



Chancay: la llave del comercio con China que refuerza la posición de Perú en Sudamérica

Posted on Febrero 5, 2026

Por Sergio Pintado

El megapuerto de Chancay gana importancia en la economía de Perú y se consolida además como una salida clave de productos hacia China para países como Colombia, Ecuador o Chile. Expertos señalaron a Sputnik que la terminal ha mejorado la posición geopolítica de Perú, que gana “margen de maniobra” en la disputa entre EEUU y China.

A más de un año de su inauguración, el megapuerto de Chancay —construido para concentrar el comercio Sudamérica y Asia— no solo crece como una fuente de ingresos cada vez más relevante para la economía peruana sino que también comienza a consolidar al país andino como plataforma para el comercio exterior de sus vecinos Chile, Ecuador y Colombia.

El desempeño de la terminal portuaria fue celebrado por el Gobierno de Perú. De acuerdo a un informe del Ministerio de Economía y Finanzas, la operativa de la terminal durante todo 2025 generó para las arcas públicas una recaudación de 1.037 millones de soles (unos 308 millones de dólares). La propia cartera destaca que el resultado refleja “el creciente protagonismo de esta infraestructura en el comercio exterior

del país”.

El rubro que generó mayor recaudación para Perú fue la importación de vehículos asiáticos con 247,1 millones de soles (73 millones de dólares), seguido por las importaciones de graneles con 233,3 millones de soles (69 millones de dólares) y la importación de maquinaria con 217,5 millones de soles (64 millones de dólares). Otros conceptos significaron 349,6 millones de soles (unos 104 millones de dólares).

Un puerto para toda la región

Pero no es el único dato alentador para las autoridades peruanas, ya que del total de más de 330.000 toneladas TEU (contenedores de 20 pies) que la terminal movilizó durante todo el año, 126.384 toneladas TEU correspondieron a “trasbordos”, es decir, carga proveniente de Asia que, tras pasar por Chancay, tiene como destino final otros países de la región.

“Por Chancay no solo pasa la carga de Perú; gran parte de la carga que se moviliza desde China hacia Chancay es trasbordo, lo que significa que no se queda en el Perú sino que va a Santiago, Antofagasta o San Antonio en Chile, Guayaquil en Ecuador o Buenaventura en Colombia”, explicó a Sputnik Carlos Aquino, economista y director del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Aquino consideró que las cifras operativas a luego del primer año completo de operación “justifican el optimismo” de las autoridades peruanas y responden a las expectativas de que el megapuerto se consolidara como “una vía directa para la carga no solo del Perú sino de todo el Pacífico Sur latinoamericano”.

En ese sentido, el experto recordó que la posición del puerto, ubicado sobre las costas del Pacífico a 75 kilómetros al norte de Lima, permite a los exportadores peruanos y de la región un ahorro de cerca de 18 días de navegación en los envíos a China y el mercado asiático, al conectar directamente con la ciudad china de Shanghái y evitando escalas en México o California antes de cruzar el Pacífico.

Aquino destacó que Chancay le permite a Perú aprovechar una “posición estratégica” en el mapa que lo coloca “casi en el centro de Sudamérica” y que facilita a los países de la región un mejor acceso a China, un socio comercial con importancia creciente entre los países latinoamericanos.

La conveniencia de la terminal fue señalada, durante 2025, por los operadores portuarios colombianos. En aquel momento, el gerente general de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Liborio Cuéllar, destacaba que la terminal sería “un complemento” para el puerto colombiano y podría incrementar el comercio de Colombia con China debido a que Cosco —la firma china que opera el puerto— aumentó sus fletes con la región.

Operadores marítimos de Ecuador y Chile también superaron los temores iniciales para comenzar a una visión más de cooperación entre los puertos de la región. Durante 2025, empresarios ecuatorianos visitaron la terminal y valoraron cómo Chancay puede complementar la operación del puerto de Manta, reduciendo los tiempos en que productos agrícolas ecuatorianos clave como el banano, el camarón o el cacao lleguen en menos tiempo al mercado chino.

Brasil como apuesta y el proyecto bioceánico

Aquino remarcó que, ya desde su origen, el puerto de Chancay no fue pensado “tanto para servir a Perú sino para servir a los grandes mercados de Sudamérica”. Así las cosas, el experto enfatizó que la terminal encontrará su mayor potencial no solo cuando concentre cargas de Chile, Ecuador o Colombia, sino particularmente cuando logre consolidarse como una vía de salida de los productos de Brasil.

“Casi la mitad de lo que China importa de América Latina proviene de un solo país: Brasil. Y por eso el gran objetivo del puerto es el mercado brasileño”, sentenció Aquino.

Con ese objetivo es que los gobiernos de Brasil y China han intentado avanzar desde hace años en la construcción de un tren bioceánico que conecte la ciudad brasileña de Lucas do Río Verde, en el estado de Mato Grosso, con el puerto de Chancay. “Esto permitirá trasladar al Puerto de Chancay toda la carga de Brasil que ahora va por el Canal de Panamá o debe cruzar todo el Atlántico”, explicó.

El experto reconoció que la inestabilidad política de Perú puede haber dejado al país andino un poco rezagado en este proceso. Es que Brasil y China firmaron un acuerdo para iniciar los estudios de factibilidad necesarios para planificar las vías férreas. Aquino señaló que, a pesar de que el proyecto incluirá necesariamente pasar por territorio peruano, Perú no presentó mayores novedades sobre estos estudios.

Chancay en la disputa entre EEUU y China

Consultado por Sputnik, el economista peruano Jorge Manco Zaconetti señaló que el puerto de Chancay y la posibilidad de un tren bioceánico se enmarcan en “una fuerte presencia de inversionistas y empresarios chinos” en Perú que ya tiene a varias compañías del gigante asiático al frente de grandes proyectos mineros y de infraestructura y que hacen que las inversiones chinas en Perú ya sobrepasen los 30.000 millones de dólares en las últimas décadas.

Para Manco Zaconetti, la creciente importancia de China para Perú ha generado “la reticencia de EEUU”, que ha intentado contrarrestar la relación comercial entre Lima y Pekín reforzando los vínculos con Perú en otras áreas como la seguridad. En ese sentido, recordó el reciente acuerdo para que EEUU invierta 1.500 millones de dólares en la modernización de la Base Naval del Callao, la principal instalación de la Marina

de Guerra del Perú.

Al acuerdo se suma la reciente declaración de Perú como “Aliado Principal no perteneciente a la OTAN”, sumándose a Argentina y Colombia como únicos países de América Latina en esta condición. En paralelo, EEUU sigue siendo, con sus aviones F-16, uno de los competidores principales en el proceso de adquisición de 24 aviones caza para la Fuerza Aérea del Perú.

Manco Zaconetti reconoció que Perú no escapa a las tensiones globales desatadas entre EEUU y China, aunque puede beneficiarse de la política exterior “institucional” planteada por el actual canciller, Hugo de Zela, que busca mantener buenos vínculos con Washington pero al mismo tiempo “aprovechar el posicionamiento que tiene Perú con China, que al fin y al cabo, es su principal socio comercial”.

Aquino, por su parte, consideró que Perú tiene actualmente “mucho margen de maniobra”, ya que no es tan dependiente de EEUU como otros países como México y tampoco tiene una dependencia comercial exclusiva con China. “Algunos dicen que el Puerto de Chancay va a acrecentar la dependencia de Perú hacia China pero no será así porque también llega carga de Corea, Japón y otros mercados de Asia que permiten diversificar el comercio”, contrapuso.

“Tenemos excelentes relaciones con EEUU pero también con China y el Puerto de Chancay va a servir para fortalecer esa posición de bisagra entre Asia y América Latina”, sostuvo Aquino.

Manco Zaconetti, en tanto, advirtió el efecto que el proceso electoral que Perú atraviesa este año, y que tendrá como centro las elecciones nacionales el 12 de abril, puede tener este equilibrio sostenido por el país sudamericano. Para el experto, así como el actual Gobierno de José Jerí parece tener una cercanía particular a las inversiones chinas, una victoria de algunos de los candidatos “más a la derecha” como Rafael López Aliaga —de Renovación Popular— o de Keiko Fujimori —de Fuerza Popular— podrían “hacer cambiar los vientos” en favor a un alineamiento mayor con Washington.

El Maipo/Sputnik