

Fecha: 23-07-2025
Medio: El Longino
Supl. : El Longino - Alto Hospicio
Tipo: Noticia general

Pág. : 6
Cm2: 771,4

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: No Definida

Título: **La reciente inauguración del megapuerto de Chancay, ubicado a 100 kilómetros al norte de Lima, ha captado la atención del sector portuario internacional. Diseñado para recibir embarcaciones de gran escala, este ambicioso proyecto evidencia la necesidad de modernizar la infraestructura marítima en Su**



Error al crear la imagen

Título: La reciente inauguración del megapuerto de Chancay, ubicado a 100 kilómetros al norte de Lima, ha captado la atención del sector portuario internacional. Diseñado para recibir embarcaciones de gran escala, este ambicioso proyecto evidencia la necesidad de modernizar la infraestructura marítima en Su

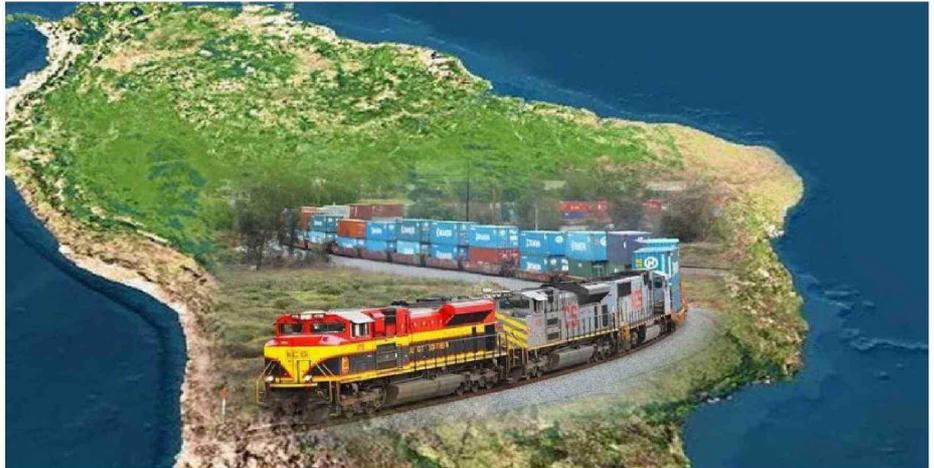
El tránsito de un buque por el Canal puede costar entre 500.000 y 800.000 dólares, una suma considerable. Ese gasto se traslada directamente al flete, encareciendo las tarifas comerciales. Este sobrecosto impacta en toda la cadena de valor, desde las navieras hasta los consumidores finales. La presión por reducir estos costos es cada vez más fuerte.

A ello se suman las demoras causadas por la alta demanda y la capacidad limitada de las esclusas. Estas interrupciones aumentan el tiempo de tránsito y reducen la eficiencia global del sistema. Para los operadores marítimos, el tiempo es un recurso crítico. No por nada su lema es claro: "Time is money."

EL TREN BIOCEÁNICO COMO ALTERNATIVA REGIONAL

En medio de las tensiones logísticas globales, el transporte ferroviario emerge como un aliado clave para agilizar el comercio. El modelo de acceso abierto a la red ferroviaria, ya implementado en la Unión Europea, permite que múltiples operadores utilicen las vías sin restricciones. Esta fórmula promueve la competencia y eficiencia. En América Latina, su adopción aún está en desarrollo, pero representa una transformación potencial.

La alianza entre China y Brasil podría acelerar la implementación de este sistema en América del Sur. El acceso abierto permitiría mayor integración regional y una logística más fluida para el transporte de mercancías. Esto no solo beneficiaría a los países involucrados directamente. También impulsaría la competitividad del bloque frente a



mercados globales cada vez más exigentes.

En ese contexto, Perú vuelve a posicionarse en el debate sobre el Ferrocarril Bioceánico. Si bien al inicio el premier Eduardo Arana aseguró que el país no tenía previsto invertir en el proyecto, su postura evolucionó en los días siguientes, señalando que "toda propuesta que ayude al desarrollo e integración de América es bienvenida". Con ello, reconoció el potencial de esta iniciativa para fortalecer la conectividad en Sudamérica.

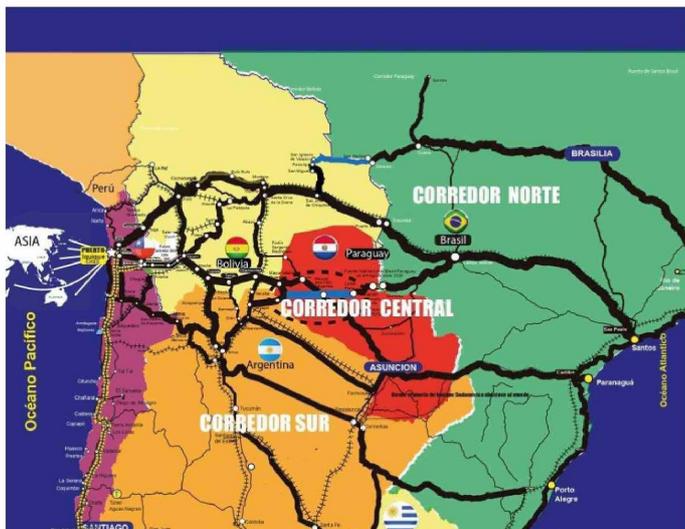
La creación del puerto de Chancay, junto con el desarrollo de un corredor bioceánico y un sistema ferroviario regional, podría redefinir el comercio internacional. La iniciativa

de China y Brasil muestra cómo el acceso a nuevas rutas y medios de transporte puede transformar las dinámicas comerciales. A medida que las inversiones y acuerdos internacionales se alinean, la región enfrenta una oportunidad histórica de integrarse más profundamente en la economía global.

La creación de este nuevo canal, sumado a la implementación del sistema ferroviario en la región, refleja la necesidad de modernizar nuestras infraestructuras portuarias y logísticas para no quedar atrás en la competencia global. Con esta visión de futuro, los países de América Latina podrían reforzar su posición en el mapa comercial mundial.

APAM

La Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) es una institución jurídica de Derecho privado, sin fines de lucro, que agrupa a las Agencias Marítimas que operan en el Perú; tanto en Puertos Marítimos, como Fluviales y Lacustres, inscritas en la Autoridad Portuaria Nacional (APN).



Corredor Ferroviario Bioceánico, un tren entre el Atlántico y el Pacífico

PROMOTORES Bolivia, Brasil, Perú y Paraguay	MODELO DE FINANCIACIÓN Alianzas público-privadas
ESTIMACIONES DE DEMANDA 30 millones de toneladas de carga al año y 13,3 millones de pasajeros	