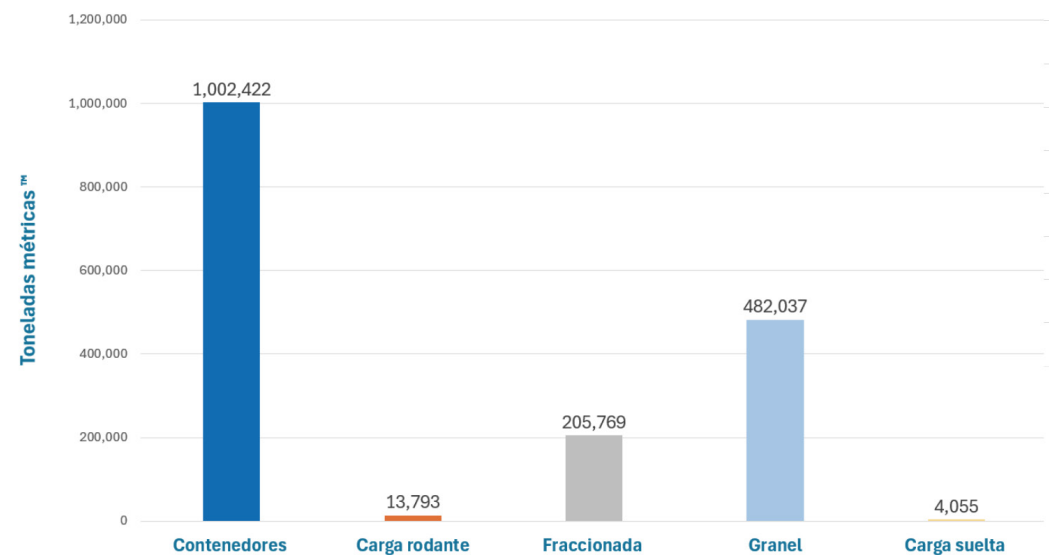
Entre el inicio de operaciones (noviembre de 2024) y junio del 2025, el Puerto de Chancay ha movilizado 1,708,076 toneladas en total, mostrando una tendencia positiva de crecimiento mensual. La mayor parte del movimiento corresponde a carga de contenedores (59 %), seguida por graneles (28 %), mientras que la carga fraccionada y rodante representa el 13% restante. Esta composición refleja el diseño de su infraestructura actual: dos muelles para contenedores, y dos para carga de graneles, general y rodante. Por esto, los 177 barcos recibidos en el primer semestre se distribuyen en 101 barcos portacontenedores, 29 barcos graneleros, 20 barcos de carga general y 7 barcos roll on-roll of.

Gráfico 3: Evolución mensual de la carga movilizada en el Puerto de Chancay



1 Este número corresponde a la cantidad de buques únicos atendidos por el Puerto de Chancay. Algunos recalaban más de una vez, pero cada nave se cuenta solo una vez. Aunque existen más buques asignados a estas rutas, el conteo incluye únicamente los efectivamente atendidos entre enero y junio de 2025.

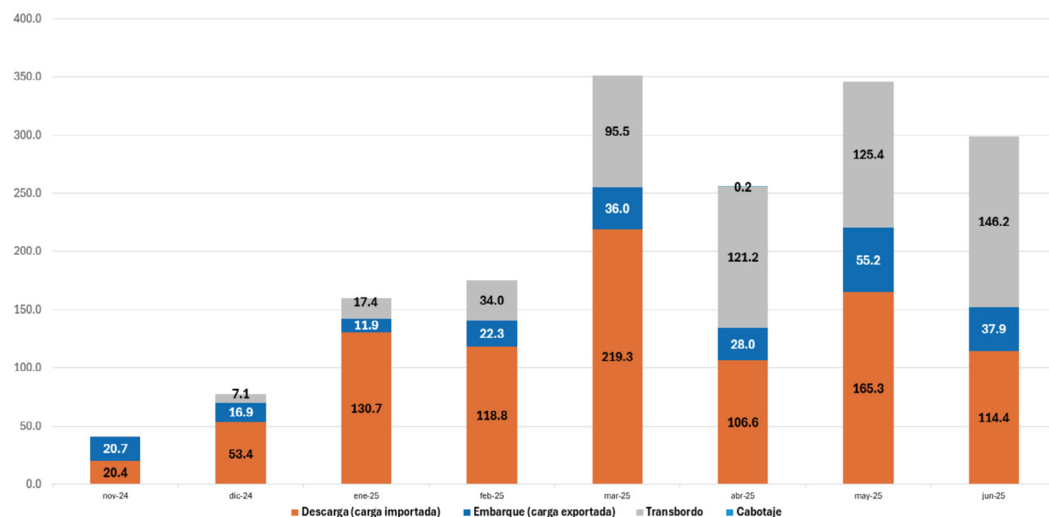
Gráfico 4: Carga acumulada movilizada en el Puerto de Chancay por tipo de carga (nov. 2024 – jun. 2025) Fuente: APN (2024, 2025)



Fuente: APN (2024, 2025)

Desagregar las toneladas movilizadas permite analizar el desempeño de los distintos tipos de muelles en las operaciones de embarque, descarga y transbordo. Entre el inicio de sus operaciones y junio de 2025 (ver cuadro siguiente), la descarga concentra el mayor volumen, con 928,930 toneladas. Esto confirma que la infraestructura multipropósito del puerto ha facilitado las importaciones no solo de contenedores sino también de granos, carga rodante y fraccionada. Le sigue el transbordo, con 547,260 toneladas, lo que refleja que los servicios navieros que operan en el puerto ofrecen destinos atractivos para la carga proveniente de países vecinos. Finalmente, los embarques suman 228,997 toneladas, lo que indica que, en esta etapa inicial de operaciones, la carga de exportación aún representa una participación menor en el volumen total movilizado.

Gráfico 5: Carga movilizada en Toneladas Métricas (miles)

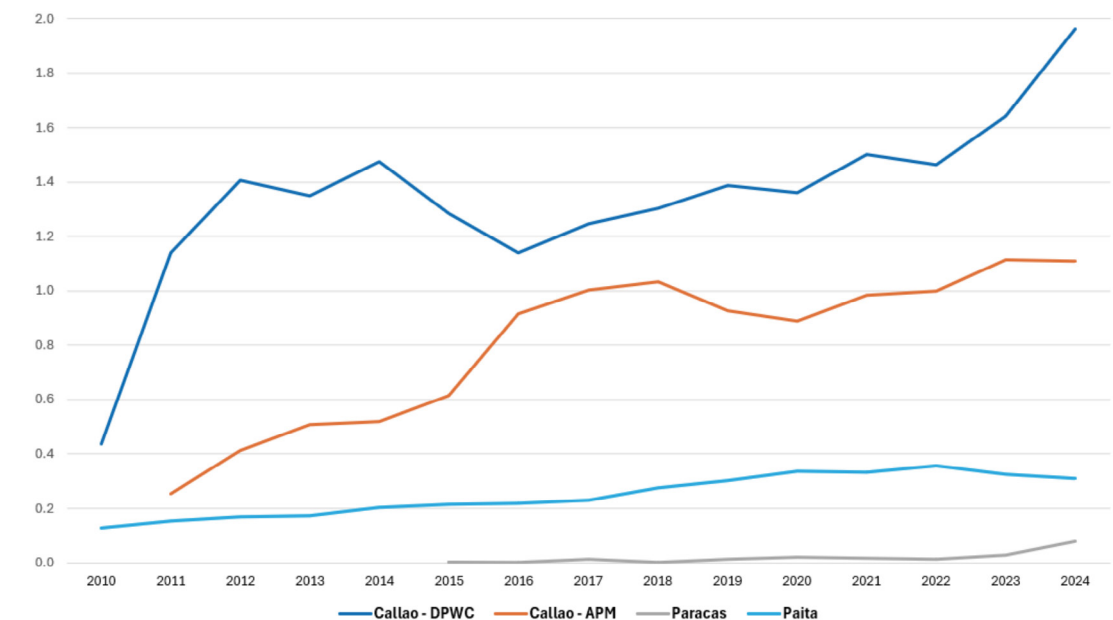


Fuente: APN (2025)

El crecimiento de la carga de contenedores movilizada por los puertos peruanos ha sido significativo, como muestra el siguiente gráfico que recoge información desde 2010. En este contexto de expansión, se suma un nuevo puerto con capacidad proyectada para añadir 1 millón de TEU. Según fuentes del

puerto, Chancay espera movilizar 200,000 TEU en su primer año de operaciones, como parte de la meta de alcanzar 1 millón de TEU en un plazo de 3 a 5 años (Portal Frutícola, 2025).

Gráfico 6: Movimiento de contenedores por puerto en millones de TEU (2010–2024)



Fuente: APN (2025)

A solo medio año de operaciones, el nuevo puerto ya ha movilizado 112,004 TEU, lo que representa un avance importante hacia la meta del primer año. Para contextualizar su posicionamiento en la red portuaria nacional, se comparan los volúmenes movilizados entre enero y junio, lo que ubica a Chancay como la cuarta terminal de contenedores del país, detrás de las dos del Callao y Paita. No obstante, destaca en los transbordos: es el tercer puerto en volumen de TEU movilizados por esta modalidad y lidera en proporción, con un 44 % de su carga siendo transbordada, muy por encima del resto. Esto indica que, desde el inicio de sus operaciones, el nuevo puerto está aprovechando su infraestructura de “puerto hub” para canalizar carga de la costa oeste de Sudamérica.

Tabla 3: Distribución de TEUs por tipo de operación en terminales portuarias (ene - jun 2025)

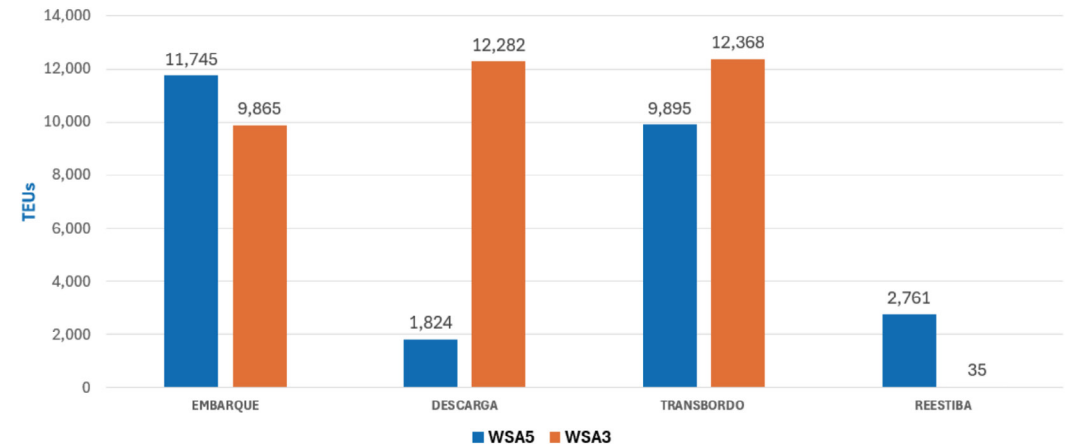
Terminal portuaria	Descarga	Embarque	Transbordo (% total de carga)	CHX	CPX/CHX-2
T. Sur Callao (DPWC)	392,346	368,494	219,692 (21%)	52,618	1,033,150
T. Norte Callao (APMTC)	194,311	223,155	148,953 (25%)	36,787	603,206
Paita (TPE)	68,646	75,262	379 (0.3%)	4,275	148,562
Chancay (CS)	19,870	39,922	48,881 (44%)	3,331	112,004
San Martín (Paracas)	21,023	19,100	–	1,083	41,206

Fuente: APN (2025).

*Nota técnica: en paréntesis se presenta el % del trasbordo sobre el total de carga.

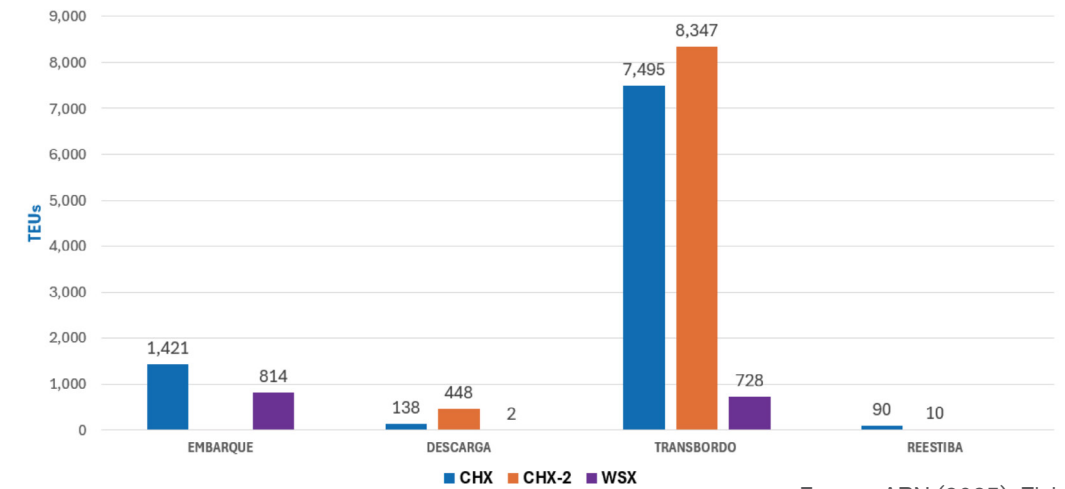
El análisis del movimiento de contenedores puede complementarse con datos a nivel de servicios navieros. En los dos servicios transpacíficos que han operado en Chancay desde sus primeros meses hasta junio, los embarques concentran la mayor cantidad de TEU movilizados, seguidos por los transbordos y, en menor medida, las descargas. En cambio, en los tres servicios feeders para conectar a los países vecinos, el transbordo es claramente la operación dominante. En conjunto, estos cinco servicios reflejan cómo la red logística ha establecido en Chancay un nodo estratégico para el transbordo de contenedores en la región.

Gráfico 7: Composición de los TEUs de las rutas WSA3 y WSA5 (enero-junio)



Fuente: APN (2025). Elaboración: propia.

Gráfico 8: Composición de los TEUs de las rutas de feeders (enero-junio)



Fuente: APN (2025). Elaboración: propia.

El análisis del volumen de carga de embarque y descarga es relevante para conocer la influencia del número de camiones que entran y salen del puerto sobre las necesidades logísticas². En promedio mensual, se estima que 3,312 camiones transportan contenedores de importación y 7,958 movilizan carga a granel importada. En cuanto a la exportación, se registran 6,654 camiones mensuales movilizando contenedores. En conjunto, esto representa un movimiento total de aproximadamente 17,922 camiones al mes, lo que equivale a un flujo diario promedio de 597 camiones asociados a las operaciones del nuevo puerto.

² El cálculo se realiza asumiendo la metodología de BSR (2025) donde un camión transporta 1 contenedor. Según un estudio de Alphaliner, en promedio, un camión moviliza 14 toneladas de carga no contenerizada.

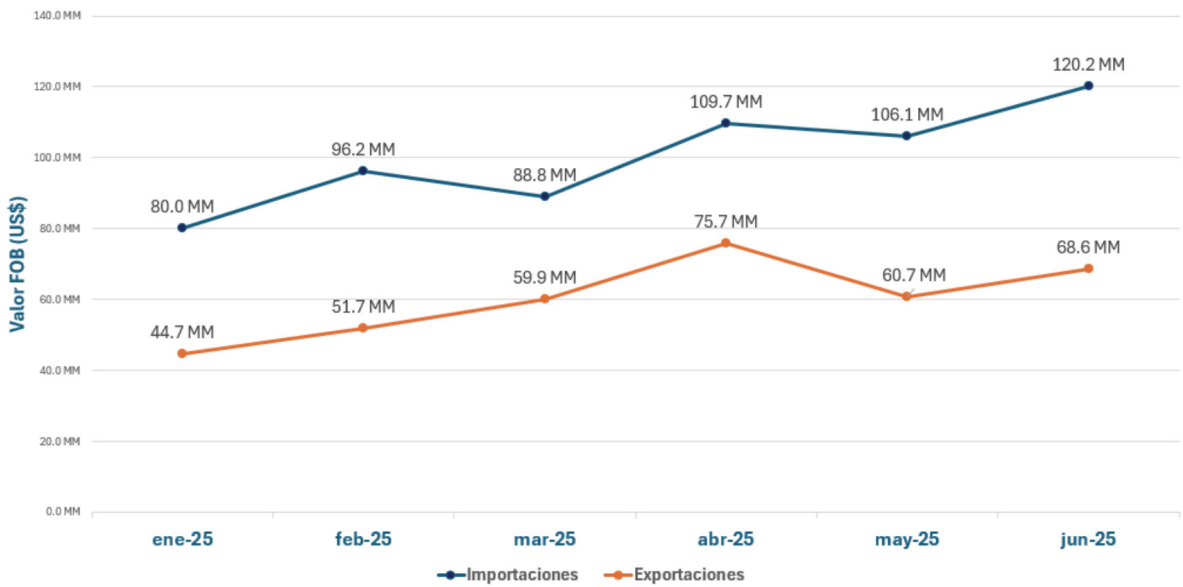
4. Flujos Comerciales: Patrones de Importación, Exportación y recaudación aduanera

Claves del capítulo

- China lideró las importaciones a Chancay con dos tercios del total, seguida por Argentina y México, reflejando el patrón habitual de las importaciones peruanas.
- Asia representa el 30% del valor exportado, por encima de Norteamérica (9%) y Latinoamérica (19%), y cerca de Europa (35%). Esto diversifica los destinos no tradicionales.
- Aunque la balanza es negativa en US\$ 240 millones, las exportaciones tienen mayor valor por tonelada, lo que indica una canasta exportadora con valor agregado.
- La Participación de Renta de Aduanas (PRA) en Chancay alcanzó S/10 millones en los primeros 7 meses; debido al aumento de las importaciones se espera un aumento en los siguientes meses.
- Se estableció un Fondo Social que se financia con el 20% del PRA pero exoneraciones como las aplicadas para la Amazonía afectan su recaudación.

En comparación con otros puertos peruanos, el foco de Chancay se ha puesto en las importaciones. Entre enero y junio de 2025, la nueva terminal registró un ratio exportaciones/importaciones del 0.60 (US\$ 361,4 millones frente a US\$ 601 millones), lo que significa que por cada dólar importado se exportaron 60 centavos. Este saldo comercial deficitario aún es negativo en comparación con el Callao, que presentó un ratio de 0.74 (US\$ 14,229 millones en exportaciones frente a US\$ 19,123 millones en importaciones) en el mismo periodo. Por su parte, el puerto de Paita sobresalió con un ratio positivo de 2.9 (US\$1,990 exportaciones y US\$677 de importaciones). Es decir, por cada dólar importado se exportaron casi tres, lo que confirma su fortaleza como terminal netamente exportadora. En la dinámica mensual, en todo el periodo de tiempo las importaciones superaron las exportaciones (MINCETUR, 2025).

Gráfico 9: Evolución mensual de exportaciones e importaciones (U\$ FOB)

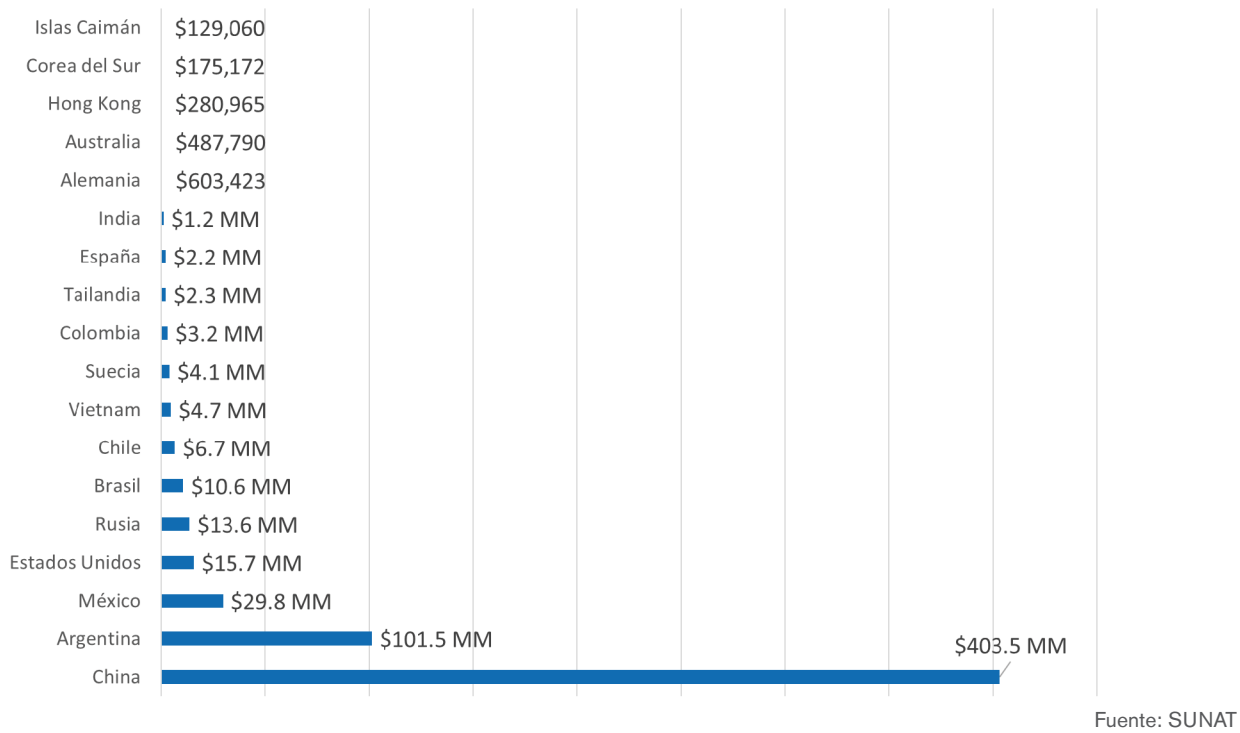


Fuente: SUNAT (2025)

4.1. Importaciones

Las importaciones que llegaron a Chancay en el primer semestre están fuertemente concentradas en Asia. China aporta aproximadamente US\$ 404 millones FOB, alrededor de dos tercios del total, con importaciones de autos, maquinaria pesada y productos electrónicos, principalmente. Bastante más atrás aparece Argentina (US\$ 102 millones), cuyo peso responde a embarques periódicos de granos y subproductos agroindustriales. El ránking lo completan México (US\$ 30 millones), Estados Unidos (US\$ 16 millones), Rusia y Brasil (US\$ 14 y US\$ 11 millones, respectivamente). A partir de ahí la lista se reduce: una decena de países latinoamericanos, europeos y asiáticos —Suecia, España, Colombia, Vietnam, India, entre otros— suman montos individuales inferiores a US\$ 6 millones y juntos no llegan al 10 % del flujo.

Gráfico 10: Principales orígenes de importaciones (enero-junio 2025)



Las importaciones al puerto de Chancay en el primer semestre de 2025 se concentran en unas pocas partidas, siendo el maíz amarillo de los más relevante con el 18 % del total. Este producto proviene principalmente de Argentina y México, donde se embarca a gran escala como grano bruto para la industria avícola. Los vehículos (19%), la maquinaria pesada (12%) y los electrónicos (7%) también tienen origen asiático. Partidas como explosivos y abonos, aunque con menor peso (5%), completan un patrón importador.

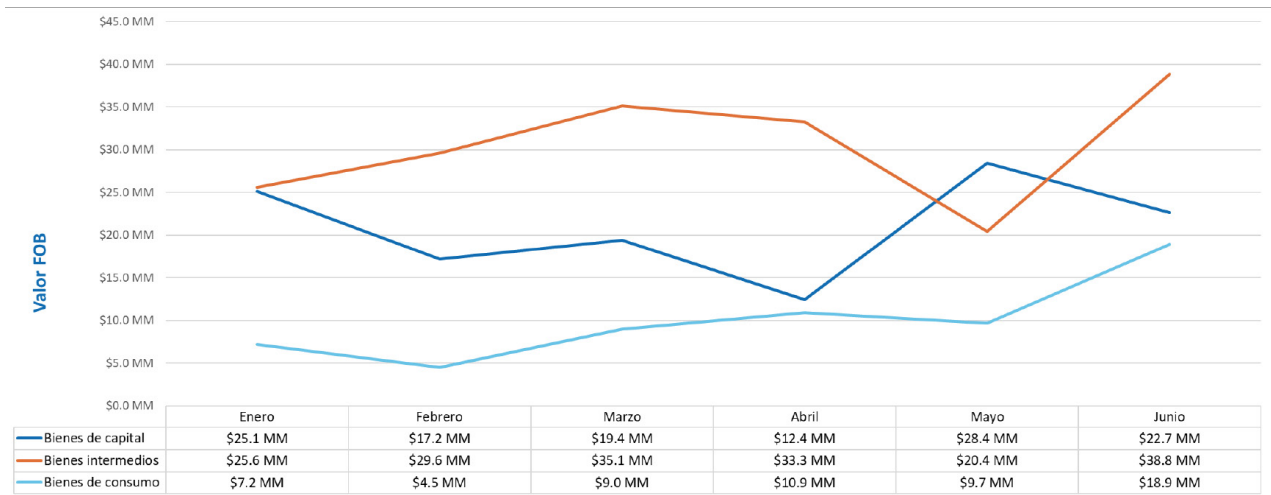
Tabla 4: 10 principales capítulos de las importaciones vía el puerto de Chancay: enero-junio 2025

Agrupación	Capítulos incluidos	Valor importado (US\$)	% del total
Vehículos y maquinaria	Vehículos (87), Maquinaria pesada (84)	185,680,290.02	31%
Maíz amarillo	Maíz amarillo (1005)	110,638,795.93	18%
Tecnología y electrónicos	Electrónicos (85)	44,830,735.36	7%
Explosivos e insumos mineros	Explosivos (36), Abono (31)	29,766,139.10	5%
Otros metales e insumos duros	Manufacturas de hierro (73), materiales brutos de hierro (72), cerámicos (69)	19,648,123.79	3%
Plásticos y derivados	Plásticos (39)	9,139,722.21	2%
Otros	Diversas partidas no agrupadas	201,342,782.30	33%
TOTAL	—	601,046,588.71	100%

Fuente: Sunat (2025). Nota técnica: Capítulos y partidas basada en nomenclatura del Sistema Armonizado de la OMA

Al clasificar las importaciones según su uso económico³, se observa que los bienes intermedios y bienes de capital constituyen el principal flujo por el puerto de Chancay, con US\$ 192 y U\$ 152 millones, respectivamente. Este comportamiento confirma que se está utilizando el puerto principalmente para proveer de insumos a las empresas, renovar maquinaria y equipos. En contraste, los bienes de consumo mantienen una participación menor, aunque con un crecimiento estable. En conjunto, este patrón refuerza el papel estratégico de Chancay en la operatividad y modernización del tejido productivo nacional.

Gráfico 11: Evolución de 10 principales capítulos de importaciones según uso económico (enero-junio). Valor U\$ FOB



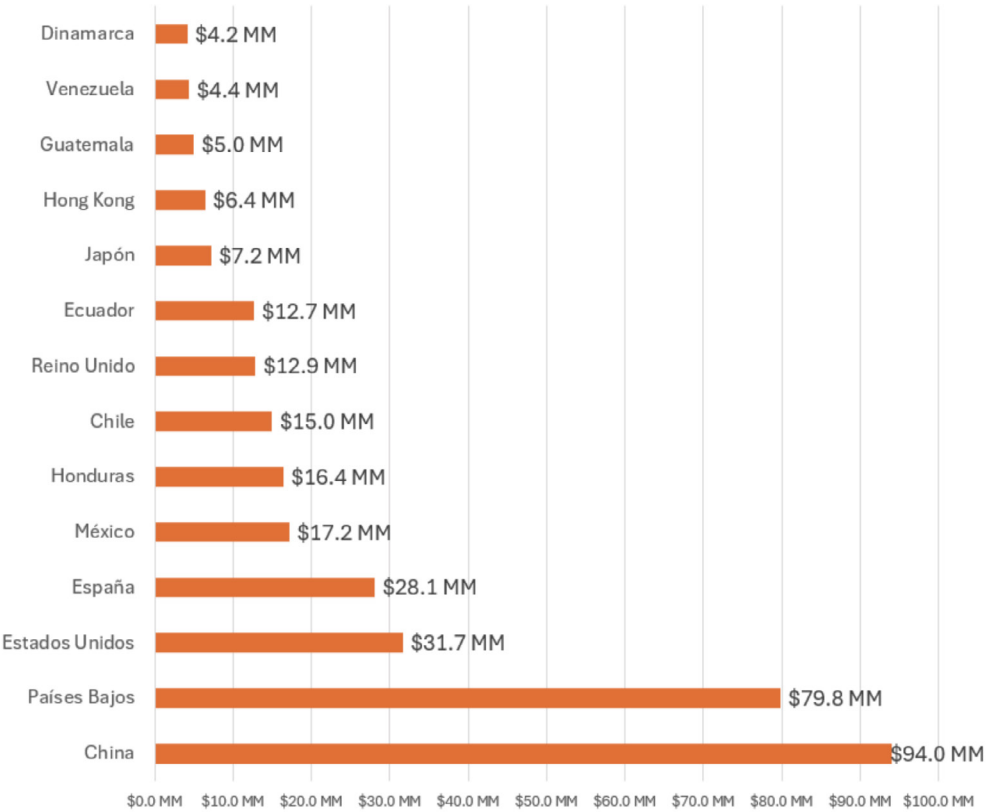
Fuente: SUNAT (2025)

³ El análisis se realizó para las 10 principales capítulos de importaciones en el periodo de análisis. Bienes de capital son equipos y maquinaria adquiridos para producir otros bienes o servicios, como excavadoras, tractores y módulos fotovoltaicos. Los bienes intermedios son materiales que se usan durante el proceso productivo, por ejemplo, maíz amarillo, fertilizantes o cemento. Finalmente, los bienes de consumo son productos terminados listos para el uso directo, como autos, zapatos, televisores y refrigeradoras domésticas. Esta clasificación sigue la metodología de la BEC (Clasificación por Grandes Categorías Económicas) de las Naciones Unidas.

4.2. Exportaciones

Las exportaciones repiten el patrón de concentración visto en las importaciones: pocos destinos concentran la mayor parte del valor despachado. Encabezan la lista China (US\$ 94 millones FOB) y Países Bajos (US\$ 80 millones), este último como puerta de entrada al norte de Europa para productos perecibles; le siguen Estados Unidos (US\$ 32 millones) y España (US\$ 28 millones), que en conjunto representan el 65 % del valor exportado en el periodo. Un aspecto clave es el mayor protagonismo de Asia como destino exportador, que representa el 31 % del valor total —por encima de Norteamérica (9 %) y Latinoamérica (19%)— y se acerca al peso de Europa (35 %). En ese sentido, el nuevo puerto ha favorecido una mayor apertura hacia mercados asiáticos, contribuyendo a diversificar la geografía exportadora no tradicional.

Gráfico 12: Principales destinos de exportaciones (enero-junio 2025)



Fuente: SUNAT (2025)

Entre los principales productos exportados desde el puerto de Chancay hasta mayo de 2025 destacan la palta, que representa aproximadamente el 53 % del valor total, seguida por el aceite de palma bruto (11 %), los metales metalíferos (10 %) y los explosivos o pólvora (6 %) (Portal Portuario, 2025). Este patrón confirma la especialización del puerto en productos con alto valor, lo que refuerza su rol estratégico en el comercio exterior del país. De hecho, en los primeros seis meses, el valor FOB por tonelada exportada fue de US\$ 1,578 frente a los US\$ 647 por tonelada de las importaciones.

4.3. Implicancias de las importaciones sobre la Participación de Renta de Aduanas de Chancay

Las importaciones y su tratamiento tributario inciden directamente en la Participación en la Renta de Aduanas (PRA), un mecanismo que redistribuye los ingresos tributarios a los gobiernos subnacionales con jurisdicción aduanera. Según la SUNAT (2025), en los primeros siete meses del año, la Participación en la Renta de Aduanas (PRA) generada en Chancay alcanzó cerca de S/ 9.7 millones.

Según la Intendencia de Aduana de Chancay (2025), en los primeros 9 meses de operación se recaudaron S/. 497.9 millones. Un grupo reducido de mercancías —granos, vehículos, productos electrónicos y maquinaria pesada— concentra gran parte del valor importado, por su evolución afectará la recaudación aduanera local.

Adicionalmente, en julio de 2025, la SUNAT emitió la Resolución de Superintendencia N.º 000247-2025/SUNAT, mediante la cual se habilita al puerto de Chancay como aduana de ingreso indirecto para mercancías con destino a la Amazonía. Esta medida permite a los importadores acogerse a la exoneración del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto de Promoción Municipal (IPM), en el marco de los beneficios establecidos por la Ley N.º 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía. Para acceder a este régimen, los contribuyentes deben cumplir condiciones específicas como contar con domicilio fiscal, activos fijos y contabilidad en la región amazónica, además de presentar una carta fianza ante la Intendencia de Aduana de Chancay, siguiendo procedimientos especiales.

Asimismo, en abril de 2025 se publicó la Ley N.º 32278, que crea oficialmente el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. Esta norma establece que el 20% de la PRA generada por el puerto se destine a dicho fondo, con el objetivo de financiar proyectos que promuevan el desarrollo local. En ese sentido, las decisiones tributarias relacionadas con las importaciones no solo tienen un efecto fiscal, sino que también inciden directamente en los recursos disponibles para la infraestructura, servicios y bienestar de la población en torno al puerto. En ese contexto, la futura implementación de la Ley de Zonas Económicas Especiales deberá ser diseñada cuidadosamente, sopesando los beneficios económicos de la atracción de inversiones frente al posible debilitamiento de la recaudación que sostiene el desarrollo local.

5. Reconfiguración Portuaria: Efectos de Chancay en la Red Nacional

Claves del capítulo

- El único desplazamiento de carga entre puertos se da en maíz amarillo, con Chancay importando S/1 10 millones en el primer semestre.

Un aspecto clave por investigar es si Chancay podría provocar un efecto de desplazamiento sobre otros nodos de la red portuaria nacional. Con un volumen todavía reducido —US\$ 361 millones en exportaciones y US\$ 601 millones en importaciones— en comparación a otros puertos peruanos, aún no es posible establecer una conclusión definitiva sobre un eventual efecto de sustitución entre los principales puertos del país. Asimismo, el movimiento de contenedores muestra un crecimiento de las importaciones tanto en el Callao como en Paita al comparar el primer semestre de 2025 con el de 2024 (Tabla 3). No obstante, un análisis de las partidas más relevantes de las importaciones permite vislumbrar tendencias incipientes que podrían anticipar cambios en la dinámica portuaria nacional.

Tabla 5: Importaciones por aduana (US\$ FOB) – Primer semestre 2023-2025

Mes	Callao - 2024 (US\$)	Paita - 2024 (US\$)	Callao - 2025 (US\$)	Paita - 2025 (US\$)
Enero	1,161,164,134	63,335,915	1,498,988,349	186,570,127
Febrero	1,219,303,611	119,818,044	1,246,935,575	110,299,918
Marzo	1,308,420,347	72,680,815	1,334,095,061	84,180,067
Abril	1,307,394,358	76,313,678	1,219,548,158	87,909,008
Mayo	1,417,019,024	44,456,765	1,260,502,494	111,476,523
Junio	1,137,377,055	57,836,959	1,215,112,620	67,813,486
Total	7,550,678,529	434,442,176	7,775,182,256 (+3%)	648,249,129 (+49%)

En el caso del maíz amarillo —la segunda partida más importada por Chancay—, en los dos últimos años los puertos del Callao, Salaverry, Matarani y Paita concentraban el 93 % de las importaciones de este producto. Con la entrada en operación de Chancay, y solo en sus primeros seis meses, el puerto ya ha acumulado S/ 110 millones en importaciones, superando a Salaverry, Matarani y Paita. Incluso, se observa una consolidación de la tendencia a la baja en las importaciones de esta partida por el Callao.

Tabla 6: Importaciones de maíz amarillo por aduana (US\$ FOB) – Primer semestre 2023-2025

Aduana	2023 (US\$)	2023 (%)	2024 (US\$)	2024 (%)	2025 (US\$)	2025 (%)
Callao	264,098,356	60%	209,802,919	59%	164,601,073	35%
Paita	7,139,697	2%	4,847,553	1%	6,331,336	1%
Chancay	0	0%	0	0%	110,638,795	24%
Salaverry	83,945,803	19%	76,919,727	22%	107,759,971	23%
Mollendo-Matarani	53,791,029	12%	38,031,451	11%	51,515,743	11%
Total Perú	436,699,251		352,939,885		470,709,760.14	

Fuente: Aduanas 2023, 2024 y 2025.

En el caso de los vehículos, Chancay ha facilitado la importación de US\$ 114 millones. Un análisis detallado de las seis subpartidas principales del capítulo vehículos muestra que Chancay ocupa el tercer puesto a nivel nacional, con una participación del 7%. Respecto a 2024, Callao y Tacna incrementaron sus importaciones y mantienen la primera y segunda posición. En este sentido, durante los primeros seis meses no se observa evidencia concluyente de un efecto de desplazamiento en esta partida. Sin embargo, el crecimiento sostenido de las importaciones sugiere que Chancay apunta a consolidarse como un nodo clave para la distribución de carga rodante.

Tabla 7: Importación de vehículos por aduana (U\$ FOB) – Primer semestre 2023-2025

Aduana	2023 (US\$)	2023 (%)	2024 (US\$)	2024 (%)	2025 (US\$)	2025 (%)
Callao	991,028,578	82%	775,881,222	78%	875,720,386	76%
Pisco	55,076,606	5%	30,656,383	3%	14,503,234	1%
Tacna	159,999,077	13%	189,482,049	19%	184,377,822	16%
Chancay	–	-	–	-	76,016,306	7%
Total Perú	1,206,104,261	100%	996,019,654	100%	1,150,617,748	100%

Fuente: Aduanas 2023, 2024 y 2025.

Nota: Se tomaron las subpartidas principales: 8703229020, 8703239020, 8702902010, 8704211010, 8704230000 y 8701210000.

6. Síntesis y Proyecciones: Lecciones del Primer Semestre

En sus primeros seis meses de operación, el Puerto de Chancay ha mostrado un crecimiento mensual sostenido, avanzando hacia su meta de movilizar 200 mil TEU en su primer año. Durante este semestre, las exportaciones no tradicionales peruanas aumentaron casi un 27 % respecto al año anterior, alcanzando un total de US\$ 5,550 millones, y los puertos peruanos incrementaron la carga movilizada en comparación con el mismo periodo del año previo. En este contexto, se identifican los siguientes hallazgos:

- **Chancay consolida su posición como el 4.º terminal de contenedores del país:** el puerto recibió **110 naves portacontenedores** entre enero y junio, lo que representa casi el **9 % de todos los buques de este tipo** en Perú. Desde noviembre hasta junio movilizó 125,555 TEUs y un total acumulado de **1.7 millones de toneladas**, lo que lo posiciona muy por detrás de las dos terminales del Callao. Por su movimiento de carga se puede comparar con el puerto de Paita, y por encima del puerto San Martín.
- **Carga multipropósito.** El crecimiento no solo se debe a la carga contenedorizada, que si bien es la principal coexiste con la carga a granel y fraccionada. Sin embargo, mientras los contenedores mueven mayormente carga para el embarque y transbordo, la carga multipropósito principalmente es para las importaciones. Empero, estas importaciones son principalmente de bienes de capital (tractores, maquinaria) e intermedio (maíz amarillo) lo cual expresa un encadenamiento con los sectores productivos nacionales.
- **Destaca su rol como puerto hub:** el 44 % de su carga de contenedores fue transbordo, una proporción muy superior al 21 % y 23 % registrados por las terminales sur y norte del Callao, respectivamente, entre enero y junio de 2025. Mientras que en el Callao predominan los movimientos de descarga y embarque, en los dos servicios transpacíficos que operan desde Chancay (WSA3 y WSA5), el embarque y el transbordo son los principales tipos de operación. Esta dinámica confirma que el nuevo puerto no solo actúa como punto para recibir mercancías, sino que también sirve como centro logístico para dirigir o transbordar carga hacia otros países, especialmente hacia Asia y otras naciones de Sudamérica en la costa del Pacífico.
- **Los contenedores de descarga y embarque generan un tráfico mensual de 17,922 camiones.** La tendencia creciente de estos movimientos hará necesario diseñar sistemas de conectividad adecuados entre el puerto y los centros productores (para el embarque de exportaciones), así como con las ciudades y polos industriales (para la descarga de importaciones). Esta tarea será cada vez más urgente a medida que el puerto se aproxime a los hitos de movilizar 500,000 TEUs y luego un millón en los próximos años.
- **Si bien la balanza comercial muestra un resultado negativo de US\$ 240 millones, el valor por tonelada de la canasta de exportaciones es más alto que el de las importaciones.** El monto exportado (US\$ 361 millones) es menor que el importado (US\$ 601 millones), pero las exportaciones registran un mayor valor FOB por tonelada (US\$ 1,486 frente a US\$647). Esto indica que, a pesar de exportarse menos en términos de valor total y también en

volumen, los productos exportados —como paltas y aceite de palma— tienen un mayor valor por tonelada que los principales bienes importados, como maíz amarillo, automóviles y maquinaria.

- **En la geografía comercial se observan cambios en los destinos de exportación, pero no en los orígenes de importación.** Las importaciones mantienen el patrón tradicional de los principales socios: China concentra dos tercios del total (US\$ 404 millones), seguida de Argentina (US\$ 102 millones), y luego México, Estados Unidos, Rusia y Brasil. En contraste, las exportaciones muestran una reconfiguración en el comercio de productos no tradicionales: China lidera con US\$ 94 millones, superando incluso a mercados que usualmente dominaban este segmento. Le siguen Países Bajos (US\$ 81 millones), Estados Unidos (US\$ 32 millones) y España (US\$ 28 millones). Esta dinámica sugiere una diversificación en los destinos de los productos peruanos.
- **Las importaciones por Chancay empiezan a traducirse en recursos para el distrito mediante la Participación en la Renta de Aduanas.** En solo 7 meses, el puerto generó S/ 10 millones en PRA. El flujo creciente de importaciones de granos, vehículos, electrónicos y maquinaria pesada augura un aumento del monto de PRA para los siguientes meses.
- **El Fondo Social que representa el 20% de la PRA, pero está afectado por el tratamiento tributario a las importaciones.** Mecanismos como la exoneración del IGV e IPM para mercancías con destino a la Amazonía —Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía— y propuestas como la Ley de Zonas Económicas podrían reducir la base imponible y, por tanto, afectar los recursos para el desarrollo local.
- **El maíz amarillo muestra el único desplazamiento visible de carga entre puertos.** En el primer semestre, Chancay importó 110 millones en esta partida, coincidiendo con una menor participación del Callao y un aumento en Paita, Salaverry y Matarani, las otras terminales que concentran históricamente esta importación. Todo indica que la cercanía de Chancay a la industria avícola del norte de Lima está favoreciendo este desvío. En otras partidas relevantes de importación (automóviles y maquinarias) no se evidencian cambios similares por ahora.

Bibliografía

- Alphaliner. (2012). Alphaliner TOP 100: How it works? <https://alphaliner.axsmarine.com/documents/Alphaliner-TOP100.pdf>
- Alphaliner. (2012). Alphaliner TOP 100: How it works? <https://alphaliner.axsmarine.com/documents/Alphaliner-TOP100.pdf>
- Alphaliner. (2025). Top 100: Operadores de portacontenedores. Recuperado en agosto de 2025, de <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- APM Terminals. (s. f.). Información del terminal: Callao. APM Terminals. Recuperado el 8 de septiembre de 2025, de <https://www.apmterminals.com/es/callao/about/terminal-specifications>
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM). (2025). Megapuerto de Chancay exportó \$ 286 millones de enero a mayo: qué productos salieron y a qué países. APAM Perú. <https://apam-peru.com/megapuerto-de-chancay-exporto-286-millones-de-enero-a-mayo-que-productos-salieron-y-a-que-paises/>
- Autoridad Portuaria Nacional. (2024). Anexo 2 – Fichas técnicas de los terminales portuarios del SPN [Informe]. En Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030 (PNDP 2024-2030). Autoridad Portuaria Nacional.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2024, mayo 7). Terminal Portuario General San Martín mejora su operatividad con nueva grúa móvil. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/950094-terminal-portuario-general-san-martin-mejora-su-operatividad-con-nueva-grua-movil>
- Autoridad Portuaria Nacional. (2025). BD_Mov_contenedores_TP público–privado 2010–2025 [Hoja de cálculo de Microsoft Excel]. Recuperado de <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1-tGO-0jcnvNgiw7JaDNwTnvXi4exli20/edit?gid=1400874304#gid=1400874304>
- BSR. (2015). Clean Cargo Working Group carbon emissions accounting methodology: The Clean Cargo Working Group standard methodology for credible and comparable CO₂ emissions calculations and benchmarking in the ocean container shipping sector (June 2015). Business for Social Responsibility (BSR).
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2024, junio). Transformación logística regional: El nuevo terminal multipropósito de Chancay como hub portuario emergente. CEPLAN – Observatorio Nacional de Prospectiva. <https://observatorio.ceplan.gob.pe/ficha/t92>
- Chancay Hoy. (2025). Puerto de Chancay: ¿Qué resultados clave dejó su operación en los primeros cinco meses? <https://chancayhoy.com/economia/2025/06/27/puerto-de-chancay-que-resultados-clave-dejo-su-operacion-en-los-primeros-cinco-meses/>
- ComexPerú. (2025, junio 6). Puerto de Paracas: Inversión privada, conectividad y resultados concretos. ComexPerú. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/puerto-de-paracas-inversion-privada-conectividad-y-resultados-concretos>
- Consulta de declaración de importación. (2025). Recuperado de <http://www.aduanet.gob.pe/cl-ad-consdepa/FrmPrincipal.jsp>
- Consulta de declaraciones de exportación definitiva. (2025). Recuperado de <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informgest/ExpoDef.htm>
- COSCO Shipping Lines. (2025a). Recuperado de <https://lines.coscoshipping.com/home/Services/route/16>
- COSCO Shipping Lines. (2025b). WAX3 Service Schedule [Hoja de cálculo de Microsoft Excel]. Recuperado de <https://lines.coscoshipping.com/home/HelpCenter/business/ServiceSchedule>
- COSCO Shipping Lines. (2025c). WAX5 Service Schedule [Hoja de cálculo de Microsoft Excel]. Recuperado de <https://lines.coscoshipping.com/home/HelpCenter/business/ServiceSchedule>
- COSCO Shipping Lines. (2025d). WSA2 Service Schedule [Hoja de cálculo de Microsoft Excel]. Recuperado de <https://lines.coscoshipping.com/home/HelpCenter/business/ServiceSchedule>
- Diario del Puerto. (2024, noviembre 21). Cosco Shipping inaugura el Puerto de Chancay para convertirlo en un hub de Latinoamérica. Diario del Puerto. <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/cosco-shipping-inaugura-el-puerto-de-chancay-para-convertirlo-en-un-hub-de-latinoamerica>
- DP World. (s. f.). DP World Callao. DP World. Recuperado el 5 de septiembre de 2025, de <https://www.dpworld.com/es/peru/ports-and-terminals/callao>
- El Comercio. (2024, junio 14). Puerto de Chancay recibe primer lote de 5 grúas. El Comercio. <https://elcomercio.pe/economia/peru/puerto-de-chancay-recibe-primer-lote-de-5-gruas-i-dina-boluarte-i-ultimas-noticia>
- Intendencia de Aduana de Chancay. (2025, 8 de agosto). Reunión para fortalecer mecanismos interinstitucionales que impulsen la formalización, facilitación y control de las operaciones de comercio exterior en el puerto de Chancay. Chancay.
- Malheiros, G. (2025, enero 17). APM Terminals Callao predicts growth in reefer exports and imports. Datamar News. <https://datamarnews.com/noticias/apm-terminals-callao-predicts-growth-in-reefer-exports-and-imports>
- Megatrade. (2024, mayo 14). Puerto Chancay, primero Perú, después hub regional. Revista Megatrade. <https://www.revistamegatrade.com.ar/noticias/puerto-chancay-primero-peru-despues-hub-regional>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (s. f.). Terminal Norte Multipropósito: Terminal portuario del Callao. Gobierno del Perú. Recuperado el 5 de septiembre de 2025, de https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/infraestructura_portuaria/terminal_norte_callao.html
- MundoMarítimo. (2024, mayo 28). Cinco grúas sobre rieles automatizadas ya son transportadas rumbo al puerto de Chancay, Perú. MundoMarítimo. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/cinco-gruas-sobre-rieles-automatizadas-ya-son-transportadas-rumbo-al-puerto-de-chancay-peru>

- Portal Frutícola. (2025, junio 17). Entrevista exclusiva: Puerto de Chancay y el desarrollo logístico para las agroexportaciones peruanas. Recuperado de <https://www.portalfruticola.com/noticias/2025/06/17/puerto-de-chancay-agro/>
- PortalPortuario & Agencia Andina. (2025, febrero 18). Puerto de Chancay suma movimiento de 15.866 contenedores desde su inauguración. PortalPortuario. <https://portalportuario.cl/puerto-de-chancay-suma-movimiento-de-15-866-contenedores-desde-su-inauguracion/>
- Puerto de Paracas. (s. f.). Proyecto de modernización. Puerto de Paracas. Recuperado el 8 de septiembre de 2025, de <https://www.pdparacas.com.pe/proyecto-de-modernizacion/>
- Puertos del Perú. (s. f.). Recuperado de <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>
- SUNAT. (2020). Anuario estadístico 2020. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Recuperado en agosto de 2025, de https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario20.html
- SUNAT. (2021). Anuario estadístico 2021. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Recuperado en agosto de 2025, de https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario21.html
- SUNAT. (2022). Anuario estadístico 2022. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Recuperado en agosto de 2025, de https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario22.html
- SUNAT. (2023). Anuario estadístico 2023. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Recuperado en agosto de 2025, de https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario23.html
- SUNAT. (2025, abril). Operatividad aduanera, puerto de Chancay: Presentación para el Congreso [Presentación no publicada].
- Terminales Portuarios Euroandinos Paita. (2024). Plan de negocios 2024 (E. Cerdeira, Gerente General). Ositrán. <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/04/pdn-2024-tpe.pdf>
- Terminales Portuarios Euroandinos Paita. (s. f.). TPE Paita: Terminal portuario & depósito temporal. Terminales Portuarios Euroandinos. Recuperado el 5 de septiembre de 2025, de <https://www.puertopaita.com/>
- Zarate, A. R. (2025, agosto 6). Terminal Portuario Paracas: “Estamos trabajando el plan maestro del puerto del 2044 al 2074”. Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM). <https://apam-peru.com/terminal-portuario-paracas-estamos-trabajando-el-plan-maestro-del-puerto-del-2044-al-2074/>

Glosario

- **Barco feeder:** Buque portacontenedores pequeño que conecta puertos secundarios con un puerto hub para transbordo; opera tramos cortos y frecuentes.
- **CHX (Chancay Express):** Servicio feeder. Rotación: Chancay › Callao › Lirquén › San Antonio.
- **CPX (Chile–Perú X-Press):** Servicio feeder. Rotación: Chancay › Callao › Iquique › Arica.
- **TEU (Twenty-foot Equivalent Unit):** Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies; sirve para medir capacidad y movimiento de contenedores.
- **WSA (West Coast South America):** Prefijo usado por varias navieras para servicios en la costa oeste de Sudamérica (p. ej., WSA3, WSA4, WSA5).
- **WSA3 (West Coast South America 3):** Rotación: Ensenada › Manzanillo › Chancay › San Antonio.
- **WSA4 (West Coast South America 4):** Rotación: San Antonio › Chancay › Callao › Posorja.
- **WSA5 (West Coast South America 5):** Rotación: Ensenada › Manzanillo › Lázaro Cárdenas › Buenaventura › Guayaquil › Chancay.
- **WSX (West Coast South America X-Press):** Servicio feeder. Rotación: Balboa › Guayaquil › Paita › Chancay › Callao.

Anexo: Número de buques diferentes atendidos según servicio operando en el Puerto de Chancay (enero–junio 2025)

Servicios	WSA5	WSA3	WSA4/ ACSA1	CHX	CPX/CHX-2	WSX
Nº barcos	9	13	4	2	2	2
Nombres	Xin Dalian • OOCL Chennai • Tina I • CSCL Asia • Emmanuel P • EA Chara • Savannah • OOCL Memphis • COSCO Thames	• Yantian • COSCO America • COSCO Thames • Beijing • Xin Los Angeles • COSCO Prince Rupert • Xin Hong Kong • OOCL Ho Chi Min • CSCL Winter • COSCO Pacific • COSCO Shipping Volga • Xin Ou Zhou	• CMA CGM Ganges • CMA CGM Mississippi • Pelion • CMA CGM Legacy	• Lakonia • MYD Shenzhen	• Alioth • Contship Don	Eco Marin • Xpress-Moy

Fuente: COSCO Shipping, CMA CGM, Evergreen Line, OOCL



UNIVERSIDAD
DEL PACÍFICO

Jr. Sánchez Cerro 2141
Jesús María, Lima, Perú
T. (511) 219 0100

Encuéntranos en:



/upacifico



/universidad-del-pacifico



/udelpacifico/



/UdelPacifico



/@somos_la_pacifico



/ U PacificoU P

www.up.edu.pe