Vol 11 N° 1 | Junio 2025 p. 136 - 152 ISSN: 2412-3730 DOI: http://dx.doi.org/10.22451/3002.nbr2025.vol11.1.10108

Importancia del terminal portuario de Chancay en las Pymes peruanas

The importance of Chancay port terminal in the peruvian Pymes

César Alonso Calle Herencia [1]

[1] Escuela de Posgrado Newman, Tacna

(cesaralonso.calle@epnewman.edu.pe)

RESUMEN

El Terminal Portuario de Chancay representa una infraestructura estratégica para el desarrollo de las Pymes peruanas. Ubicado al norte de Lima, permitirá una conexión directa con Asia, reduciendo tiempos de tránsito comercial de 45 a 30 días. Este puerto facilitará la importación y exportación de mercancías, mejorando la competitividad, logística y acceso a nuevos mercados para las pymes, especialmente agroexportadoras.

Con una inversión estimada en 3,500 millones de dólares, el megaproyecto podrá recibir buques de gran calado y generará un impacto económico proyectado de hasta el 1.8% del PBI. Se perfila como un hub regional que integrará rutas comerciales con países como Brasil, Chile, Colombia y Ecuador.

Además, se impulsarán corredores económicos, zonas económicas especiales como “Chancay Park”, y nueva infraestructura urbana que fortalecerá la cadena productiva nacional. El puerto también genera un impacto geopolítico relevante debido a la participación de la empresa china Cosco Shipping Ports.

Recibido: 03 de marzo del 2025. Preevaluado: 10 de marzo del 2025. Aceptado: 08 de mayo del 2025. Publicado: 30 de junio 2025.

Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribucion - No Comercia_Compartir Igual 4.0 Internacional. (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/) que permite el uso no comercial, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que la obra original sea debidamente citada

Descripción del autor:

Dr.(c) César Alonso Calle Herencia

Profesional con experiencia en la gestión empresarial y estratégica. Actualmente me desempeño en el área del sistema de gestión de calidad de programas de posgrado, mi responsabilidad radica en asegurar la calidad
educativa mediante el uso de plataformas digitales, mejorar procesos educativos bajo el entorno de modelos de gestión, satisfacer los grupos de interés y cumplir con la normatividad dispuesta por el órgano regulador.

Este proyecto representa una oportunidad clave para que las Pymes accedan a mercados internacionales, reduzcan costos logísticos y promuevan el desarrollo económico del país.

Palabra clave: Chancay, Puerto, Pymes, Comercio, Transporte Marítimo

ABSTRACT

The Chancay Port Terminal represents a strategic infrastructure project for the development of Peruvian SMEs. Located north of Lima, it will enable direct trade connections with Asia, reducing shipping times from 45 to 30 days. This port will facilitate the import and export of goods, enhancing competitiveness, logistics, and market access for SMEs, especially in the agro-export sector.

With an estimated investment of $3.5 billion, the megaproject will accommodate large-scale vessels and is projected to contribute up to 1.8% of the national GDP. It is positioned to become a regional hub integrating trade routes with Brazil, Chile, Colombia, and Ecuador.

Additionally, economic corridors, special economic zones such as “Chancay Park,” and new urban infrastructure will strengthen national value chains. The port also carries geopolitical significance due to the involvement of the Chinese company Cosco Shipping Ports.

This project presents a key opportunity for SMEs to access international markets, reduce logistics costs, and promote the country's economic development.

Keywords: Chancay, Port, SMEs, Trade, Maritime Transport

I. INTRODUCCIÓN

El dinamismo del sector empresarial de las Pequeñas y Medianas Empresas (en adelante, Pymes) en el Perú tiene la particularidad de ser diversa y relacionada a variables servicio-accesos como negocios proveedores de recursos o de servicio. El protagonismo y la supervivencia empresarial de las mismas cuenta con proyectos de envergadura nacional la cual permitirá la productividad, competitividad y el crecimiento respectivo a las Pymes a través del aporte de generación de empleo, valor agregado y productividad (Ministerio de la Producción, 2023).

El primer trimestre del 2024 se registró 3,375,115 Pymes formales a nivel nacional, esto representó el 2.8% en relación con el mismo periodo del año pasado (ComexPerú, 2024).

La atomización empresarial por el incremento de la creación de Pymes se vio reflejada en 6 sectores: Minería, Manufactura, Comercio, Restaurante, Transporte y Servicios; todos ellos con un amplio crecimiento formal. En ese sentido, a fin de evitar el declive o la pérdida del dinamismo de las Pymes es necesario como estado el aseguramiento y la reactivación económica y romper la racha de la caída de la inversión privada la cual disminuyó en un 7.3% (Ministerio de la Producción, 2023).

Para el año 2024 megaproyectos como el nuevo Terminal del Aeropuerto Jorge Chávez, Terminal Portuario de Chancay, entre otros respaldan e impulsan el crecimiento de las Pymes augurando una mayor inversión privada sostenible en el Perú.

El Terminal Portuario de Chancay representa una gran ventana de oportunidad para el desarrollo empresarial de las Pymes permitiendo adicionar o formar parte de una cadena productiva competitiva en sus productos y servicios, todo ello, se traduce a productos y servicios con valor agregado, precio competitivo y reducción de costos logísticos.

II. MÉTODO

La metodología por emplear es de enfoque cualitativo y el tipo de investigación es documental (Cruz, 2020), lo que implica una revisión minuciosa, sistemática y detallada de documentos o materiales bibliográficos a fin de comprender la naturaleza del presente artículo científico Haro Sarango, A. F., Chisag Pallmay, E. R., Ruiz Sarzosa, J. P., & Caicedo Pozo, J. E. (2024).

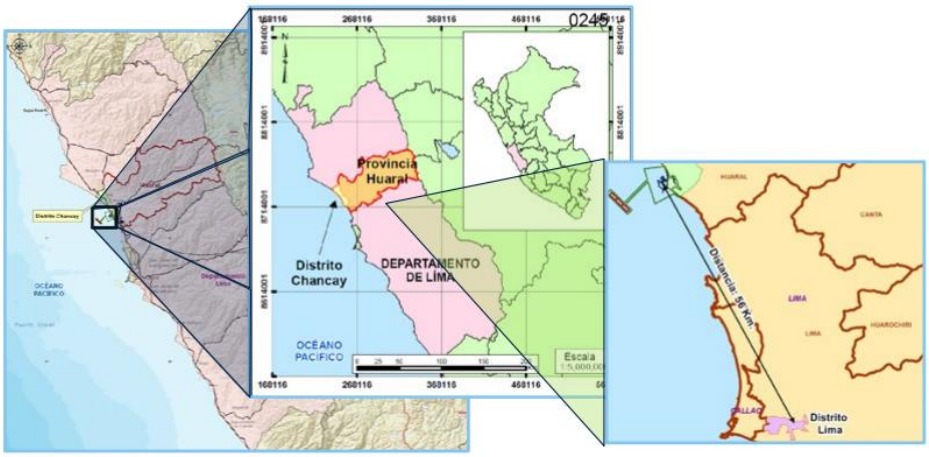
La búsqueda de informacion abarca las variables cualitativas: Terminal Portuario de Chancay y Pymes peruanas. La consulta de información o datos estadísticos pertinentes ha sido a través de portales como Scopus, web of Science, Scielo, entre otras. Cabe mencionar que, por ser información relativamente nueva en la variable “Terminal Portuario de Chancay”, la fuente de información es limitada en cuanto a producción científica, por lo que, se está considerando documentos de trabajo, reportes de información, etc. de diversas fuentes de organismos públicos, universitarios y de centro de estudios estadísticos nacionales.

La evaluación de información tiene los siguientes componentes: periodicidad vigente, metodología de recopilación de información y prestigio e imagen de la fuente de información.

III. DESARROLLO

A. Terminal Portuario de Chancay

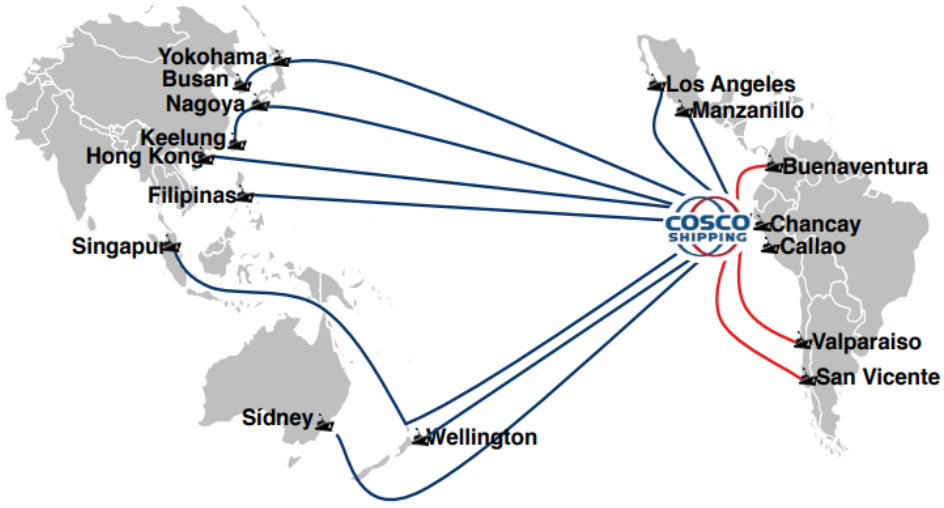
El nuevo Terminal Portuario de Chancay se encuentra ubicado a 70 kilómetros al norte de la provincia de Huaral en el departamento de Lima. Por ser de ubicación geoestratégica comercial para la conectividad con diversos puertos de Asia y Latinoamérica permite convertirse en un *Hub* portuario y moderno conllevando a la generación de un ambiente propicio como un centro estratégico y logístico en el corredor marítimo (Tinoco, 2024).



Ubicación del Puerto de Chancay

Fuente: Athenalab

El proyecto de construcción del Terminal Portuario de Chancay tiene como inicio a principios del año 2011 cuya inversión total sería alrededor de los 3500 millones de dólares americanos (Diario el Peruano, 2024). El “mega puerto” de Chancay nace con la intención de convertir en un principal punto marítimo estratégico de intercambio y distribución comercial entre Sudamérica y con los principales mercados asiáticos de China, Japón, Corea del Sur e Indonesia, generando un papel protagónico para Perú.



Rutas marítimas considerada para el Terminal Portuario de Chancay

Fuente: Athenalab

En término económicos, el “mega puerto” de Chancay tendría impacto en el crecimiento comercial al tener en funcionamiento pleno en sus operaciones, lo que se traduce en unos 4,500 millones de dólares anuales, representados en 1.8% del PBI. Con la inauguración en el inicio de su primera etapa de funcionamiento, el “mega puerto” de Chancay estaría proporcionando a la economía peruana el 0.3% PBI y se prevé que durante el periodo anual 2025 el PBI llegue al 0.9% (Cervilla.2024).

Tabla 1.

Línea de tiempo del Terminal Portuario de Chancay

Periodo anual	Hitos de acontecimiento
Año 2008	Surge los estudios preliminares para la ubicación estratégica.
Año 2009	El proyecto es declarado de interés nacional y se busca inversionistas.
Año 2011	La empresa Volcán adquiere el 50% de las acciones.
Año 2016	Inician obras preliminares del terminal portuario.
Año 2017	La empresa Volcán busca socio estratégico para el proyecto.
Año 2019	Cosco Shipping Ports se incorpora como socio estratégico y adquiere el 60% de las acciones.
Año 2020	Comienza la construcción de la primera etapa del terminal portuario.
Año 2024	Se inaugura la primera etapa del terminal portuario en APEC.

Nota: Descripción de los hechos de construcción y funcionamiento del Terminal Portuario de Chancay. Elaboración propia

Ubicación estratégica del Terminal Portuario de Chancay

El transporte marítimo es considerado como el principal medio de transporte masivo de mercancías le cual se distribuyen en rutas de envío entre 2 a más puntos portuarios para transacciones comerciales (C40 Cities, 2022).

Asimismo, entre otros factores, a las características generadas por la globalización y las redes de interdependencia comercial, que permitieron un

comercio más liberalizado y la minimización de políticas marítimas restrictivas. En ese sentido, se considera al transporte marítimo como el alma del comercio global para las cadenas de suministro, dado que representa el 80% de transacciones de intercambio comercial (Organización Marítima Internacional, 2016).

El impacto geopolítico a nivel nacional y regional en la provincia de Huaral convertirá como la puerta de ingreso a Perú desde el continente asiático. La transformación de intercambio e interconexión comercial en Huaral será la nueva “ruta de la seda”. Este proceso se explica a raíz del impacto que tuvo el Canal de Panamá en el comercio marítimo, que definió tanto las medidas de los contenedores como el tamaño de los buques que los transportaban. En tal sentido, se definieron tres tipos de buques específicos: los Panamax, capaces de transportar entre 3,000 y 5,000 contenedores en la medida TEU; los Post Panamax, capaces de transportar entre 5,000 y 9,000 contenedores en TEU; y, en los últimos años, los buques Neo Panamax, capaces de transportar un máximo de 12,500 contenedores TEU (Rodríguez, 2020). Al tiempo que los buques se hacían más grandes, debían estar preparados para recorrer distancias más largas con un peso cada vez mayor, lo que supuso nuevos desafíos en torno a la infraestructura marítima.

Debido a la capacidad del Terminal Portuario de Chancay para recibir mega buques, será el punto principal de distribución y redistribución de mercancías hacia los puertos principales de Brasil, asimismo, el Terminal Portuario de Chancay tomaría un papel protagónico en el corredor bioceánico nororiental adicionando las condiciones de ruta y de seguridad para la logística y transporte de carga de mercadería

Impacto en los demas países

Uno de los competidores del sistema portuario internacional para el Terminal Portuario de Chancay es el chileno, en la actualidad su estructura

portuaria consta de 56 terminales, predominando el sector privado, lo cual representa el 82% de la totalidad de los terminales existentes.
El sistema portuario chileno se ha caracterizado por tener eficiencia logística y una estructura de costos bajos relacionados al transporte marítimo, en efecto, la velocidad en el embarque y desembarque de los contenedores hace atractivo a las compañías navieras con el fin de tener la menor permanencia de los buques en el terminal.

En América Latina se consideraba a Chile entre el ranking de los 5 primeros países con más carga de contenedores durante el periodo 2019, siendo Brasil liderando el ranking, seguido de Panamá, México y Chile. Sin embargo, el ranking es un reflejo adverso frente al estancamiento de las mayores inversiones en los diferentes terminales que no ha sido impulsado durante la última década en el sistema portuario chileno, significando para ello el declive progresivo de su posición en el comercio internacional.

El propietario mayoritario del Terminal Portuario de Chancay, Cosco Shipping Ports, tiene el pleno interés en la exclusividad operación portuaria en el Terminal Portuario de Chancay ocasionando la disminución del tráfico portuario en algunos de los terminales chilenos por sus diferentes características innovadores lo cual posiciona al Terminal Portuario de Chancay en hub comercial competitivo y altamente automatizado.

Esta posición competitiva responde estratégicamente a una situación actual y geopolítica con un diseño de complejo portuario generando una irrupción en el entorno regional y estableciendo una nueva ruta portuaria para el comercio internacional.

Sobre el puerto de Chancay específicamente se registra la preocupación de Estados Unidos sobre el tema según una materia publicada en Infobae, replicando una publicación del Financial Times en octubre de 2023:

El experto (Farid Kahhat), además, revela que empresas como Cosco — la compañía estatal China Ocean Shipping Co., que está bajo el control directo del Ministerio de Transporte chino—tiene vínculos con el Ejército Popular de Liberación de China. Según el análisis de Leland Lazarus, director asociado de Investigación de la Universidad Internacional de Florida, y Robert Evan Ellis, profesor de Estudios Latinoamericanos del Instituto de Estudio s Estratégicos de la Escuela de Guerra del Ejército de Estados Unidos, publicado en The Diplomat, confirman esto: "Muchos empleados de estas empresas tienen antecedentes en el Ejército Popular de Liberación (EPL) u otros servicios de seguridad".

Existen perspectivas y posiciones divergentes de países de potencia mundial sobre el Terminal Portuario de Chancay y su influencia de la inversión geopolítica de China en Sudamérica, Cabe mencionar que, el expansionismo y la dominación de ruta comercial y el poderío logístico en el transporte marítimo es una estratégica dinámica entre naciones.

B. Servicios del Terminal Portuario de Chancay

Entre los diversos servicios principales por actividades portuarias, destacan los siguientes:

- Negocio de contenedores: Consiste el comercio y la usabilidad de contenedores con dimensiones y características estandarizadas para el transporte de mercancías de gran capacidad. Este negocio abarca diversas actividades anexas como venta, compra, alquiler de contenedores.

- Depósito y almacén: Consiste en el espacio físico o lugar de instalación para el alojamiento y/o destino de mercancías o productos. El depósito y/o almacén tiene la permisibilidad para la logística, distribución y/o transporte hacia el lugar de destino.

- Transferencia de carga: Consiste en la carga y descarga de mercancía en la zona de comercialización portuaria, zona de almacenes y/o entre empresas prestadoras de servicio de almacén,

- Bulk Cargo Ro/Ro: Consiste en la carga y transporte de mercado a granel (no liquida) y en grandes cantidades como minerales, granos, etc.

  El servicio Ro/Ro consiste en la carga y transporte de mercancía rodada, a decir, vehículos menores, vehículos mayores y/o maquinaria pesada.

C. Posicionamiento competitivo y ranking de puerto

Los 4 puertos peruanos reconocidos a nivel nacional se posicionan entre los 100 más conectados de América Latina y el Caribe, los indicadores para la relevancia en la conectividad marítima son: Conectividad del Transporte Marítimo (LSCI) y el Índice de Conectividad Marítima de Puertos (PLSCI), permiten evaluar el grado de facilitar el comercio internacional.

Tabla 2

Ranking mundial de países con mejor conectividad marítima, al cierre de marzo de 2025

N°	País	Puntaje
1	China	1278
2	Corea del Sur	623
3	Singapur	604
4	Malasia	516
5	Estados Unidos	513
6	Vietnam	449
7	España	424
8	Japón	411
9	India	397
10	Países Bajos	391

Nota: Estadística de ranking y posicionamiento de países por conectividad marítima - Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD. Elaboración: ComexPerú

D. Sectores que impulsan el Terminal Portuario de Chancay y beneficios para las pymes peruanas

A través de una integración estratégica para la comercialización y transporte de mercancías a través del servicio portuario, el Terminal Portuario de Chancay es un ícono de ser caracterizado con una infraestructura adecuada para una convergencia de intercambio global y ser un impulsor del progreso económico y comercial para Perú.

La nueva imagen de punto geoestratégico para la importación y exportación de mercancías en el Terminal Portuario de Chancay convierte a Perú como el protagonista global y activo del comercio internacional para las pymes peruanas.

Entre las diferentes oportunidades o beneficios destacan los siguientes:

- Canal abierto de ruta para la importación y exportación de mercancías desde y hacia los países asiáticos.
- Para las pymes agroexportadoras el Terminal Portuario de Chancay genera oportunidades por su accesibilidad y transporte de carga originario de la sierra central.
- Reducción de tiempo de comercialización, el periodo de transito oscilaba entre 45 días calendarios, pero con la conexión directa se reduce a 30 días aproximadamente, esto permitirá a las pymes mayor flujo de mercancía y conservar la mayor periodicidad de vida de los productos agroexportables.
- Redefinición de la logística interconectada con el transporte de mercancías desde Perú hacia Brasil, Chile, Ecuador y Colombia, ello conllevará a posicionar a Perú como un Hub portuario para la conectividad y transporte.
- Recibir a barcos de mayor carga del mundo debido al calado de 16 metros de profundidad que existe en el Terminal Portuario de Chancay. El trasporte marítimo permite recibir a barcos con las de 18000 contenedores, ello significa, mayor capacidad de embarque/desembarque de productos derivados de las pymes.
- El desarrollo económico local y nacional originado por el Terminal Portuario de Chancay generará el impulso de iniciativas de pymes y la promoción de empleos, asimismo, la atracción de capitales extranjeros para inversión de negocios y obras de mayor envergadura.

El desarrollo de la industria en el Perú por el Terminal Portuario de Chancay permite en un alcance geográfico fortalecer la competitividad de un corredor económico permitiendo asi a las pymes su generación y el aprovechamiento de su proceso productivo para la importación y/o exportación de mercancías.

La estructura del corredor económico tiene una ruta de impulso dinámico con la participación de actores involucrados:

- Parque industrial: El Terminal Portuario de Chancay contempla entre sus varios proyectos el más destacado “Chancay Park”, el cual constituye una

iniciativa para que las pymes tengan la oportunidad de recibir beneficios logísticos y operativos de instalarse en tal recinto.

- Zonas Económicas Especiales (ZEE): El otorgamiento del estatus de ZEE a Chancay Park tiene un estrechamiento entre el sector privado con el modelo de corredores económicos. En el mediano plazo, el nuevo régimen debe adoptar el modelo de ZEE híbridas para: i) otorgar tal estatus a varios parques industriales con infraestructura competitiva en un mismo corredor económico; y ii) extender beneficios a parques de tecnología y distritos de talento.
- Infraestructura para la ciudad: La generación de condiciones industriales y/o empresariales en las ciudades aledañas permitirá espacios de crecimiento y competitivos para el bienestar de los empleados asi como los negocios de pymes. Adicionalmente, las conectividades viales nacionales e interdepartamentales permitirán la viabilidad en los corredores económicos para una trazabilidad en integración de flujo, logística y transporte de mercancías.

IV. CONCLUSIONES

Impulso al desarrollo económico y comercial del Perú: El Terminal Portuario de Chancay representa un motor clave para el fortalecimiento del comercio internacional y la dinamización de las economías regionales, permitiendo al Perú posicionarse como un nodo logístico estratégico en el Pacífico sudamericano.

Beneficios concretos para las PYMEs peruanas: Las pequeñas y medianas empresas (PYMEs) se verán favorecidas por la reducción de tiempos logísticos, la mejora en la competitividad de precios y el acceso a nuevos mercados, especialmente en Asia. Esto potencia su capacidad de inserción en cadenas productivas globales.

Modernización de infraestructura logística y portuaria: La profundidad del puerto (16 metros), la capacidad de recepción de mega buques y los servicios especializados como Chancay Park y zonas económicas especiales, ofrecen condiciones favorables para el crecimiento de industrias y servicios asociados.

Oportunidades de integración regional:

El proyecto potencia corredores económicos con países vecinos (Brasil, Chile, Ecuador, Colombia), consolidando a Perú como un hub regional de comercio y transporte marítimo, clave para las exportaciones e importaciones de las PYMEs.

Reto geopolítico y estratégico: Si bien el puerto representa una gran oportunidad económica, también conlleva desafíos geopolíticos debido a la participación de actores internacionales como China, lo que exige una gestión equilibrada de intereses nacionales y extranjeros.

Tencco Córdova et al. (2024) concluye: El megapuerto de Chancay representa una infraestructura clave para dinamizar la economía peruana, especialmente para las pymes, al reducir costos logísticos, facilitar el comercio exterior y fortalecer la competitividad regional. Se recomienda mayor articulación entre el sector público, privado y las pymes para maximizar los beneficios.

Sánchez Chumpitaz et al. (2024) concluye: La implementación de inteligencia artificial y automatización en el Puerto de Chancay puede transformar la logística nacional. Esta transformación no solo beneficiará a grandes empresas, sino que permitirá a las pymes integrarse eficientemente en cadenas globales de valor, especialmente con Asia.

Rosas Ruiz (2024) concluye: Las pymes agroexportadoras vinculadas al Puerto de Chancay presentan una mejora significativa en su competitividad gracias a una mejor gestión logística. El puerto es un factor clave para fortalecer su posicionamiento en mercados internacionales.

Bazán Briceño et al. (2024) concluye: El funcionamiento del Puerto de Chancay está estrechamente relacionado con el crecimiento del sector agroindustrial en Huaral. Se concluye que la infraestructura portuaria puede ser un catalizador del desarrollo productivo local y de inserción internacional de pequeñas y medianas empresas.

Valdivia Trujillo (2024), Conclusión (estimada, según artículo de divulgación): El Puerto de Chancay ofrece una oportunidad estratégica para que las pymes accedan a nuevos mercados y reduzcan su dependencia del puerto del Callao. Para

aprovechar este potencial, es necesario mejorar las capacidades logísticas y de gestión empresarial de las pymes.

V. BIBLIOGRAFÍA

Asociación Automotriz del Perú. (2023). Megapuerto de Chancay: Impactos en la economía y en la industria automotriz peruana. Observatorio AAP. Disponible en: https://aap.org.pe/observatorio-aap/megapuerto-de-chancay/Megapuerto-de-Chancay.pdf

Apeño A. Chirinos, A. (2024). Reporte sobre el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay. CooperAcción. Disponible en: https://cooperaccion.org.pe/wp-content/uploads/2024/11/Reporte-sobre-el-proyecto-Terminal-Portuario-Multiproposito-de-Chancay.pdf

Bazán Briceño, J. L., Paredes Paredes, P., & Carbonel Alhuay, E. (2024). Operation of the port of Chancay and its relationship with the development of the agroindustrial sector of the Province of Huaral. Journal of Scientific and Technological Research Industrial, 5(1), 14–23. Disponible en: https://journalindustrial.com/index.php/jstri/article/view/45

Mamani Calero, J. L., Oscanoa Alva, E. H., Quispe Gonzáles, G. R., & Riojas Laupa, M. A. (2022). Gestión de un proyecto de inversión: Terminal portuario de Chancay (Lima). Universidad Ricardo Palma. Disponible en: https://www.urp.edu.pe/pdf/id/45405/n/terminal-portuario-en-chancay-

Maúrtua, O. (2024). Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: desafíos y oportunidades. Revista Peruana de Derecho Internacional, 4(2), 1–15. Disponible en: https://spdiojs.org/ojs/index.php/RPDI/article/view/632/1491spdiojs.org

Mardones, I. (2022). Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile (Documento de Trabajo Nº 15). AthenaLab. Disponible en: https://athenalab.org/wp-content/uploads/2022/03/D15-Puerto-Chancay.pdf

Municipalidad Distrital de Chancay. (2024, 18 de septiembre). Gran oportunidad para emprendedores y pymes de Chancay. Plataforma del Estado Peruano. Disponible en: https://www.gob.pe/institucion/munichancay-lima/noticias/1024661-gran-oportunidad-para-emprendedores-y-pymes-de-chancay

Narrea, O. (2024). Hacia la industria 4.0 alrededor del puerto de Chancay: Lecciones desde corredores económicos de China, Malasia y Tailandia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico, Universidad del Pacífico. Disponible en: https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/UP-Cechap-DocTrab-Chancay-OmarNarrea-VF-9ago2024.pdf

Nowports. (2024, 15 de noviembre). Oportunidades y beneficios del megapuerto de Chancay. Blog Nowports. Disponible en: https://blog.nowports.com/es/beneficios-megapuerto-de-chancay

Rosas Ruiz, K. A. (2024). Gestión logística y competitividad empresarial de las Pymes agroexportadoras del Puerto de Chancay, 2023 [Tesis de licenciatura, Universidad Privada Norbert Wiener]. Repositorio Alicia: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UWIE_e9c0e179acb7eb55cb9c7e2f0c724230

Sánchez Chumpitaz, D. S., Lozada Rodríguez, V. V., & Asmat Caro, G. L. (2024). Impacto de la inteligencia artificial en la competitividad logística: el megapuerto de Chancay en Perú como conector entre la República Popular China y América Latina. Revista de Análisis y Difusión de Perspectivas Educativas y Empresariales, 4(9), 9–28. Disponible en: https://revistascientificas.usil.edu.py/radee/article/view/104

Tencco Córdova, V. M. I., Arapa Palacios, N. J., Quispe Quichua, G. J., & Delgado Huanca, M. S. (2024). Impacto económico del megapuerto de Chancay en las pymes. Arandu UTIC, 11(2), 22–30. Disponible en: https://www.uticvirtual.edu.py/revista.ojs/index.php/revistas/article/view/499

Valdivia Trujillo, H. (2024). El megapuerto de Chancay y las pymes. Revista Microfinanzas. Disponible en: https://microfinanzas.pe/el-megapuerto-de-chancay-y-las-pymes/