https://www.facebook.com/revistacompetitividad/

COMPETITIVIDAD

REVISTA ESPECIALIZADA DE GESTIÓN EMPRESARIAL

Año 30 – N° 24

PUERTO DE CORÍO: IMPULSANDO COMERCIO Y DESARROLLO EN EL SUR DE PERÚ.

MEGA PUERTO DE CHANCAY: EL FUTURO DEL COMERCIO GLOBAL HOY.

INNOVACIONES EN CHANCAY: NUEVOS BUQUES TRANSFORMAN EL HORIZONTE MARÍTIMO.

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES EN LA LOGÍSTICA PERUANA: PERSPECTIVAS DE LÍDERES.

PUERTOS DEL FUTURO

CHANCAY Y CORÍO COMO MOTORES DEL COMERCIO GLOBAL

CCAT

Es una publicación del Centro Cultural Avanzada Tecnológica – CCAT-FIIS-UNI

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA

FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIAL Y DE SISTEMAS

ENTREVISTAS DE ADMINSIÓN

WHATSAPP

+51 969 285 776

MAESTRÍA EN SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

https://www.facebook.com/posgrado.f.uni/

https://www.linkedin.com/in/u-n-i-posgrado-fiis-0b5762158

JB ENTERPRISE GROUP

13 AÑOS BRINDANDO SERVICIO DE CALIDAD

TU ÉXITO ES NUESTRO OBJETIVO

ESPECIALIZACIÓN

BRINDAMOS LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

- Diplomados
- Programas de Alta Especialización
- Programas de Certificación Internacional
- Cursos Talleres de Especialización
- Cursos de Certificación Internacional
- Cursos in House
- Congresos
- Conferencias
- Cursos Online Autoestudio

EN LOS TEMAS DE:

- Calidad y Testing de Software
- Gestión de Proyectos
- Tecnología de la Información
- Mejora de Procesos
- Innovación y Transformación Digital
- Entre otros

Scrum | Istqb Foundation Level v4 | Istqb Agile Tester | Istqb Test Manager | Istqb Test Automation Engineer

Metodología y Diseño de Pruebas de Software | Vulnerabilidades de Software | Automatización Rest Api

Performance Testing con JMeter | BPM | Aplicaciones Móviles | DevOps

Somos Parnert Autorizados por

SCRUMstudy Authorized Training Partner | VMEdu Authorized Training Partner | A4Q | GASQ | ISTQB | certiprof

• Cel.-WhatsApp **951 294 562 / 951 208 836** • Web. **jbenterprisegroup.com**
• Facebook. **JBenterpriseGroup** • Instagram **@jb.enterprise.group** • Linkedin. **JBenterpriseGroup**
• Dir. **Calle Golondrinas 393 San Isidro - Lima**

Edición N°24
Noviembre 2024

CONTENIDO

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY: EL FUTURO DEL COMERCIO GLOBAL SE CONSTRUYE HOY 5

INFLUENCIA INTERNACIONAL/SUDAMERICANA - IMPACTO ASIA-PACÍFICO 8

PUERTO DE CORÍO: IMPULSANDO EL COMERCIO Y EL DESARROLLO ECONÓMICO EN EL SUR DEL PERÚ 11

PUERTO CHANCAY: EL MOTOR DE TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA EN EL PERÚ 17

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY: REVOLUCIÓN LOGÍSTICA Y DESAFÍOS 21

INNOVACIONES EN EL MEGAPUERTO DE CHANCAY: LOS NUEVOS BUQUES QUE TRANSFORMARÁN EL HORIZONTE MARÍTIMO 24

LA LOGÍSTICA EN EL PERÚ 26

COMPETITIVIDAD
REVISTA ESPECIALIZADA DE GESTIÓN EMPRESARIAL

PRESIDENTE DEL CCAT

Diego Larico Cruz

DIRECTOR GENERAL

Miguel Espinoza Ricra

SUB DIRECTOR GENERAL

Andrés León Yuyali

EDITORES

Francisco Ricra Pineda
Alejandro Gallegos Chocce

PLANA PERIODÍSTICA

Richard Chumbimuni Andía
Jholvis García Retuerto
Lesly Gomez Jimenez
Gustavo Colque Choquehuanca
Alexandra Huarcaya Bazan
Marioly Estrada Peña
Estela Toribio Ruiz

COLABORADORES

Luis Gordillo Guerrero

Competitividad es un proyecto emblemático del Centro Cultural de Avanzada Tecnológica (CCAT), que, a lo largo de 30 años, ha redefinido el concepto de ser "competitivos". En este tiempo, hemos proporcionado una plataforma donde se han analizado temas de vanguardia, reflejando las transformaciones y complejidades de cada época.

Desde sus inicios, Competitividad ha comprendido que para mantenerse relevante exige más que solo seguir tendencias; requiere anticiparse a ellas. Por ello, además de los canales tradicionales, la revista adoptó tempranamente la transformación digital, integrando plataformas digitales que han potenciado su alcance y mejorado continuamente su propuesta. Este enfoque ha permitido no solo alcanzar nuevos hitos, sino también consolidarse como un medio líder en la comunicación, abordando temas de alta relevancia para un público exigente y con visión de futuro.

En esta edición, Competitividad se enfoca en uno de los proyectos más ambiciosos y trascendentales para Perú: el mega puerto de Chancay. Esta obra no solo representa un avance significativo en la infraestructura portuaria del país, sino que también marca un antes y un después en términos de impacto tecnológico y desarrollo industrial. A través de un análisis profundo, exploraremos cómo este megaproyecto está transformando la economía nacional, modernizando sectores clave y proyectando a Perú como un nodo estratégico en el comercio global. También se abordará el impacto que tendrá en la sociedad peruana, desde la generación de empleo hasta la integración de nuevas tecnologías que posicionarán al país a la vanguardia de la competitividad internacional.

Guiada por la innovación, Competitividad no solo informa; inspira. Se erige como una brújula para aquellos que aspiran a transformar el mundo, comenzando con su propia transformación. Agradecemos profundamente a nuestros lectores por su confianza y por permitirnos seguir siendo un faro en un mundo cada vez más volátil, complejo, ambiguo e impredecible.

Gracias por acompañarnos en este viaje de evolución y descubrimiento.

Miguel Espinoza
Director de la revista

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY: EL FUTURO DEL COMERCIO GLOBAL SE CONSTRUYE HOY

Por: Miguel Angel Espinoza Ricra

Rafael Lopez Aliaga
Alcalde de Lima
Ingeniero Industrial - Universidad de Piura – Perú

En el corazón de la costa peruana, un proyecto monumental está tomando forma: el mega puerto de Chancay. Este puerto no solo promete transformar la infraestructura del transporte marítimo en Perú, sino también aspira a posicionar al país como un hub logístico de relevancia global. Para entender mejor las implicancias y el potencial de esta iniciativa, conversamos en exclusiva con el alcalde de Lima, Rafael López Aliaga quien compartió su visión y expectativas para este ambicioso proyecto.

Rafael López Aliaga, reconocido empresario y político peruano, conocido por su rol como presidente de la empresa Ferrocarril Transandino y su liderazgo en el Grupo Volcán, ha sido una figura clave en el impulso de grandes iniciativas de infraestructura en Perú. Con una carrera marcada por su dedicación al desarrollo económico, ha defendido apasionadamente proyectos que potencian el crecimiento sostenible y la competitividad internacional.

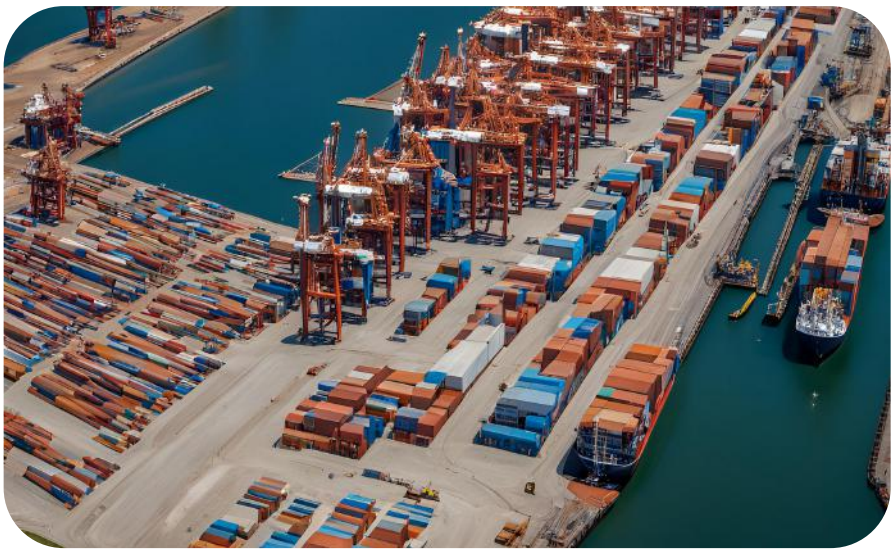
Durante la entrevista, López Aliaga destacó que el mega puerto de Chancay no es solo una obra de ingeniería, sino una oportunidad histórica para que Perú redefina su papel en el comercio global. "Chancay es un mega puerto natural con más de 18 metros de profundidad, protegido por una bahía y rodeado de áreas que están aumentando su valor exponencialmente", subrayó, enfatizando las ventajas estratégicas del proyecto.

El mega puerto de Chancay, con su capacidad para recibir las mayores embarcaciones sin necesidad de costosos dragados, se perfila como un nodo esencial en la conexión entre Sudamérica y Asia. Este desarrollo promete no solo facilitar el flujo eficiente de mercancías, sino también generar empleo local y transformar las áreas residenciales y comerciales en zonas logísticas de alto valor. A medida que exploramos los detalles de este proyecto y su impacto potencial, queda claro que el mega puerto de Chancay es una pieza fundamental en la visión de Rafael López Aliaga para un Perú más próspero y competitivo en el escenario internacional.

IMPACTO ECONÓMICO

El mega puerto de Chancay no es solo una obra de infraestructura; es la columna vertebral de un Perú que se erige con fuerza en el mapa mundial, un motor de empleo y un imán para la inversión extranjera. López Aliaga destacó varios aspectos clave:

Generación de empleo: Cada grúa que se levanta en Chancay es una promesa de trabajo para miles de peruanos, un símbolo de progreso que llevará a nuestro país hacia un futuro más próspero y equitativo. "Este proyecto es una fuente importante de trabajo, desde la construcción hasta la operación diaria del puerto, no solo para los residentes de Chancay, sino también para personas de diversas regiones del país"; es más, la presencia del mega puerto ya está influyendo en la visión de futuro de algunos sectores, por ejemplo en el sector turístico, pues con la aparición de un hub logístico tan importante como este, se puede esperar también la construcción de nuevos aeropuertos que busquen complementar este megaproyecto. Desarrollo Regional: Con el puerto de Chancay, el desarrollo regional no es un sueño lejano; es una realidad que ya está elevando el valor de las propiedades, creando nuevas zonas



logísticas de alto valor y generando un impacto positivo en la calidad de vida de los peruanos. Las áreas cercanas al puerto están viendo un crecimiento en la construcción de infraestructura, como carreteras y servicios, mejorando la calidad de vida de los habitantes locales. "El puerto de Chancay está elevando el valor de las propiedades y fomentando el desarrollo de nuevas áreas logísticas y comerciales", comentó López Aliaga. Esto trae consigo oportunidades, que antes se veían descartadas, gracias al esfuerzo que supone su realización y que no se limita a sólo una región del país.

Con esto, hacemos referencia al aprovechamiento de los recursos que poseemos como país megadiverso. Si bien, estos son muchos y diversos, algunas de las empresas cuyo potencial puede ser aprovechado gracias a la creación de nueva infraestructura son: la minería, especialmente con la explotación del cobre y el litio (materiales importantes por el impacto ambiental que generan); el sector agropecuario, que con un nuevo nivel de conectividad se facilitará la logística del transporte de los recursos producidos en todo el país hacia el exterior; y, por último, la empresa energética, que gracias a una mayor apertura comercial a países como Brasil, tendrá que crecer para permitirse la venta de energía a gran escala a países que tienen deficiencias en la obtención de la misma (debido a que, como país, no aprovechamos toda la energía que generamos incluso naturalmente).

Incremento del comercio internacional: El mega puerto de Chancay está destinado a convertirse en un centro crucial para el comercio internacional, especialmente con Asia. Esta conexión mejorada permitirá a Perú exportar e importar bienes de manera más eficiente, reduciendo costos y tiempos de transporte. "Chancay conectará la costa sudamericana con Asia de una manera que revolucionará nuestro comercio exterior," afirmó López Aliaga. "Esto nos permite competir en mejores condiciones en el mercado global." Así, nuestro poder de negociación a nivel internacional aumentará, permitiendo una mejor calidad del comercio para nuestro país, lo cual influirá directamente en nuestra capacidad de atraer y generar una mayor inversión en el país.

Atractivo para inversiones extranjeras: La magnitud y el potencial del mega puerto de Chancay han captado la atención de inversores internacionales. Empresas de logística, transporte y manufactura están considerando establecer operaciones cerca del puerto para aprovechar sus ventajas. "Estamos viendo un interés creciente de inversores extranjeros, lo cual es una señal clara del potencial que ven en Chancay," destacó López Aliaga, haciendo que, en última instancia, la inversión que antes se veía diversificada en distintas partes del continente empiece a centrarse en nuestro país, pues, las ventajas geográficas que posee el mega puerto permitirán una logística más eficiente que la desarrollada en los puertos actuales del continente. En particular, podría hablarse de una mejora en cuanto al tiempo de arribo de las embarcaciones y la cantidad de carga que tendrían las mismas. Hecho que habría llamado la atención de potencias como China y Estados Unidos; y, que a su vez, redirigirá miradas a nuevas inversiones como el puerto de Corío.

DESAFÍOS Y SOLUCIONES

El mega puerto de Chancay representa un hito en la infraestructura logística del Perú, pero también enfrenta varios desafíos que deben abordarse para maximizar su potencial; en especial, el aprovechamiento de los recursos de los cuales ya contamos como país. Rafael López Aliaga compartió su perspectiva sobre estos desafíos y las soluciones propuestas, así como su visión para el futuro del comercio y la industria en el Perú.

Uno de los principales desafíos es desarrollar infraestructura complementaria. "Es crucial que se inicien proyectos para mejorar la conectividad del puerto con el interior del país, incluyendo nuevas vías férreas y carreteras que faciliten el transporte de mercancías. Asimismo; dichas rutas deben ser eficientes y seguras para maximizar el flujo de bienes y reducir los costos logísticos". Este desarrollo no solo beneficiará a las empresas exportadoras, sino también a las comunidades locales que harán uso de una mejor infraestructura de transporte. Otro desafío, aún más preocupante, es la cultura peruana. Pues, el Perú tiene, una vez más, una oportunidad de primera categoría. Pues, si dos potencias mundiales ya se encuentran invirtiendo fervientemente en este proyecto, solo falta que el peruano también lo haga. Sin embargo, dicho esfuerzo no resultará fácil ni mucho menos rápido. Así, López Aliaga hace un llamado nuevamente a los peruanos para empezar a volverse competitivos, de manera que al mejorar nosotros, indirectamente, también mejora el país.

> **"EL FUTURO DEL COMERCIO PERUANO ESTÁ EN CHANCAY, Y CON ESTE, PERÚ ESTÁ LISTO PARA NAVEGAR HACIA NUEVAS ALTURAS, IMPULSANDO SU COMPETITIVIDAD Y LIDERAZGO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL"**

CONCLUSIÓN

Chancay no es solo un puerto; es el motor del futuro comercial de Perú, impulsando un nuevo estándar de desarrollo en la región y posicionando al país como un actor clave en el escenario global. Desde su planificación inicial hasta los desafíos actuales y las soluciones propuestas, el puerto representa una oportunidad única para el país. Las mejoras en la infraestructura logística no solo facilitarán el acceso a nuevos mercados internacionales, sino que también fomentarán el desarrollo de nuevas industrias y aumentarán la competitividad de las empresas peruanas.

Con la capacidad de ofrecer productos a precios más competitivos y tiempos de entrega más rápidos, Perú estará mejor posicionado para competir en el mercado global. Esto es especialmente relevante para productos perecederos, como frutas y vegetales, que requieren tiempos de tránsito más cortos para mantener su frescura. La reducción de costos logísticos permitirá a las empresas peruanas ofrecer precios más atractivos en el comercio internacional.

El impacto positivo del puerto ya se vislumbra en diversas áreas, como la apertura de nuevas rutas comerciales para productos agrícolas de alta calidad, posicionando a Perú como un jugador clave en el comercio internacional. Además, la implementación de prácticas sostenibles y el compromiso con el desarrollo económico local destacan el enfoque integral del proyecto.

Rafael López Aliaga ha destacado con claridad cómo el mega puerto de Chancay no solo es una infraestructura física, sino una visión estratégica para el futuro del país. La combinación de seguridad, sostenibilidad y eficiencia en este proyecto marca un nuevo estándar para el desarrollo en la región.

El mega puerto de Chancay no solo abrirá nuevas puertas para el comercio peruano, sino que también impulsará el crecimiento económico, la creación de empleo y la innovación tecnológica en el país. Es una iniciativa que, sin duda, cambiará el rumbo del comercio y la industria en Perú. Con una infraestructura robusta y conectividad mejorada, las empresas peruanas podrán expandirse a nuevos mercados, diversificar sus productos y competir en igualdad de condiciones con otras economías globales. El mega puerto de Chancay no es solo un proyecto; es la chispa que encenderá el motor del futuro económico de Perú, posicionando a nuestra nación como un líder indiscutible en el comercio internacional.

> **CON SU CAPACIDAD PARA RECIBIR GRANDES EMBARCACIONES, CHANCAY PROMETE UN FUTURO PRÓSPERO Y LLENO DE OPORTUNIDADES PARA LOS PERUANOS.”**

INFLUENCIA INTERNACIONAL/SUDAMERICANA - IMPACTO ASIA-PACÍFICO

Por: Andrés Alejandro León Yuyali

Alejandro Gallegos Chocce
Director de CODEGES
Ingeniero Industrial - Universidad Nacional de Ingeniería - Lima, Perú

El megapuerto de Chancay, una de las inversiones más ambiciosas en infraestructura portuaria de América Latina, está llamado a transformar significativamente la economía peruana y regional. Con una inversión de aproximadamente 4,500 millones de dólares y una capacidad casi el doble que la del puerto del Callao, Chancay no solo promete un impulso notable al PIB de Perú, sino también una nueva alternativa estratégica en la ruta comercial global. Su impacto podría extenderse más allá de las fronteras peruanas, ofreciendo una solución viable frente a los problemas del canal de Panamá y facilitando una mayor integración económica con Asia. Este artículo explora cómo el desarrollo del megapuerto de Chancay influirá en la balanza comercial, las relaciones internacionales y la competitividad regional, al tiempo que analiza sus implicaciones logísticas y ambientales.

¿Qué impacto económico se espera que tenga el mega puerto de Chancay en la economía peruana y en la región latinoamericana?

El mega puerto de Chancay se proyecta para tener un impacto significativo en la economía peruana, con una contribución estimada del 1.8% al PIB nacional. Con una inversión cercana a los 4,500 millones de dólares, este puerto tendrá una capacidad casi el doble que la del puerto del Callao. A nivel latinoamericano, podría ofrecer una alternativa al canal de Panamá, cuya operatividad enfrenta desafíos debido a problemas de estrés hídrico. Esto incentivaría a las embarcaciones a optar por el estrecho de Magallanes, lo que podría incrementar los costos y el tiempo de tránsito hacia los mercados asiáticos, con un ahorro potencial de hasta 15 días al utilizar el puerto de Chancay. Sin embargo, es crucial para fortalecer la integración de medios de transporte entre Brasil y Perú, un aspecto que aún está pendiente. A nivel regional, se vislumbra la necesidad de integrar más puertos, como Paita, Chancay, Callao, Guayaquil, Corío y Arica o Iquique, para mejorar la conectividad con Asia.

¿Cómo podría cambiar la balanza comercial entre América Latina y Asia tras la apertura del mega puerto de Chancay?

La apertura del mega puerto de Chancay facilitará el incremento de exportaciones desde América Latina, especialmente de productos como frutas y verduras de Perú y Chile, y soja, carne de vacuno y pollo de Argentina y Brasil. Esta mejora podría incluso duplicar la balanza comercial actual. Por otro lado, permitiría la importación de productos asiáticos de alta y media tecnología, desde automóviles eléctricos hasta dispositivos móviles. Además, la región podría atraer la instalación de plantas de ensamblaje y producción, iniciando los parques tecnológicos en Ancón y Huaral (Río seco).

¿Qué efecto tendrá el mega puerto de Chancay en as relaciones comerciales entre Perú y los países asiáticos?

Perú mantiene relaciones comerciales con Asia, especialmente con China, desde hace 150 años. La APEC, que incluye 21 economías y representa casi el 60% de la población mundial, verá una intensificación de estas relaciones comerciales. Perú ya tiene acuerdos de libre comercio (TLC) con más de la mitad de estas economías y está en proceso de firmar otros, incluyendo acuerdos con Indonesia, India y posiblemente Singapur durante el APEC 2024 en Lima. Estos TLC, junto con el existente con China, fortalecerán la integración económica del Perú con el mundo. La meta es posicionar a Perú como un centro logístico de primer nivel, con sus puertos entre los 20 principales del mundo.

¿Qué rol jugará la inversión china en el desarrollo del mega puerto de Chancay y cómo impactará en las relaciones entre Perú y China?

La inversión china en el mega puerto de Chancay forma parte de la iniciativa de la Ruta de la Seda, que busca conectar Latinoamérica con Asia y Europa. Perú, al igual que Chile y Brasil, suministrará materias primas

> “EL MEGA PUERTO DE CHANCAY TRANSFORMARÁ LA ECONOMÍA PERUANA Y REDEFINIRÁ LAS RUTAS COMERCIALES GLOBALES.”

y productos semi elaborados para esta ruta. La inversión china no solo fortalecerá la relación entre Perú y China, sino que también posicionará a Perú como un socio estratégico en la región, con la posibilidad de ser invitado a los BRICS.

¿Qué impacto tendrá el mega puerto de Chancay en la competencia entre los puertos del Pacífico Sur y Asia?

Antes del desarrollo del puerto de Chancay, Perú ocupaba el puesto 83 a nivel mundial en el transporte de TEUS (contenedores de 20 pies). Con Chancay, se proyecta alcanzar una capacidad de 5 millones de TEUS, colocando a Perú en una posición competitiva similar a la del canal de Panamá. El puerto de Chancay podría situarse entre los 20 principales puertos del mundo. Otros puertos en Colombia, Ecuador y Chile tendrían que optimizar sus operaciones, posiblemente mediante cabotaje para consolidar mercaderías antes de enviarlas a Chancay y, desde allí, al sudeste asiático. Esto conlleva un ahorro de tiempo de aproximadamente 15 días.

¿De qué manera contribuirá el mega puerto de Chancay a la integración comercial regional en América Latina?

El mega puerto de Chancay tendrá un impacto significativo en la integración comercial regional al facilitar el flujo de mercancías desde el sudeste asiático hacia América Latina. Para maximizar este impacto, será necesario desarrollar infraestructura adicional, como redes ferroviarias y carreteras integradas, similares a la carretera Interoceánica Sur. La integración de estos corredores logísticos reducirá los costos y mejorará la competitividad en comparación con las economías desarrolladas. En América Latina, la creación de rutas eficientes y la inversión en parques tecnológicos y de servicios serán esenciales para apoyar el crecimiento económico derivado del puerto.

¿Cómo podría el mega puerto de Chancay cambiar la posición estratégica de Perú en el comercio internacional?

El puerto de Chancay tiene el potencial de elevar las exportaciones peruanas de alimentos de 8,000 millones a 10,000 millones de dólares, alcanzando e incluso superando a Chile en algunos productos. Con una proyección de duplicar las exportaciones a 20,000 millones de dólares, Perú deberá fortalecer su cooperación con Chile para optimizar el comercio con Asia. Las universidades y centros de investigación desempeñarán un rol clave en la formación de profesionales especializados en áreas como tecnología de alimentos, logística y comercio internacional.

¿Qué beneficios logísticos proporcionará el mega puerto de Chancay en comparación con otros puertos de la región?

El mega puerto de Chancay ofrecerá varios beneficios logísticos, como la conversión en un centro de acopio y cabotaje, y mejorará la posición de los puertos latinoamericanos en la escala global. Con el desarrollo del puerto, se espera que Perú suba de su posición actual a la mitad de la tabla en términos de capacidad portuaria en los próximos 10 años. Esta evolución permitirá una integración más profunda con Asia, reduciendo los costos logísticos y beneficiando al consumidor final.

CHANCAY PODRÍA CATAPULTAR A PERÚ ENTRE LOS 20 PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO, FACILITANDO LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA CON ASIA."

¿Qué consideraciones ambientales son relevantes en el desarrollo del mega puerto de Chancay?

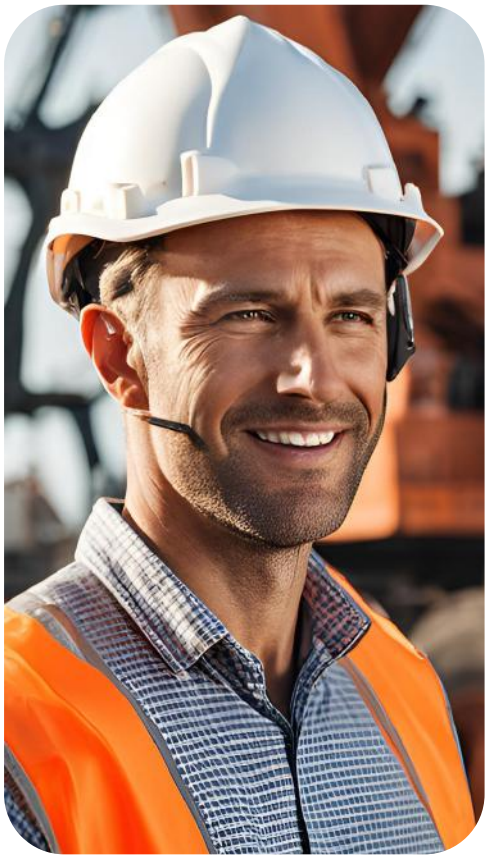
El impacto ambiental del mega puerto de Chancay es una consideración importante. Se están realizando estudios de impacto ambiental para proteger el humedal de Santa Rosa y mitigar la erosión costera cerca del puerto. Es crucial implementar medidas de control y mitigación para asegurar que el desarrollo portuario no cause daños irreparables al medio ambiente.

¿Qué rol desempeñan las universidades en la preparación de profesionales para el mega puerto de Chancay?

Las universidades juegan un papel fundamental en la identificación de nuevas necesidades formativas o en el fortalecimiento de las existentes. Actualmente, no existen carreras especializadas en logística, y aunque la ingeniería industrial abarca algunos aspectos, se requiere una formación más específica. Así como la UNI ha introducido la carrera de inteligencia artificial, se sugiere la creación de nuevas carreras en ingeniería logística e ingeniería comercial para preparar a los jóvenes para los futuros empleos en el puerto de Chancay.

¿Cómo impactarán los parques tecnológicos e industriales en el desarrollo alrededor del mega puerto de Chancay?

Los parques tecnológicos e industriales serán esenciales para el desarrollo en torno al mega puerto de Chancay. Los parques industriales de Huaral (Río seco) y Ancón deberán dimensionarse adecuadamente para complementar los servicios que ofrecerá el puerto. La población actual entre Chancay y Huaral de 20,000 personas se expandirá significativamente, creando una demanda de servicios variados. La creación de parques industriales y tecnológicos permitirá desarrollar nuevas aplicaciones y servicios, beneficiando a la industria circundante y fomentando la innovación en la región.



> **CON UNA INVERSIÓN DE 4,500 MILLONES DE DÓLARES, CHANCAY DUPLICARÁ LA CAPACIDAD DEL CALLAO Y POTENCIARÁ LAS EXPORTACIONES PERUANAS."**

PUERTO DE CORÍO: IMPULSANDO EL COMERCIO Y EL DESARROLLO ECONÓMICO EN EL SUR DEL PERÚ

Por: Andrés Alejandro León Yuyali

Illiam Lizbeth Mejía Tamayo
CEO-Founder en Dynamic Shipping (DS)
Licenciada en Negocios Internacionales - Universidad de San Martín de Porres – Lima Perú

El Puerto de Corío, se perfila como un motor clave para el crecimiento económico y logístico en el sur de Perú. Estratégicamente ubicado en la región central occidental de América del Sur, este megapuerto está diseñado para conectar directamente a Perú con los principales mercados asiáticos, posicionándolo como un hub crucial para el comercio internacional. Con el respaldo de inversiones significativas y una infraestructura robusta, Corío promete aumentar el comercio internacional, reducir costos logísticos y catalizar el desarrollo económico regional y de América del Sur.

Proyecto del puerto de Corío:
El proyecto del Puerto de Corío ha sido una iniciativa que ha estado en desarrollo por más de 15 años. Fue impulsado inicialmente por un grupo de empresarios arequipeños que identificaron una demanda insatisfecha en el transporte marítimo de la región. El puerto está estratégicamente ubicado en la región central occidental de América del Sur, lo que le permite tener una conexión marítima directa con los principales puertos de Asia, similar al puerto de Chancay, pero cubriendo la zona sur del país.
El puerto de Corío está diseñado para ser un mega puerto con una infraestructura robusta que permitirá atracar buques de gran tamaño y manejar una gran cantidad de contenedores. El proyecto ha sido aprobado recientemente, y Estados Unidos se ha presentado como el principal inversionista, destacando la importancia estratégica y económica de este puerto.

> “EL PUERTO DE CORÍO ESTÁ DISEÑADO PARA SER UN MEGA PUERTO CON UNA INFRAESTRUCTURA ROBUSTA QUE PERMITIRÁ ATRACAR BUQUES DE GRAN TAMAÑO Y MANEJAR UNA GRAN CANTIDAD DE CONTENEDORES.”

BENEFICIOS ESPERADOS CON LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE CORÍO

La construcción del puerto de Corío traerá múltiples beneficios a Perú:

Reducción de Costos Logísticos: Al tener un puerto adicional de gran capacidad, los costos logísticos para las empresas importadoras y exportadoras se reducirán significativamente.

Esto se debe a la descongestión de otros puertos principales, como el Callao, y a la mejora en la eficiencia del transporte marítimo.

Incremento en el Comercio Internacional: Con una conexión directa a los principales puertos de Asia, el puerto de Corío permitirá un aumento en el comercio internacional, facilitando el intercambio de bienes y servicios con economías asiáticas.

Desarrollo Económico Regional: La región de Arequipa, y el sur de Perú en general, experimentarán un crecimiento económico debido a la creación de empleos directos e indirectos relacionados con el puerto. Esto incluye trabajos en construcción, operaciones portuarias, transporte y logística, entre otros. También terminaría de posicionar al país, junto a Chancay, como un importante punto de distribución para productos que van hacia y desde otros países de la región, como Ecuador, Colombia, Bolivia, Chile, Argentina y Brasil.

Mejora en la Infraestructura Nacional: La construcción del puerto impulsará el desarrollo de infraestructura adicional, como carreteras, túneles y sistemas de transporte, que serán necesarios para apoyar las operaciones portuarias y mejorar la conectividad regional.

COMPARACIÓN E INTEGRACIÓN DEL PUERTO DE CORÍO CON LOS PUERTOS PERUANOS Y DE LA REGIÓN

El puerto de Corío se posicionará como uno de los principales puertos de la región, comparándose favorablemente con otros puertos importantes de América del Sur y del mundo. Estas serían: Puerto de Chancay (Perú): Similar en concepto, está enfocado en ser un hub para el norte de Perú, mientras que Corío cubrirá el sur. Ambos puertos complementarán las operaciones del puerto del Callao, distribuyendo eficientemente el tráfico marítimo y logística del país.

Puerto de Valparaíso (Chile): En comparación con puertos chilenos

chilenos como Valparaíso, Corío estará en una posición estratégica para competir en términos de capacidad y conectividad, atrayendo comercio que de otro modo podría dirigirse a puertos chilenos.

Puertos Asiáticos: La conexión directa con puertos asiáticos permitirá a Corío competir en tiempos de tránsito y costos con otros puertos de la región que también tienen enlaces directos con Asia. Esto es crucial para la importación y exportación de bienes, especialmente productos perecibles que requieren tiempos de tránsito más cortos.

PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS POR EL PUERTO DE CORÍO

El puerto de Corío manejará una amplia gama de productos, tanto de importación como de exportación. Entre los principales productos se incluyen:

Exportaciones: Uvas, mandarinas, palta, espárragos y productos pesqueros congelados. Estos productos perecibles se beneficiarán enormemente de la reducción en tiempos de tránsito, lo que mejorará su frescura y calidad al llegar a los mercados internacionales.

Importaciones: Productos manufacturados y materias primas provenientes de Asia. La reducción en los costos de transporte y tiempos de tránsito facilitará la llegada de bienes necesarios para la industria y el comercio local.

PRINCIPALES DESAFÍOS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO CORÍO

La construcción del puerto de Corío enfrenta varios desafíos importantes:

Inversión y Financiación: Aunque Estados Unidos ha mostrado interés en invertir, la magnitud del proyecto requiere una inversión sustancial y una planificación financiera detallada.

Infraestructura Complementaria: Es necesario desarrollar infraestructura adicional, como carreteras y sistemas de transporte, para asegurar que el puerto opere eficientemente. Esto implica coordinación con autoridades locales y nacionales para la implementación de estos proyectos.

Impacto Ambiental: La construcción de un mega puerto trae preocupaciones ambientales que deben ser gestionadas adecuadamente para minimizar el impacto en los ecosistemas locales.

Aspectos Regulatorios: Cumplir con las regulaciones locales e internacionales es crucial para la aprobación y el desarrollo del puerto. Esto incluye aspectos relacionados con la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad.

Aceptación Comunitaria: La aceptación y el apoyo de la comunidad local son esenciales para el éxito del proyecto. Es necesario realizar consultas y trabajar de cerca con las comunidades afectadas para abordar sus preocupaciones y asegurar su respaldo.

> LA COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO, ASÍ COMO EL APOYO DE LA COMUNIDAD, SERÁN CLAVES PARA EL ÉXITO DEL PUERTO DE CORÍO.”

CONCLUSIÓN

El puerto de Corío representa una oportunidad significativa para Perú de mejorar su infraestructura portuaria y fortalecer su posición en el comercio internacional.

Con una ubicación estratégica y el apoyo de importantes inversionistas, el puerto tiene el potencial de transformar la economía regional y nacional, proporcionando beneficios a largo plazo en términos de empleo, comercio y desarrollo económico.

A medida que el proyecto avanza, es fundamental abordar los desafíos mencionados y asegurar una implementación sostenible y eficiente. La colaboración entre el sector público y privado, así como el apoyo de la comunidad, serán claves para el éxito del puerto de Corío.

OFICINA DE ACREDITACIÓN Y CALIDAD

Promoviendo la investigación formativa y la sostenibilidad de la acreditación internacional de nuestras escuelas profesionales

Av. Túpac Amaru 210, Rímac- Lima 25

https://acreditacion-fiis.com

+[511]4811070 anex. 5233

acreditacionfiis@uni.edu.pe

ACREDITACIONYCALIDADFIISUNI

@ACREDITACIONYCALIDADFIIS

CERTIFIED ISO 9001:2015

ABET

DUODÉCIMA EDICIÓN DEL CONGRESO CODE: IMPULSANDO EL FUTURO DEL EMPRENDIMIENTO UNIVERSITARIO

Marioly Amarilis Estrada Peña
Presidenta del CODE

Por: Marioly Amarilis Estrada Peña

El Congreso de Desarrollo Emprendedor (CODE), organizado por estudiantes de la Facultad de Ingeniería Industrial y Sistemas de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), se ha consolidado como uno de los eventos más emblemáticos del ecosistema emprendedor universitario en Perú. Este evento, impulsado por el Centro Cultural Avanzada Tecnológica (CCAT), celebra este año su duodécima edición, los días 6 y 7 de noviembre, con el firme propósito de fortalecer la cultura emprendedora entre los jóvenes universitarios del país.

UN CONGRESO HECHO POR Y PARA JÓVENES EMPRENDEDORES

Desde sus inicios, el CODE ha sido un espacio clave para la formación de líderes innovadores, comprometidos con el desarrollo del Perú. Lo que lo distingue es su organización, dirigida completamente por estudiantes, quienes, con dedicación y visión, han logrado hacer de este evento un referente en el ámbito del emprendimiento. Cada edición busca fomentar la creación de redes, alianzas estratégicas y la colaboración entre los participantes, acercando a los jóvenes a oportunidades reales para desarrollar sus ideas de negocio.

EJES TEMÁTICOS QUE MARCAN LA DIFERENCIA

Este año, el CODE girará en torno a tres pilares fundamentales: sostenibilidad, mentalidad emprendedora, y nuevas tecnologías. Estos temas están dirigidos a aquellos jóvenes que buscan no solo emprender, sino hacerlo de manera consciente y alineada con las tendencias globales. Los asistentes tendrán la oportunidad de participar en conferencias magistrales, casos de éxito, paneles de discusión y espacios de networking, donde podrán interactuar con expertos nacionales e internacionales que compartirán sus experiencias y conocimientos.

La diversidad de temas asegura que cada participante pueda adquirir habilidades prácticas y aplicables, independientemente de la etapa en que se encuentre su idea de negocio. Además, se ofrecerán herramientas para la implementación de proyectos innovadores que puedan contribuir al desarrollo sostenible del país.

ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS Y EXPERIENCIAS TRANSFORMADORAS

El Congreso CODE no se limita a los dos días de su evento principal. A lo largo del año, organiza actividades complementarias como la feria del emprendedor, donde se reunió a más de 30 emprendedores y se brindaron talleres en paralelo; el CODE-TALKS, una serie de entrevistas a emprendedores y expertos. También destacan los webinars, que abordan temáticas de emprendimiento con un enfoque práctico, y el Learning Lab, donde los participantes podrán acceder a talleres presenciales en la Facultad de Ingeniería Industrial y Sistemas de la UNI.

CODE: Un evento con impacto

El Congreso CODE no solo busca inspirar a los jóvenes a emprender, sino que también promueve una cultura de colaboración y aprendizaje continuo. El apoyo del Centro Cultural Avanzada Tecnológica (CCAT) ha sido fundamental para llevar adelante este proyecto, cuyo impacto ha resonado en todo el ecosistema universitario.

En resumen, la duodécima edición del Congreso CODE es una cita ineludible para todos aquellos que buscan ser parte del futuro del emprendimiento en Perú. Con su enfoque en la sostenibilidad, la tecnología y la mentalidad emprendedora, el evento promete ser una experiencia transformadora que permitirá a los participantes acercarse un paso más a sus metas profesionales y personales.
Este noviembre, el CODE volverá a abrir sus puertas, reafirmando su compromiso con el desarrollo de líderes emprendedores y la innovación en el país

EMPRENDE WORK
I CONGRESO
SUPPLY CHAIN
SALIDA

PUERTO CHANCAY: EL MOTOR DE TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA EN EL PERÚ

Por: Richard Anthony Chumbimuni

Christian Antonio Flores Huaman
Supervisor de transporte - Beagle agentes de aduana S.A
Ingeniero industrial - Universidad Continental - Perú

El Puerto de Chancay se perfila como uno de los proyectos más transformadores en la historia reciente del comercio y la logística en Perú. Este ambicioso megaproyecto promete revolucionar la forma en que el país gestiona sus operaciones de importación y exportación, estableciendo nuevas y eficientes rutas de comercio internacional que fortalecerán la posición de Perú en el mapa global. Con una infraestructura diseñada para manejar millones de contenedores al año, el Puerto de Chancay no solo tiene el potencial de transformar la logística y la cadena de suministro, sino también de impulsar el desarrollo económico y social en la región.

Para profundizar en los impactos y las oportunidades que este megaproyecto traerá, hemos conversado con Christian Flores, coordinador general en una agencia de aduanas y experto en la gestión de transporte y logística. Con una amplia experiencia en la coordinación de contenedores y una estrecha relación con el Puerto de Chancay, Flores ofrece una visión única sobre cómo esta infraestructura estratégica influirá en la capacidad de producción de las industrias locales, la modernización de los procedimientos aduaneros y las perspectivas de crecimiento económico para el Perú y sus ciudades cercanas.

¿Cómo podría el Puerto Chancay transformar la capacidad de producción de las industrias en las ciudades cercanas?

El Puerto de Chancay está destinado a convertirse en un importante hub logístico, lo que traerá consigo una modernización significativa para la región. Al ser un hub inteligente, se optimizará toda la cadena logística y de suministro, desde el origen de los productos hasta su entrega al cliente final.

Esta modernización implicará cambios en los procesos, procedimientos y normas de seguridad, lo que transformará la capacidad de producción de muchas industrias locales. Con la llegada de grandes volúmenes de importaciones, será necesario expandir los parques industriales existentes.

Aunque actualmente contamos con parques industriales, será necesario ampliarlos para satisfacer las demandas que generará el puerto. En particular, los parques de Ancón, por su cercanía, y los de Lurín deberán expandirse, ya que la capacidad instalada actual es insuficiente para la magnitud de las operaciones esperadas con la llegada del Puerto de Chancay.

Esta expansión y modernización de los parques industriales es esencial y será inevitable debido al volumen de carga que Chancay atraerá y movilizará. No solo se trata de los productos que ingresarán, sino que el puerto abrirá puertas no solo a Perú sino a toda Sudamérica. Recibiremos productos de países como Ecuador, Colombia, al norte, así como de Chile, Bolivia, Uruguay y otros al sur.

Muchos de estos productos no serán despachados inmediatamente, sino que necesitarán ser almacenados en Perú, lo cual requiere una capacidad instalada adecuada para gestionar este flujo de mercancías internacionales. No podemos seguir

operando bajo las condiciones actuales; la infraestructura debe modernizarse para estar a la altura de las nuevas exigencias logísticas que traerá el Puerto de Chancay.

¿Qué impacto tienen los procedimientos aduaneros en el puerto de Chancay sobre los tipos de ciclo de producción?

Los procedimientos aduaneros en el puerto de Chancay tendrán un impacto significativo en los ciclos de producción. Durante la pandemia de COVID-19, se experimentaron muchos cambios en el ámbito aduanero. Aunque antes era un proceso extremadamente burocrático, ha habido mejoras significativas gracias a la digitalización.

Sin embargo, las aduanas aún deben realizar inspecciones físicas, como la apertura de contenedores y usar el escáner SINI para revisar la carga. Los controles de seguridad seguirán siendo estrictos debido a la alta incidencia de contrabando en Perú, un problema conocido como "preñar" contenedores con contrabando o drogas. Estos procedimientos se centran principalmente en la seguridad.

En cuanto a la documentación, habrá una necesidad imperiosa de modernización. El puerto no solo recibirá 10 o 15 barcos como actualmente, sino posiblemente 20 barcos con una capacidad equivalente a cuatro o cinco veces la actual. Para manejar este incremento, los procedimientos aduaneros deberán volverse más eficientes. Esto requerirá personal más capacitado y con mayor experiencia para agilizar los procesos y garantizar se maneje la mayor cantidad de carga de manera efectiva.

En resumen, la modernización y la eficiencia de los procedimientos aduaneros en Chancay serán esenciales para sostener los ciclos de producción de manera óptima y adaptarse a las nuevas demandas del comercio internacional.

¿Qué aspectos específicos del puerto de Chancay podrían llevar a una reducción significativa de los costos de producción para las industrias locales?

Es una excelente pregunta. En términos de costos, el puerto de Chancay representa una mejora considerable para las industrias locales. Actualmente, Perú no envía directamente sus productos a China, Japón u otros países de Asia; lo que conocemos como la Ruta de la Seda. El proceso actual implica que los barcos de cabotaje lleven los productos desde Perú al Callao, desde donde se embarcan y cruzan el Canal de Panamá para llegar a México o Estados Unidos. Allí, los productos se desembarcan para ser transferidos a barcos más grandes que finalmente los llevan a su destino final en Asia. Este proceso genera múltiples costos: el costo portuario en el Callao, los costos aduaneros, los impuestos, el flete hasta México o Estados Unidos, y nuevamente los costos portuarios e impuestos en estos países, además del nuevo flete hasta Asia.

Con la operatividad del puerto de Chancay los barcos podrán ir directamente desde Chancay a su destino final en Asia. Esto elimina los costos adicionales asociados con las transferencias intermedias, lo que significa que solo se tendrá el costo inicial en Chancay y el flete directo a Asia. Este cambio reducirá significativamente los costos para las empresas que exportan e importan, ya que se elimina toda la ruta intermedia.

Además, al reducir el tiempo de tránsito en aproximadamente 15 días, no solo se reducen los costos logísticos, sino que también se mejora la calidad del producto al llegar más rápido a su destino. Esta reducción en el tiempo de tránsito también beneficia a los exportadores e importadores, ya que sus productos llegarán más rápido tanto de ida como de retorno, lo cual es una ventaja económica importante para las industrias.

Esta eficiencia no solo beneficiará a Perú, sino también a los países vecinos como Chile y Ecuador, que también verán una reducción en el tiempo y costo de transporte de sus productos.

¿Cuáles son las expectativas concretas respecto al aumento de exportaciones de productos manufacturados desde las ciudades cercanas a través del puerto de Chancay? ¿Y qué beneficios traerán a los mercados?

Actualmente, la economía peruana se basa principalmente en la exportación de materias primas, como minerales y productos agrícolas. La manufactura en Perú es relativamente baja. Sin embargo, el puerto de Chancay ofrece una oportunidad significativa para cambiar esta dinámica.

Se espera que la apertura del puerto de Chancay sirva como un incentivo para desarrollar la manufactura en el país. La posibilidad de exportar productos manufacturados directamente a mercados internacionales sin intermediarios reduce costos y tiempos de transporte, lo cual podría atraer a inversionistas interesados en agregar valor a los productos en Perú en lugar de exportarlos como materias primas. Este cambio no solo mejoraría la competitividad de las exportaciones peruanas, sino que también contribuiría a diversificar la economía. El procesamiento de materias primas, como el refinado de minerales y la producción de lingotes de oro, agregaría valor a los productos y generaría un aumento en el empleo local.

Con una infraestructura adecuada y políticas nacionales favorables, se prevé que el puerto de Chancay se convierta en un catalizador para la inversión en el sector manufacturero. Esto no solo beneficiaría a las ciudades cercanas, sino que también tendría un impacto positivo en los mercados internacionales al ofrecer productos de mayor valor agregado

En resumen, aunque actualmente la exportación de productos manufacturados desde Perú es baja, el puerto de Chancay tiene el potencial de impulsar inversiones en este sector, beneficiando tanto a la economía local como a los mercados internacionales a través de una oferta de productos de mayor valor agregado.

¿Qué mejoras en los servicios aduaneros y de logística se anticipan con la operación del puerto de Chancay?

Las mejoras en los servicios aduaneros y de logística en el puerto de Chancay son inevitables y necesarias para adecuarse a los estándares internacionales. Chancay está diseñado como un puerto inteligente, lo que implica que sus procesos y procedimientos están basados en normas internacionales de seguridad y eficiencia.

Perú ya está en proceso de actualización de sus normas de seguridad y procedimientos, incluyendo certificaciones como las ISO. Sin embargo, no basta con tener estas certificaciones, es crucial ser eficientes en su aplicación. El puerto de Chancay impondrá un estándar elevado y todos los involucrados deberán adecuarse al nivel de exigencia. No será el puerto el que se adapte a las capacidades actuales, sino las empresas y el personal los que tendrán que elevar sus competencias para estar a la altura de las exigencias del puerto. Se anticipa una mejora en la capacitación y competencia del personal. Ya no será suficiente promover a personas sin estudios o experiencia insuficiente, como a veces ocurre en empresas familiares o pequeñas. Se necesitará personal con mayores conocimientos y competencias para manejar los procedimientos, procesos y documentación exigidos por Chancay.

¿Qué inversiones en infraestructura aduanera complementaria, ya sea tecnológicas e instalaciones, están planeadas para maximizar los beneficios del puerto?

El proyecto del puerto de Chancay tiene una historia que se remonta a muchos años atrás. Actualmente, se está desarrollando un proyecto complementario con el puerto de Chancay para el tratamiento de aguas residuales en Guaral, la cual no cuenta

con esta infraestructura, por lo que muchos de sus residuos terminan en el mar. Gracias al puerto de Chancay, se ha solicitado apoyo para resolver este problema como parte del impacto ambiental, ampliando la creación de plantas de tratamiento de aguas residuales. Estas infraestructuras beneficiarán a ciudades como Guaral y sus alrededores, incluyendo Huacho y Cayama. Tener una planta de tratamiento de aguas residuales reducirá significativamente la contaminación marina.

Otro aspecto crucial es la planta eléctrica de Chancay, que proporcionará autonomía energética al puerto. No afectará el suministro eléctrico de las ciudades cercanas, ya que tendrá su propia fuente de energía independiente. Esta infraestructura garantizará que el puerto no dependa de la red eléctrica local, evitando sobrecargas y asegurando una operación continua y eficiente.

Además de estos proyectos, se anticipan inversiones en tecnologías avanzadas para la gestión aduanera y logística. Esto incluye la implementación de sistemas digitales y automatizados para el manejo de carga y trámites aduaneros, aumentando la eficiencia y reduciendo los tiempos de espera. También se construirán instalaciones modernas para facilitar el procesamiento rápido y seguro de mercancías.

Estas inversiones no solo mejorarán la operatividad del puerto de Chancay, sino que también contribuirán al desarrollo sostenible de las ciudades circundantes, mejorando su infraestructura y calidad de vida.

¿Cómo beneficiaría el puerto de Chancay a las pequeñas y medianas empresas en las ciudades industriales, cercanas desde la perspectiva aduanera?

Desde la perspectiva aduanera, el puerto de Chancay ofrecerá varios beneficios a las pequeñas y medianas empresas (PYMEs) en las ciudades industriales cercanas. En primer lugar, la optimización en el pago de impuestos y aranceles será una ventaja significativa. La ubicación estratégica del puerto permitirá a las PYMEs reducir costos mediante un manejo más eficiente de estos gastos.

Además, el control aduanero más eficiente y localizado en Chancay simplificará los procesos de importación y exportación. Las empresas podrán evitar la extensa burocracia y los tiempos de espera prolongados que suelen enfrentar en otros puertos. Esto significa que las mercancías podrán ser despachadas más rápidamente, reduciendo los tiempos de entrega y mejorando la cadena de suministro.

La actividad económica generada por el puerto también tendrá un impacto positivo indirecto a las PYMEs. Por ejemplo, el flujo constante de aproximadamente 200 semirremolques o unidades diarias creará demanda para servicios de apoyo como restaurantes, hoteles y estaciones de servicio. Las empresas locales podrán aprovechar esta afluencia de actividad para expandir sus operaciones y capturar nuevos mercados.

Además, las mejoras en la infraestructura, como la construcción de garajes amplios y hangares para el almacenamiento de vehículos, incrementarán la seguridad y eficiencia del transporte terrestre. Esto es especialmente importante en zonas con condiciones climáticas desafiantes como Pasamayo, donde la neblina puede representar un riesgo

> **EL PUERTO DE CHANCAY ESTÁ DESTINADO A CONVERTIRSE EN UN IMPORTANTE HUB LOGÍSTICO, LO QUE TRAERÁ CONSIGO UNA MODERNIZACIÓN SIGNIFICATIVA PARA LA REGIÓN.**

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY: REVOLUCIÓN LOGÍSTICA Y DESAFÍOS

Raul Privat Pando
Docente de la carrera de Administración de Negocios Internacionales para IPEA e ICAM
Licenciado en Logística de Mercancías Peligrosas

Por: Richard Anthony Chumbimuni

El puerto de Chancay, proyectado como uno de los megaproyectos más ambiciosos en la historia del comercio exterior peruano, promete transformar radicalmente la logística y las operaciones aduaneras en el país. Con su ubicación estratégica y una infraestructura diseñada para manejar millones de contenedores al año, este puerto no solo busca posicionar al Perú como un eje clave de conectividad global, sino también impulsar el desarrollo económico y social en la región.

En esta entrevista exclusiva, conversamos con Raúl Privat, CEO de Comercia Facilitador Logístico y experto con 18 años de experiencia en comercio exterior, para profundizar en los impactos que tendrá este megaproyecto en la dinámica aduanera, la recaudación tributaria y la sostenibilidad ambiental. Además, Privat comparte su visión sobre cómo el puerto de Chancay influirá en la competitividad de las empresas peruanas y el desarrollo de la comunidad local.

¿Cuál será el impacto del desarrollo del puerto de Chancay en las operaciones aduaneras del Perú?

Su influencia será, ante todo, un aumento en el volumen de operaciones. Gracias a su ubicación, el megapuerto de Chancay convertirá a Perú en un punto de conectividad global. Esto significa que embarcaciones que no tengan como destino final a Perú, encontrarán conveniente pasar por el puerto de Chancay para conectar con otros lugares del mundo.

Este incremento en la conectividad resultará en un mayor volumen operativo, con muchos más contenedores a ser atendidos. Según estudios realizados, se prevé que, en su fase inicial, el puerto de Chancay atenderá entre 1.4 y 1.7 millones de contenedores. Así, el impacto principal en la operatividad aduanera será un aumento significativo en el volumen de operaciones.

¿Qué medidas se están implementando en las leyes y regulaciones aduaneras peruanas para adaptarse a esta nueva actividad en el puerto?

Para responder a este incremento de actividad, se ha promulgado recientemente el Decreto Supremo 127 del Ministerio de Economía y Finanzas, que establece la creación de la Intendencia de Aduanas de Chancay. Esto implica que habrá una o más oficinas de aduanas en el puerto de Chancay, específicamente diseñadas para mantener el control fiscalizador necesario. Actualmente, contamos con intendencias en los principales departamentos del Perú, siendo las principales la Marítima del Callao, la Aérea del Callao y Arequipa. Sin embargo, con la creación del mega puerto de Chancay, se vuelve imprescindible establecer una Intendencia de Aduanas en este puerto. Esta adaptación legal permitirá a la aduana realizar sus cuatro funciones básicas: legislar, recaudar derechos, normar y ejercer el control aduanero.

¿Cómo afectará el puerto de Chancay a la política de tributación aduanera en términos de impuestos y aranceles?

El impacto principal será un incremento en la recaudación tributaria. Con el aumento del volumen operativo previsto, es probable que los costos logísticos se reduzcan. Esta reducción incentivará a más empresas a iniciar o aumentar sus actividades de importación y exportación.

En el contexto de las importaciones, un mayor volumen se traduce en una mayor recaudación tributaria. En el sistema tributario actual, solo las importaciones están sujetas a tributos, mientras que las exportaciones no lo están. Por lo tanto, la creación del mega puerto de Chancay contribuirá a la reducción de costos logísticos y, en consecuencia, aumentará el volumen de importaciones,

> “EL PUERTO DE CORÍO ESTÁ DISEÑADO PARA SER UN MEGAPUERTO CON UNA INFRAESTRUCTURA ROBUSTA QUE PERMITIRÁ ATRACAR BUQUES DE GRAN TAMAÑO Y MANEJAR UNA GRAN CANTIDAD DE CONTENEDORES.”

resultando en una mayor recaudación tributaria.

¿Qué innovaciones tecnológicas se están implementando en las instalaciones aduaneras del puerto para optimizar los procesos de inspección y control de mercancías?

El mega puerto de Chancay contará con tecnología de punta, especialmente diseñada para el control no intrusivo. Este tipo de control permite inspeccionar los contenedores sin necesidad de abrirlos, utilizando escáneres y rayos X para detectar productos ilegales o irregulares. Esta tecnología agiliza significativamente los procesos, al eliminar la necesidad de abrir y cerrar contenedores manualmente, y reduce la dependencia de operarios humanos para estas tareas.

La implementación de estas mejoras técnicas permitirá una fiscalización mucho más dinámica y eficiente, optimizando el tiempo y los recursos utilizados en los procesos de inspección y control de mercadería.

¿Qué deben saber las empresas sobre las implicaciones tributarias de utilizar el puerto de Chancay en comparación con otros puertos?

Hasta el momento, no se ha planteado ningún proyecto de ley que ofrezca beneficios tributarios específicos para las empresas que opten por importar a través del puerto de Chancay. El puerto de Chancay, a diferencia de zonas de tributación especial como ZOFRATACNA, no está previsto para ser una zona con régimen tributario especial.

Esto significa que todas las importaciones que se realicen a través del puerto de Chancay estarán sujetas a los mismos tributos establecidos por la ley, al igual que cualquier otro puerto que no se encuentre en una zona de tributación especial. De igual manera, las inafectaciones o exoneraciones aplicables se otorgarán conforme a la normativa vigente, sin ningún trato diferencial.

> **“LA CONSTRUCCIÓN DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY PERMITIRÁ UNA MAYOR DESCENTRALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN PORTUARIA EN EL PERÚ.”**

¿Cómo se está llevando a cabo la capacitación de los funcionarios de aduanas en técnicas avanzadas de valoración y clasificación arancelaria?

Una característica muy positiva de la aduana peruana, y lo digo como usuario del sistema aduanero desde hace muchos años, es la constante preocupación de la Superintendencia de Aduanas y de la SUNAT, la entidad superior de la aduana, por la capacitación de sus funcionarios. Especialmente, se ha enfocado en aquellos que están involucrados en temas de control aduanero, asegurando que se capaciten de manera continua y eficaz en técnicas avanzadas de valoración y clasificación arancelaria. La capacitación tiene dos objetivos principales. Primero, optimizar tiempos, es decir, mejorar la eficiencia y reducir los tiempos de procesamiento de mercancías. Segundo, aumentar la objetividad y dinamismo, lo que se traduce en lograr una mayor precisión y flexibilidad en la aplicación del sistema legal aduanero, permitiendo un control más eficaz y justo.

¿Qué cambios en la recaudación de impuestos se esperan con el puerto de Chancay y cómo se está preparando la aduana para gestionar este crecimiento?

El impacto del puerto de Chancay en los procesos de recaudación de impuestos será significativo, ya que se espera un aumento en la recaudación debido a la expansión de las posibilidades de importación.

> **“EL DESARROLLO ECONÓMICO DEBE IR DE LA MANO CON EL DESARROLLO SOCIAL. LA ECONOMÍA ES UNA CIENCIA SOCIAL, Y AMBOS ASPECTOS DEBEN AVANZAR JUNTOS.”**

Esto se debe a que la nueva infraestructura portuaria facilitará la logística para muchas empresas, especialmente para las micro y pequeñas empresas (MYPE) del norte del país. Anteriormente, los costos logísticos eran prohibitivos para algunas MYPE, ya que debían desaduanar en el Callao y luego transportar las mercancías hacia el norte. Con el puerto de Chancay, la última milla será más corta y económica, lo que incentivará un aumento en las importaciones.

Este incremento en las importaciones, a su vez, se traducirá en una mayor recaudación tributaria. No obstante, este aumento en el volumen operativo también incrementa las posibilidades de infracciones y delitos aduaneros, como el contrabando y la defraudación de rentas.

Para gestionar este cambio, la aduana debe prepararse adecuadamente. Esto implica continuar fortaleciendo el control aduanero y garantizar que la ampliación de las operaciones de importación contribuya positivamente a la economía del país. Las medidas incluyen mejorar la capacitación de los funcionarios, implementar tecnologías avanzadas para la inspección y control de mercancías, y reforzar las capacidades de vigilancia para prevenir actividades ilícitas. De esta manera, el puerto de Chancay podrá ser una fuente de desarrollo económico y no una puerta abierta a la economía ilegal.

¿Cómo se están integrando las prácticas de sostenibilidad y responsabilidad ambiental en las operaciones del puerto?

Actualmente, todos los estudios sobre el puerto de Chancay destacan la implementación de políticas de sostenibilidad ambiental desde la creación del puerto hasta la gestión de sus operaciones. Estos estudios subrayan que la demanda de mantenimiento mecánico de las naves aumentará, lo cual requerirá una política ambiental robusta para asegurar que los procesos de reparación y mantenimiento cumplan con las normativas ambientales ISO y otros estándares internacionales pertinentes.

La estrategia de sostenibilidad se enfoca en garantizar que el crecimiento económico impulsado por el puerto de Chancay no conlleve la degradación del medio ambiente. Esto implica adoptar prácticas responsables en el uso de recursos y en la gestión de residuos, así como implementar tecnologías que minimicen el impacto ambiental. El objetivo es asegurar un desarrollo portuario que sea tanto económicamente beneficioso como ambientalmente sostenible, permitiendo el progreso sin comprometer la integridad del ecosistema.

¿Cuál es su evaluación general del proyecto del mega puerto de Chancay?

Mi respuesta definitiva es positiva. La construcción del mega puerto de Chancay permitirá una mayor descentralización de la operación portuaria del país. Actualmente, empresas del norte del país, como las de Piura, Chiclayo o La Libertad, deben desaduanar sus productos en el Callao, lo que implica un costo adicional considerable por el traslado terrestre de las mercancías. Con el mega puerto de Chancay, las distancias serán más cortas, reduciendo los costos de tránsito doméstico y, en consecuencia, volviendo más competitivas a estas empresas. Esto probablemente impulsará un aumento en el volumen de importaciones.

En términos de generación de empleo, los estudios indican que se crearán alrededor de 7,000 empleos directos e indirectos, con un énfasis especial en la mecánica naval, dado que Chancay también se convertirá en un centro de mantenimiento mecánico para naves. Además, su muelle de 16 metros permitirá la legada de los buques más grandes del mundo, algo que el Callao no puede ofrecer actualmente debido a su menor profundidad.

Desde cualquier perspectiva, el proyecto es altamente beneficioso. No obstante, es crucial mantener el enfoque en la sostenibilidad ambiental y en la comunidad local. La ley de puertos del sistema portuario nacional incluye el concepto de comunidad portuaria, que abarca no solo el puerto y sus trabajadores, sino también a la población que vive en los alrededores. Es fundamental que esta comunidad también se beneficie del proyecto, mejorando sus condiciones de vida.

El desarrollo económico debe ir de la mano con el desarrollo social. La economía es una ciencia social, y ambos aspectos deben avanzar juntos. Por lo tanto, el impacto del mega puerto de Chancay debe tener un impacto positivo para todos.

INNOVACIONES EN EL MEGAPUERTO DE CHANCAY: LOS NUEVOS BUQUES QUE TRANSFORMARÁN EL HORIZONTE MARÍTIMO

Por: Lesly Rubí Gómez

Angelo Eduardo Pacheco Huamán
Analista de control y seguimiento. SIMA.
Ingeniero mecánico – Universidad Nacional de Ingeniería – Lima Perú

El Mega puerto de Chancay ofrece a Perú un panorama alentador para el desarrollo del comercio internacional marítimo, ya que se espera recibir a los buques más grandes del mundo. Para profundizar en el tema, el ingeniero Angelo Pacheco nos ofrece desde su perspectiva sobre estas embarcaciones y los desafíos que enfrentará el país con el arribo.

> **SOMOS TAN BUENOS QUE PODEMOS TENER DE TODO UN POCO, PERO PODRÍAMOS TENER DE TODO, LO MEJOR."**

¿Qué tipos de buques se espera que arriben al Mega puerto de Chancay?

Esperamos que lleguen las embarcaciones más grandes, como los Post Panamax o los Ultra Large Container, que cuentan con una eslora de más de 250 metros. Estas serían buques gigantes con una capacidad de, al menos, 17,500 contenedores. Esto abrirá un nuevo horizonte y hará que el mundo nos observe con ojos de inversión.

¿Está Perú actualmente preparado para recibir embarcaciones de gran tamaño?

Sinceramente, Perú no está en condiciones de recibir embarcaciones de alto bordo o mayores de 250 metros. Estas embarcaciones requieren trabajos de cadena, mantenimiento debido a la oxidación, inspección de ejes, hélices y funcionamiento de las bombas, para los cuales no estamos preparados.

¿Qué medidas concretas son necesarias para que Perú esté preparado para recibir estos buques?

Lo primero es que el gobierno se ponga de acuerdo, ya que existen dudas sobre la inversión de otras empresas; incluso se pensó en cerrar el mega puerto. Otro aspecto es mantener el ecosistema, debido a los desperdicios de las embarcaciones que terminarán en el fondo marino. Uno de los mayores desafíos es el tránsito vehicular. Yo vivo en Carabayllo, y el trayecto de 30 km hasta mi lugar de trabajo toma 4 horas diarias en auto (ida y vuelta). Los tráileres entran y salen por la avenida Gambetta y luego salen hacia la Panamericana, lo que genera un tráfico increíble. Para Chancay, ¿qué alternativas tenemos para evitar congestionar la Panamericana? Una estrategia del Estado podría ser trabajar durante la madrugada, como en otros países. Esto sería interesante; de lo contrario, el tránsito podría colapsar.

¿Cuál es el impacto ambiental que se genera y qué medidas se podrían implementar para mitigar los daños en el ecosistema marino?

Cuando uno viaja al norte chico, se da cuenta de que no todos se benefician con el mega puerto. Aunque este ofrece espacio para buques grandes, se debe tener en cuenta el proceso de dragado.

En el Callao, las embarcaciones de 200 metros sufren para entrar debido al calado (profundidad del agua); en Chancay, el calado para buques de mayor tamaño requeriría al menos 20 metros de profundidad. Para lograr esto, se tendría que dragar el fondo marino con máquinas especiales, lo que deteriora el ecosistema del fitoplancton y las especies marinas. Este daño es irrecuperable, ya que los barcos pequeños de pesca tendrán que buscar en aguas más profundas para encontrar peces.

Además, un puerto siempre contamina el agua. Por ejemplo, el puerto del Callao mantiene aguas contaminadas debido a grasas y residuos de las embarcaciones. Aunque hay un plan de control, la contaminación persiste y, con el

> EL MEGA PUERTO DE CHANCAY ATRAERÁ BUQUES GIGANTES, IMPULSANDO LA INVERSIÓN INTERNACIONAL EN PERÚ.”

tiempo, el daño se vuelve casi irreversible.

Los buques también traen consigo incrustaciones como moluscos que se adhieren al fondo marino. Al desprenderse, pueden generar plagas y alterar el ecosistema marino. Aunque el impacto puede no ser grande, es un punto por considerar.

¿Qué innovaciones se están considerando para reducir el impacto ambiental?

Para tratar este tipo de embarcaciones, se usan remolcadores que empujan y arrastran, produciendo roce en las pinturas de los barcos, que luego se limpian y quedan en el mar. Aunque hay propuestas para mitigar el impacto, no se
puede eliminar la contaminación completamente. Una opción es usar tambores que limpian y absorben la grasa de la superficie, pero los sólidos que caen al fondo son difíciles de tratar. Otra alternativa es utilizar químicos, pero esto podría alterar aún más el hábitat marino.

¿De qué manera la llegada de estos buques influirá en el desarrollo de la industria naval peruana?

La llegada de estas embarcaciones potenciará la industria en un 200%. Esto generará una necesidad de mantenimiento, revisión de cascos, etc. Esto se traducirá en más ingresos y puestos de trabajo. No obstante, al llegar a Lima, necesitarán un espacio para “estacionarse” y, actualmente, solo contamos con un dique de 200 metros, mientras que estas embarcaciones pueden tener hasta 450 metros. Por ello, SIMA está invirtiendo en la construcción de un dique de esas dimensiones, pero esto tomará al menos 5 años.

En cuanto a la construcción, podríamos aspirar a fabricar buques de esa dimensión y tener repuestos aquí, en lugar de depender de importaciones. Sin embargo, actualmente no tenemos el diseño ni la capacidad para fabricar los equipos interiores de las embarcaciones, ya que todo es importado.

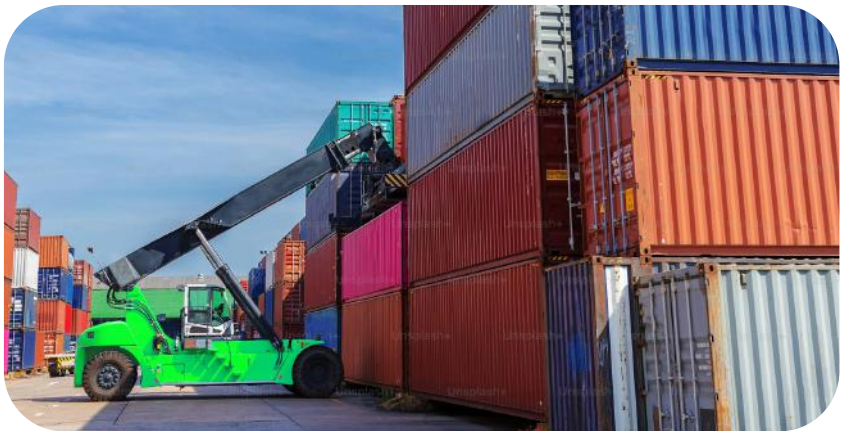
¿Cómo desarrollar la industria naval y reducir la dependencia de importaciones?

En Brasil se fabrican planchas de acero naval y se exportan. El Estado peruano podría incentivar la producción de estos componentes, aprovechando la buena relación con ese país. Además, muchos ingenieros peruanos prefieren trabajar en astilleros reconocidos en Europa debido a las mejores condiciones salariales. Por lo tanto, se sugiere apostar por los ingenieros nacionales, mejorando sus condiciones laborales.

¿Cómo puede Perú aprovechar su geografía y biodiversidad para fortalecer su posición en el desarrollo marítimo dentro de Latinoamérica?

Perú tiene una biodiversidad y un espacio geográfico que hace que nosotros podamos desarrollar de todo un poco y somos tan buenos que
podemos tener de todo un poco, pero podríamos tener de todo, lo mejor. A veces, nos conformamos con lo poco que tenemos, pero deberíamos aspirar a más y a ser mejores. Perú tiene un gran potencial para lograrlo.

Territorialmente, somos un país grande que debemos explotar. Chile, por ejemplo, enfrenta sequías y tiene problemas con el fitoplancton, mientras que nosotros contamos con una ventaja. Si comparamos con Ecuador y Colombia, que son más pequeños y en su mayoría selva, Perú debe aprovechar su espacio y descentralizarse. Podemos aspirar a estar a la altura de Brasil en términos de tecnología, equipamiento universitario y confianza en nuestra gente. En resumen, Perú tiene el potencial para escalar y debe estar a la altura de ese potencial.



DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES EN LA LOGÍSTICA PERUANA: PERSPECTIVAS DE LÍDERES DE LA INDUSTRIA

Por: Estela Toribio Ruiz

En este artículo, hemos recopilado dos entrevistas destacadas de la Revista Competitividad, número 19. En la primera entrevista, conversamos con Luis Miguel Maldonado Ortega, Gerente General de Dinetperu S.A, quien compartió su visión sobre los desafíos actuales y futuros en el campo de la logística. El segundo entrevistado fue Enrique Alania Vera, Ex-gerente de Logística de Antamina en Perú, discute una perspectiva detallada sobre cómo enfrenta y supera estos desafíos críticos en la industria.

OPERACIONES LOGÍSTICA: RETOS Y EXPECTATIVAS

Con la creciente demanda de los servicios de logística por parte de los retailers que se han instalado en diferentes ciudades del Perú, un buen operador logístico tiene el deber de llegar a todos los lugares del territorio peruano para cubrir las necesidades del mercado. Por ello, el Gerente General de Dinet S.A. nos comparte las buenas prácticas de un operador logístico y cómo este puede cerrar la brecha en infraestructura para poder ofrecer mejor productividad, distribución de costos y potenciales eficiencias.

¿Para usted qué es logística integrada? ¿Es igual a la logística tradicional?

No existe una única definición de la logística. La cadena de abastecimiento es la infraestructura mediante la cual fluyen los materiales y la logística, el flujo de estos materiales. Cuando hablamos de infraestructura nos referimos a instalaciones como puertos o almacenes: cuando se trata de flujos de materiales, se hace referencia a cómo fluyen los materiales desde su punto de origen hasta el final. La logística integrada es justamente, la integración de las actividades de la cadena de abastecimientos, para llevar a cabo el flujo de materiales. Trabajar con todas las áreas de la cadena productiva de manera integral facilita que fluya la comunicación y que se conecten. Esto permite obtener los mejores costos y niveles de servicio, lo que finalmente se busca; ya que, todo el esfuerzo hecho a lo largo de la cadena de abastecimiento se mide en el punto final de entrega.

La integración es la clave hoy en día en un mundo globalizado. Quien no tenga sus operaciones integradas, probablemente no esté en el mercado.

¿Cuáles son las herramientas más utilizadas para medir el desempeño de los operadores logísticos?

Hay dos indicadores básicos para medir el desempeño son las entregas a tiempo y el costo de entrega respecto a lo que pagó, lo cual es sencillo de medir. Ahora, detrás de esos dos indicadores existen diversos procesos, que emplean diversas herramientas tecnológicas, para obtener niveles de productividad y eficiencia, y por lo tanto, mejor costos con el mejor nivel de servicios.

A lo largo de la cadena, cuando almacenes, se maneja el Warehouse Management System (WMS), que cuenta con distintas soluciones; en el caso del transporte, el Transportation Management Systems (TMS), orientado a la implementación del servicio de transporte, permite el armado de rutas y el control de las mismas, documentario y de costos. No existen proveedores que te ofrezcan soluciones determinadas; cada compañía tiene desarrollos propios, usando además otras herramientas.

¿Cómo actuaría el sistema integrado de operaciones logísticas en un ambiente inestable para que sea afectado el nivel de servicio?

La respuesta se divide en dos partes: lo que se debería tener y lo que se hará con lo que se tiene. Una de las dificultades más grandes y tradicionales en la logística son los desastres naturales como huecos, el fenómeno del niño costero, terremotos y por otro lado, huelgas. Respecto a lo que debería haber, la infraestructura vial del país (las

> LA INTEGRACIÓN ES LA CLAVE HOY EN DÍA EN UN MUNDO GLOBALIZADO. QUIEN NO TENGA SUS OPERACIONES INTEGRADAS, PROBABLEMENTE NO ESTÉ EN EL MERCADO.

> DESDE LA LOGÍSTICA SE DEBE FOMENTAR LA FORMALIDAD. LA INFORMALIDAD ES UNA SELVA, QUE SIEMPRE FAVORECE AL MÁS PODEROSO.

carreteras) debería ofrecer varias alternativas para ir de una localidad a otra. Sin embargo, si la carretera está bloqueada por el fenómeno del niño o una huelga, la solución sería transportar los productos por vía marítima de un puerto a otro, pero esto no es fácil porque el cabotaje no se ha desarrollado en el país. En el último fenómeno del niño, se transportaron algunas cargas mediante cabotaje, pero (1) fue sumamente caro y (2) las provincias no estaban aptas para este tipo de movimientos, además, luego se tenía usar camiones de todas maneras. Entonces, existe una brecha de infraestructura, en términos de puertos y carreteras. Ahora que hacemos con las carreteras. Se requiere de mucha iniciativa. Al crear rutas alternas, existen todo tipo de riesgos. Por otro lado, el país es muy dependiente. El mercado está en Lima y las importaciones ingresan y las exportaciones salen por aquí, y el resto está en provincias; hay una gran atomización. No hay concentración de centros poblados distribuidos en el país, lo que hace difícil su aprovisionamiento. Entonces, son decisiones estratégicas y difíciles de las compañías: como descentralizar inventarios. Crear las cadenas y abastecerlas no es sencillo. El Perú es muy grande geográficamente y los centros poblados e industriales están muy atomizados. Si hablamos de operaciones logísticas, ¿qué es lo que diferencia a Dinet de otras empresas? Hay algunos elementos diferenciadores como operador logístico. El primero es la tecnología, la cual está orientada a dar soluciones para el cliente. El mercado es dinámico y cambiante; Si algo cambia, la tecnología también tiene que cambiar; esto tiene que ir acompañado de la evolución del tiempo y la logística. El segundo, es el conocimiento. Todos los profesionales en logística conocen del tema. La ventaja del operador Dinet es que resuelve el problema de diversos sectores y por lo tanto es el resultado del aprendizaje de cada uno de nuestros clientes. Pero, a eso le agregamos el concepto; condición de tiempo, o sea, son las metas y objetivos que los clientes buscan dentro de su proceso logístico. También está el conocimiento-condición de cliente, que ayuda a la mejora continua con impacto positivo en este. Es decir, con los procesos mejoran permanentemente y se tiene que trasladar esas mejoras o parte de esas a nuestros clientes. Finalmente tenemos la excelencia en el sistema de información geográfica (SIG) seguridad y cuidado del medio ambiente.

¿Cómo se viene desarrollando la integración de operaciones en el Perú?

El Perú es un país desarrollado, pero ha habido grandes avances. Opino que de todas maneras existe integración de operaciones. Los diferentes eslabones de la cadena están conversando entre sí y se brindan servicio uno a otro,lo que permite que los productos fluyan eficientemente y lleguen al consumidor final. Habrá otros aspectos de por medio si con un nivel adecuado de costo o nivel de servicio, pero la integración existe. Creo que ahora, además, en la cadena de abastecimiento hay que fijar la mirada en la tendencia mundial de la automatización. La logística se viene transformando al ritmo del mundo. Atentos a los desarrollos tecnológicos y de innovación del exterior. Las compañías deben estar atentas a ejemplos como el Internet Of Things (iOT), el big data y a la robótica, con los drones. No se puede asegurar que el dron será la solución en la entrega de productos, como lo plantea Amazon. Aunque se debe tener cuidado porque las entregas que promociona se hacen en campo abierto, además con el avance de la delincuencia el dron puede ser hurtado mediante ondas. Hay otros ejercicios de uso de drones también y no sé si finalmente funcione en la práctica, pero definitivamente, el uso de drones es una disrupción dentro de la logística. Creo muy firmemente que el dron será una de las novedades más empleadas al interior de las instalaciones. Probablemente, es el robot o proyectos de robot

que generan mayor seguridad dentro de las instalaciones. Podría realizar el conteo cíclico del inventario y habrá muchas otras funciones que descubrir. La robótica, no es algo tan lejano al Perú. Inkafarma posee casi la totalidad de sus procesos muy bien automatizados. Luego, Lindley desarrolló un almacén en Piura donde no hay personas. Que cubre la inversión es un tema aparte, pero la tendencia mundial va a eso porque grandes volúmenes pagan Tales inversiones y en el Perú se debe ir preparando para cuando se atienda grandes volúmenes. Ahora, varios piensan que, así como el dron marca una referencia para innovar en la logística, la impresora 3D marca otra posibilidad de desarrollo. Su desarrollo puede transformar la vida; no sólo la logística. Los productos se imprimirán imagino un único almacén de insumos, con una impresora 3D y que los pedidos se generen mediante el e-commerce (que hoy representa el 4.5% de las ventas y mañana, el 60%).

Imprimir y entregar; solo sería necesario realizar la venta. Se tendría un verdadero just in time. Esta es una gran posibilidad y más realista. Hoy en el Perú hay centros de investigación en impresión 3D. Lo que se debe hacer es estar atentos a los desarrollos tecnológicos y de innovación del exterior, evaluar cuáles se adecúan al contexto peruano y van a llegar más rápido.

LA MISIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTROS: LUCHAR CON LA INFORMALIDAD Y LA CORRUPCIÓN

Según Enrique la logística está al servicio de la sociedad y por tanto no puede desligarse de los desafíos que está afronta, como lo es el problema de la ética, que en este contexto enmarca básicamente a la corrupción y la informalidad.

¿Cuál es el rol de la logística en la gestión empresarial?

La gestión logística siempre ha sido pieza clave en todas las organizaciones. Reflexionando en el pasado, al imaginarse un ejército de personas yendo de una ciudad a otra, con la particularidad de los suministros que llevaban, organizar y trasladar todo era logística.

En el presente es un tema de costos y oportunidades, porque el cliente final de hoy es bastante exigente, poco fiel y por tanto tiene que disponer del producto en el momento que lo necesite. Allí se refleja la importancia de enfrentar esta situación con una perspectiva de diferenciación; de hecho, esa podría ser una buena logística, la diferenciación entre empresas.

¿De qué manera está influenciado el contexto actual del país al desarrollo de la logística?

Existen niveles o tópicos. Una forma de analizar esta influencia es sobre las problemáticas internas y externas. En primer lugar, encontramos los problemas internos, que influyen en todas las actividades y que en mayo o menor medida pueden ser controlados, como la corrupción, que afectan la economía y el ritmo de crecimiento. Y en segundo lugar, encontramos los problemas externos, los que afectan (positiva o negativamente) a la economía, y que no se pueden manejar, como el precio de las materias primas como el cobre o el petróleo.

¿Cómo obtener un alto desempeño a través de la cadena de suministros?

Primero, es importante definir qué es alto desempeño. Creo que no existe una buena definición de lo que es alto desempeño. El desempeño no no se refiere únicamente a generar unidades; también tiene un componente social, por ejemplo, que se respeten las leyes.

Los principales aspectos para lograr un alto rendimiento involucran a (1) tener trabajadores de acuerdo a la legislación laboral, (2) que no se consiga ningún producto por corrupción y (3) contar con un mecanismo que tampoco acepte la corrupción.

El 60% de la economía del país es informal y eso sucede porque los consumidores aceptan comprar productos informales. Si la población busca que el país mejore, la mejora debe empezar por nosotros, como consumidores y productores.

¿Cómo alcanzaron el desempeño? Es simple, haciendo bien las cosas, mediante la formalización, tratando de tener impacto en la cadena. El país irá marcando la importancia del desempeño a medida que se entienda que es alto desempeño.

Desde la logística se debe fomentar la formalidad. La informalidad es una selva, que siempre favorece al más poderoso.

¿Qué retos representa la logística?

En primer lugar, la corrupción. En Latinoamérica la gran parte de la corrupción radica en temas de contratación, lo cual debe evitarse. Aunque no sea tan sencillo porque no sólo es cuestión de leyes; es cuestión de personas, es necesario consolidar un ambiente comercial sano.
En segundo lugar, acabar con la informalidad. Desde la logística se debe fomentar la formalidad. La informalidad es muy alta y siempre favorece al más poderoso. Son las fieras quienes ganan, no hay leyes, es un abuso el que se comete. Estos puntos son aspectos cualitativos.
En la parte operativa, lo que se necesita es incorporar a la tecnología en las labores logísticas, con el fin de mejorar la eficiencia y la calidad.
Logrando todo lo anterior, no se debe perder de vista lo esencial: el ser humano. No se quiere un técnico capacitado; se quiere un técnico capacitado y que tenga conciencia de qué el éxito se logra junto a la sociedad, que entienda los problemas que existen y cómo resolverlos. El reto es avanzar en conjunto.

Sobre Antamina - Perú, ¿cómo se ha dado la evolución de su cadena logística?

Es un buen equipo de personas, la simpleza y la horizontalidad en el trabajo son parte de nuestro esfuerzo. es trabajo nada más. Antamina cuenta con un excelente equipo de personas.

La simplicidad y la horizontalidad en el trabajo son parte fundamental de nuestro esfuerzo. Es solo trabajo, el resultado viene después. No hay que preocuparse por el resultado, sino por trabajar, por hacer las cosas bien desde el inicio hasta el final.

¿Qué factores de la gestión logística de Antamina cree que han contribuido a su reconocimiento a nivel nacional?

No estoy seguro de qué se reconocía a nivel nacional. Tiene algunos premios, pero hay que tener cuidado. El único reconocimiento que debe importar es el que tiene de sí mismo; el resto es efímero, cambiante. Uno no trabaja para obtener reconocimiento, sino porque es lo correcto.

Entonces, opino que es importante agradecer que nos permite trabajar aquí en el Perú, que hay un equipo cuyo trabajo sea horizontal, que exista conciencia de qué no hay empresa grande o pequeña, si buena o mala. Es importante reconocer que Antamina no solo proporciona empleo, sino que también fomenta e l impacto positivo de otras empresas en el país. Su cadena de suministros juega un papel determinante al contribuir al desarrollo de otras compañías, impulsando así el crecimiento económico del Perú.

¿Cómo logran brindar su servicio de distribución a nivel internacional?

Antamina cuenta con un minero-ducto, que transporta el cobre y zinc al puerto para llevarlo al exterior, y por medio de camiones se transporta, en cantidades menores, concentrado de molibdeno a Lima, cada año se recorren 18 o 20 millones de kilómetros. Lo más importante para lograrlo es mantener la seguridad vial, se requiere un enorme trabajo. Contamos con un comité de transportistas y proveedores que se reúnen todos los meses, y que ya llevan haciéndolo por más de 12 años. es la única manera. Por ello, Antamina tiene un buen récord de seguridad vial. Eso significa trabajo y se refleja poco a poco.
En la actualidad, nuestros entrevistados ocupan posiciones como en el caso de Luis Miguel Maldonado Ortega es el Gerente General de Dinet Perú S.A., mientras que Enrique Alania Vera se desempeña como Director de Negocios Corporativos en la Universidad ESAN.

Somos tus aliados estratégicos en tus proyectos de imagen corporativa

- Imprenta
- Sublimación
- Bordado
- Estampado

- Regalos personalizados para toda ocasión.

Clafel

Tu tienda de personalización

ventas@clafel.pe 993495552 991881383 clafel.pe

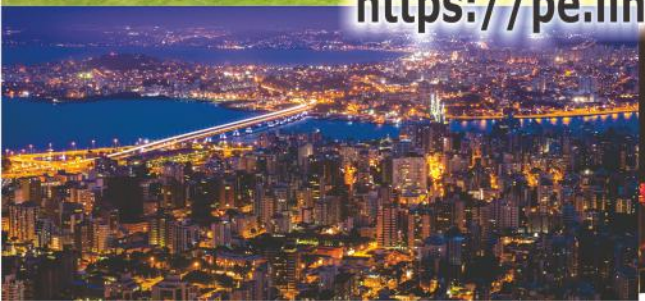
CODEGES

Excelencia en la Gestión de Operaciones y Automatización en LATAM

Consultoría y capacitación para Empresas CONSULGES

Eventos y publicaciones empresariales CODEGES - Competitividad

Viajes de inmersión empresarial tecnológica INMERNOVA

Visítenos en:

https://pe.linkedin.com/company/codeges