



Xi Jinping viene al Perú en noviembre

# China a la vista...

► Mandatario chino inaugurará puerto de Chancay y participará en foro APEC a realizarse en nuestro país

(PÁG. 3 – ACTUALIDAD)

**Chancay,  
un puerto  
comercial...  
no militar**

(PÁGS. 4-5)

**Entrevista RDC:  
"Perú puede  
conquistar el  
mundo"**

(Pág. 6)

**Vigilancia  
de última  
generación en  
el Callao**

(PÁG. 8)

## EDITORIAL

## Puerto de Chancay: No mezclar papas con camotes

El puerto de Chancay es una obra que permitirá mejorar la proyección geopolítica del Perú, así como impulsar su desarrollo económico, en beneficio de todos los peruanos. En ese sentido, acentuará nuestra presencia en la cuenca del Pacífico, la región del mundo que se ha convertido en el centro del crecimiento económico y de la innovación tecnológica, en un escenario donde el poder global se está trasladando, inexorablemente, de Occidente a Oriente.

No obstante, de un tiempo a esta parte hay voces que advierten sobre el riesgo de que la Armada china utilice una parte del citado puerto, con lo que, supuestamente, sus buques de guerra accederían a sus instalaciones de manera permanente. Ello, en circunstancias que Washington, cada vez más enfrentado a Pekín, señala que la presencia económica china en Latinoamérica y el Caribe es lesiva a la soberanía de nuestros países.

Lo cierto es que declaraciones de este tipo, lanzadas sin mayor sustento, no contribuyen a generar un clima propicio para la inversión y el comercio, motores del crecimiento económico de cualquier país del mundo. El Perú tiene excelentes relaciones políticas y económicas tanto con China como con Estados Unidos, sus principales socios comerciales, y debe aspirar a mantener esta situación en provecho de todos.



## ► EL DATO:

### TLC con China

El TLC Perú-China permite estrechar las relaciones comerciales con un país cuyo mercado es el más grande del mundo (1,400 millones de personas), con un crecimiento económico que ha sido el más elevado a nivel mundial en las dos últimas décadas, con tasas promedio de 9% anual, aproximadamente.

¿Inquietud por consolidación china en Sudamérica?

## El gran puerto del Pacífico

A inicios de la década del 2000, se empezó a tomar conciencia sobre la carrera entre los países de la cuenca del Pacífico sudamericano por consolidar, en sus respectivos litorales, lo que sería el gran puerto “hub” o, como hoy denominan los chinos, la “nueva ruta de la seda”, es decir, una extensa vía que cruzaría el océano más grande del mundo para establecer el puente entre China y Sudamérica, en procura de minerales como el cobre y de alimentos como la soya del Brasil, insumo fundamental en la dieta de sus más de 1,400 millones de habitantes.

Hace más de veinte años se estimó que el movimiento financiero que generaría este gran puerto del Pacífico, en



su primera década de operaciones, estaría en el orden de los USD 400,000 millones... o su equivalente en yuanes.

A poco tiempo para que entre en operaciones el mega puerto de Chancay, cuyo accionista mayoritario es la empresa estatal china Cosco Shipping Ports, todo parece indicar que la carrera por consolidar al gran puerto, finalmente, la ganó el Perú.

Sin embargo, es en esta última etapa en donde se debe “hilar muy fino”, en la medida en que la realidad geopolítica internacional no solo afecta a nuestro tradicional rival del sur, sino que también podría descolocar los propios intereses de la mayor potencia económica y militar del orbe, los Estados Unidos de Norteamérica.

Ante la inminente entrada en operaciones del puerto de Chancay, hay quienes anotan una suerte de inquietud ante la posible pérdida de valor de la moneda estadounidense en Sudamérica o el inicio de la desdolarización en esta parte del continente.

Perú, pieza clave en el ajedrez geopolítico del gigante asiático

# China ya está aquí

► La presencia del presidente chino en la cumbre APEC 2024 y, especialmente, su asistencia a la inauguración del puerto de Chancay, confirma la importancia que China concede a América Latina y sobre todo al Perú.

**H**ay mucha euforia en los círculos económicos de América Latina, y principalmente en Perú, sobre las inversiones chinas en nuestro país, y poca mención a las implicancias geopolíticas de estas inversiones. En el medio de todo esto, figura el mega puerto de Chancay, que tiene la principal atención. Sin lugar a dudas, el artífice principal de su realización es Xi Jinping, el actual gobernante de China, que ostenta los cargos de presidente de la República y presidente del Comité Central del Partido Comunista de China.

El mega puerto de Chancay está enmarcado en un proyecto planetario llamado Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), que es una estrategia de desarrollo de infraestructura global y cooperación internacional impulsada por la República Popular China lanzada en 2013 y que se considera una pieza central de la política exterior del gobierno de Xi Jinping.

Según el gobernante chino, la IFR propone un nuevo concepto para las relaciones internacionales basado en la idea de “negociar, construir y compartir juntos”, a partir del libre comercio entre naciones, con el fin de crear un orden basado en la prosperidad y la estabilidad, tomando como modelo las relaciones establecidas entre Oriente y Occidente en la era de la histórica Ruta de la Seda.

## ¿POR QUÉ NOSOTROS?

Perú es uno de los países que, casi desde su independencia, tuvo relaciones diplomáticas con la entonces dinastía Qing, con la que en 1849 se realizó un tratado para la migración de 100,000 ciudadanos chinos para trabajar en las



haciendas de la costa y sierra del Perú. Esa masa de población marcó, profundamente la cultura peruana, al integrarse en diversas áreas del quehacer social, industrial, agricultura, artes y ciencias. Desde entonces las relaciones con China y la migración, han sido constantes.

## DE SHANGHÁI A CHANCAY

La Nueva Ruta de la Seda es un proyecto que, literalmente, le da la vuelta al mundo; de hecho, en inglés se le conoce como “One Belt, One Road”, es decir, “un cinturón, una ruta”, lo cual grafica el talante imperativo del proyecto.

Darle la vuelta al mundo transportan-

do mercadería sería muy costoso si no hubiera una parada en el camino... esa parada es Chancay. Ubicada en el centro de la costa occidental de Sudamérica, desde este sector se planea crear líneas ferroviarias que conecten las costas del Pacífico y del Atlántico con puertos de Perú y Brasil, que a su vez servirían de “hubs” para los puertos que van desde Centroamérica y Chile, hasta Perú; y en Brasil, los puertos de Argentina y África.

He ahí la importancia de Chancay: su éxito consolidaría a Xi Jinping como líder dentro de China para futuras reelecciones; y fuera, evidenciaría un claro liderazgo en todas las naciones.

## ► EL DATO:

### Los actuales miembros del foro son:

Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, Chile, República Popular China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Perú, Filipinas, Rusia, Singapur, Taiwán, Tailandia, Estados Unidos y Vietnam.



## Security Labs®

Ciberseguridad para Empresas



**Estrategia**



**Protección**



**Concientización**

Te ayudamos a proteger tu organización con estrategias y soluciones alineadas con los objetivos de tu negocio e integradas con las personas.

info@securitylabs.pe

La mega obra más importante del Pacífico Sur

# Un puerto comercial, no milita

► Los negocios de exportación e importación con Asia fluyen de manera natural

■ Por: FIDEL QUEVEDO LINARES

La próxima entrada en funcionamiento del mega puerto de Chancay, acaso el terminal más importante del Pacífico Sur, al principio originó una suerte de innecesaria alerta negativa. Algunas voces advirtieron sobre un eventual doble uso de sus capacidades, en el sentido de que también podría ser utilizado para el despliegue de fuerzas de tareas militares chinas.

Por ejemplo, el excanciller Francisco Tudela indicó que tal posibilidad debía ser “neutralizada” a través de un acuerdo entre los gobiernos del Perú y la República Popular China. Su alerta partía del estudio de las implicancias geopolíticas en que se debaten los Estados Unidos y el gigante asiático por la hegemonía comercial en el mundo.

Otras versiones más afiebradas que circulan en las redes sociales aseguran que tales afirmaciones (sobre el uso militar del puerto) también reposan sobre un eventual servicio industrial a las Fuerzas Armadas chinas, como una de las líneas de negocio de la empresa que construye el mega puerto, Cosco Shipping Ports.

Sin embargo, al analizar con mayor profundidad la naturaleza de la mega construcción, es fácil advertir que su esencia está destinada para un exclusivo y dedicado uso comercial.

## PUERTOS COMERCIALES

Estos son terminales dedicados, exclusivamente, al transporte de mercancías, así como al transbordo de personas. Allí se reciben embarcaciones

► EL DATO:

### Dinamizará agroindustria

La titular del MTC, Paola Lazarte, afirmó que este puerto movilizará productos agroindustriales, carga rodante a granel con productos sólidos y líquidos, en los que no se considera la movilización ni el manejo de minerales. “El puerto mejorará la productividad del país”, precisó la funcionaria.



Puerto de Shanghai



de cabotaje y de altura. Tienen la capacidad de operar el tráfico comercial internacional. Un puerto comercial, como la mega obra que se construye en Chancay, se caracteriza por ser una infraestructura marítima que facilita

el intercambio de mercancías y el comercio internacional.

Algunas de sus características —comunes de un puerto comercial— incluyen la ubicación estratégica: estos puertos suelen estar emplazados en áreas

Vis  
bu  
de g  
cl  
(fuer  
ta

El Perú tiene el potencial de consolidarse como el centro portuario de la región (3)



Ruta marítima de Shanghai (China) a Chancay (Perú)

costeras o en la desembocadura de ríos. Otra característica de Chancay, que lo coloca en el estándar comercial, es la infraestructura portuaria: un puerto mercantil cuenta con instalaciones y equipamiento adecuados para el manejo eficiente de carga y descarga de mercancías, lo que incluye muelles, grúas, almacenes, etc.

Los puertos comerciales desempeñan un papel fundamental en la economía de un país, facilitando el comercio internacional y el intercambio de bienes. En el caso del Perú, cuenta con varios puertos comerciales importantes a lo largo de su extensa costa.

Algunos de los más destacados son el Callao, Paita, Matarani y Salaverry.

El Callao, ubicado cerca de la capital, Lima, es el puerto más grande y activo del Perú y cuenta con modernas instalaciones: Chancay lo superará.

### DESARROLLO DEL PAÍS

El mega puerto de Chancay es un proyecto importante en el desarrollo de la infraestructura portuaria del Perú (con una inversión de más de USD



3,000 millones). Diseñado para ser un terminal comercial de gran envergadura, se espera que juegue un papel clave en el impulso del comercio internacional y el crecimiento económico del país.



Francisco Tudela



Carguero post panamax



Buque contenedor tipo "Evergreen"

En la actualidad, se ultiman los detalles para activar la construcción del megaproyecto de Chancay, lo cual permitirá, según el ministerio de Economía y Finanzas (MEF), contar con uno de los puertos más importantes en la zona del Pacífico Sur.

Se afirma que el Perú continuará liderando el crecimiento en la región en los próximos años, impulsado por la demanda interna. La inversión privada será sostenida por una mayor inversión minera y la aceleración en la ejecución de proyectos de infraestructura.

"Tenemos un importante portafolio con un total de 58 proyectos por más de 20,000 millones de soles y la idea es adjudicarlos en los próximos tres años", refirió el titular de dicha cartera, Álex Contreras, en el marco del foro internacional de economía Quo Vadis

### Vínculos comerciales con China

El TLC Perú-China permite estrechar las relaciones comerciales con un país cuyo mercado es el más grande del mundo (1,400 millones de personas) y cuyo crecimiento ha sido el más elevado a nivel mundial en las dos últimas décadas, con tasas promedio de 9% anual, aproximadamente.

Perú, organizado por la Cámara de Comercio de Lima (CCL).

### CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO

Representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en coordinación con sus pares de Volcan Compañía Minera y Terminales Portuarias en Chancay, ultiman los detalles para el funcionamiento del terminal, luego de dos años de la activación de los acuerdos societarios para la entrada en operación del mega complejo portuario.

La iniciativa fue impulsada por el MTC y, actualmente, se viene desarrollando por parte de la empresa china Cosco Shipping Ports Limited (CSPL), que ejecutó el diseño, desarrollo de la ingeniería, construcción y operación de la obra de infraestructura portuaria de Chancay, que permitirá que se inviertan USD 3,000 millones.

### HUB REGIONAL PARA ASIA

El terminal portuario de Chancay se proyecta como el "hub" concentrador y distribuidor de carga de transbordo desde Asia para los países de la costa oeste de Sudamérica y el punto neurálgico de conexión comercial de China con Perú.

Asimismo, descongestionará el tráfico de camiones dentro de la ciudad de Lima y compartirá la carga de exportación e importación que llega a través del terminal portuario del Callao, bajo un escenario de multimodalidad.

La obra tendrá tres componentes importantes. El primero es su infraestructura, que posibilitará la movilización de contenedores, carga general, a granel y rodante. El segundo consta de un túnel de 1.8 kilómetros, aproximadamente, que unirá la zona operativa con el área de actividades logísticas. Y el tercero, es el área de actividades logísticas, que impulsará el desarrollo del puerto y la región.

Entrevista a Raúl Diez Canseco Terry:

# “Perú está listo para conquistar el mundo”

► Asegura que el comercio exterior se dinamizará con el puerto de Chancay y la ciudad aeropuerto en Lima

■ Por: FIDEL QUEVEDO LINARES

El exvicepresidente, exministro e importante empresario de la educación, Raúl Diez Canseco Terry, sostiene que el país atraviesa un tramo importante en su historia, con la posibilidad que ofrece el “boom” portuario y demás proyectos de desarrollo. Asegura que no todas son malas noticias y que están dadas las condiciones para el despegue económico del Perú.

► **¿Cuál es su percepción sobre el actual manejo económico del gobierno?**

Si este gobierno hace el 50% de lo que escuché en la CADE, nos vamos para arriba. Yo creo que las condiciones están pintadas, pero hay que terminar el cuadro. Quiero decir que la tienen clara en el gobierno. No hay que olvidar que el Perú es un país minero, el hecho de que los recursos derivados del canon minero no hayan sido bien invertidos, no solamente es por causa de la corrupción, sino por una falta de gestión adecuada. No significa que ese modelo no sirva, por eso es que me parece espectacular plantear obras por impuestos, porque ahora sí, las mineras se van a preocupar de que ese dinero que generan sus impuestos, se invierta adecuadamente. El tema de obras por impuestos es la cosa más sabia que le escuchado decir a este gobierno, porque incluso ya están delineadas cuáles obras.

► **La educación y la investigación en ciencia son fundamentales para el progreso, ¿no deberían estar en los planes para el desarrollo, de la mano de los planes políticos?**

Pero claro... en otros países, las empresas invierten en ciencia, tecnología y arte... en investigación; aquí, en el Perú, hay un pésimo manejo de eso... viene un gobierno que, por luchar contra la corrupción, corta todo, y

quitan toda posibilidad de que las empresas puedan promover la investigación. Hoy día, sin investigación, no vamos a ningún lado.

► **Hace unos diez años, la comuna de Los Olivos creó una universidad municipal con laboratorios muy avanzados para preparar a los jóvenes en energías renovables en otras opciones, es decir, promovía la ciencia y la tecnología. Una parte del sector privado y medios de comunicación se mostraron en contra de la iniciativa, que no avanzó. ¿Qué debería cambiar en la legislación para que esas iniciativas prosperen?**

Recientemente, se han creado los mecanismos, inclusive para investigación aplicada en alianzas. Sé que hay alianzas



► **EL DATO:**

**La competencia no nos mira con buenos ojos: me refiero al puerto de San Diego, a los puertos mexicanos, el mismo canal de Panamá y, claro, los vecinos del sur...**

Lo importante para el Perú es que el puerto ya está hecho, que entra en funciones este año. Esto va a favorecer enormemente al Perú. La agricultura es el gran sector que se va a beneficiar, ahí está la sierra esperando, ahora hay que apoyar a los agricultores con semillas, abonos, incentivos, tecnología, etc.

de empresas privadas con la Universidad Agraria de La Molina, con San Marcos, con la San Antonio de Abad, que están recibiendo muchos recursos del canon. Espero que esto genere una corriente adicional, para motivar al grueso del sector privado a investigar en el país, y para eso tiene que darse un marco legal y tributario adecuado. Podría ser que alguien invente algo, y otro diga no, y no hay ley que lo proteja.

► **El gobierno ha anunciado que, ahora que tiene la presidencia Pro t mpore de la Alianza del Pacífico, buscar  acercarse a la Cuenca de la APEC. ¿Qué le parece esta declaración?**

Muy interesante, porque acuérdate que no todos en la Cuenca del Pacífico est n en la APEC. La APEC tuvo un impulso muy fuerte de parte del sector privado de México, Perú, Colombia y Chile, pero el presidente mexicano le baj  ese impulso, la viada. El sector privado de estos países había avanzado bastante. Esperemos que en las nuevas elecciones mexicanas se fortalezcan los lazos comerciales y que no politicen el tema, porque hace mucho daño.

► **En el discurso está bien, pero a su juicio, ¿la Alianza del Pacífico está avanzando en la integración, es la alianza poderosa que**

**debiera ser o está faltando algo?**

Bueno, yo creo que fue creada por iniciativa de Alan García, visionariamente, pero porque siempre se mantuvo al margen de los vaivenes políticos de la región y el primero que metió la política fue López Obrador y le hizo mucho daño.

► **¿Independiente de la intervención política, como hubiera evolucionado?**

Había un sector privado vigoroso trabajando con mucha fuerza para ir quemando etapas: iba mucho más rápido que cualquier otro foro similar sobre la Tierra.

► **Ahora va entrar en vigor el TLC con Singapur, ¿qué perspectivas aprecia?**

Hace poco hice una visita académica y vi la recepción al velero de la Armada peruana que está dando la vuelta al mundo. Singapur es el segundo puerto más grande del mundo, es uno de los centros financieros más importantes del planeta, que se está haciendo cada vez más fuerte y está en segundo, tercero en el mundo, yo creo que la alianza con Singapur no puede detenerse, traer  una serie de posibilidades, sobre todo en lo académico y en la transferencia de “know how”. Es una maravillosa oportunidad que hay que aprovechar.

► **En el campo del conocimiento, ¿cómo se configurar ?**

El avance de Singapur es estratégico en este campo, es el país de enseñanza virtual más avanzado. Yo creo que es una buena noticia para el Perú.

► **¿Cómo observa la entrada en funcionamiento del puerto de Chancay, considerando que esta situación descoloca un poco a la competencia, y que incluso en el Congreso norteamericano hay voces disconformes con que China está entrando con fuerza en Sudamérica?**

Primero, el puerto de Chancay bien pudo haber sido obra de Singapur, que también mantuvo interés, pero bueno, ya está listo para ser presentado este año y va a tener una situación de competitividad muy importante, porque esta sistematizado al máximo. Yo conocí el puerto de Singapur y no vi personas, por eso siempre digo a la gente que vea qué tipo de desarrollo van a hacer para Chancay, porque este no pasa tanto por el tema del empleo, que s  lo va a generar, como por impulsar la industria mediana y pequeña en los alrededores. Este es un puerto que, además, va a ser más barato que el chileno, las distancias serán más cortas. Eso es una maravilla, para lo que tenemos que estar preparados. Yo s  creo que es salgo espectacular, pero veamos lo que tenemos cerca, aquí en Lima, el aeropuerto Jorge Chávez, es más grande que la ciudad de Miraflores, es un monstruo. Entonces tienes el aeropuerto y el puerto: estamos listos para conquistar el mundo.

MGP recibe a “Colán” y “Culebras”

# Patrulleras de interdicción marítima

El 27 de diciembre último, la Marina de Guerra del Perú (MGP) recibió dos patrulleras de interdicción marítima construidas en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina SIMA-PERÚ.

Las naves fueron bautizadas como “Colán” y “Culebras”, y formarán parte de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas - Autoridad Marítima.

Estas patrulleras completan el primer lote de cuatro que ya fueron entregadas a la MGP.

Las embarcaciones denominadas CB-90 (Combat Boat 90) pertenecen a un diseño adquirido por el Grupo Saab en 2017, al astillero Dockstavarvet AB. SIMA-PERÚ, a su vez, adquirió los derechos de producción con transferencia de tecnología.

Cada bote posee un desplazamiento máximo de 24,5 toneladas, una eslora de 16,3 metros y está equipado con dos motores de 900 HP, que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 38 nudos, ideales para tareas de patrullaje costero, contra pesca ilegal o para realizar operaciones especiales.

En 2022 la MGP había recibido dos unidades denominadas “Máncora” y “Lobitos”.

## UNA NAVE DE COMBATE

El CB 90, rápido y hecho enteramente de aluminio, puede llevar sin esfuerzo múltiples tropas y carga, en aguas poco profundas o abiertas, manteniendo al mismo tiempo una increíble velocidad y maniobrabilidad.

La nave ofrece una protección suprema de NRBQ y balística, gracias a su revestimiento ligero de polietileno y vidrio de seguridad.

Posee una robusta plataforma de armas que puede incluir una mesa giratoria estabilizada, sistemas de misiles más pequeños y estaciones de armas remotas como el Saab “Trackfire”, mientras que un interior versátil y resistente, combinado con una fuerte rampa de proa, garantizan un despliegue rápido en playas no preparadas.

Con más de 250 unidades operando a nivel mundial, el CB 90 ha demostrado su éxito operativo, además de ser transportable por tierra o mar, en barcos de carga.

## LA HISTORIA

Los primos Nils (un experimentado constructor de botes) y Carl Sundin fundaron el astillero en Docksta, Suecia, en 1905. Ellos construyeron su primera nave el mismo año.



La compañía se convirtió en líder en el uso de aluminio, y produjo su primer bote y nave de piloto, de dicho material, en 1969 y 1975, respectivamente.

A mediados de los años 80, la firma hizo su producto más exitoso: el CB 90. Desde entonces, esta nave ha aparecido en muchas versiones, adaptadas para cada una de las necesidades de sus usuarios, pero manteniendo la maniobrabilidad, fuerza

y flexibilidad del modelo original.

En diciembre de 2017, Saab compró el astillero y lo fusionó con su organización Kockums, conocida por sus submarinos y barcos stealth. Docksta desarrolla y produce en serie cientos de naves militares y no militares de alta velocidad para la venta a nivel mundial, con máxima diligencia respecto a la sostenibilidad, el medioambiente y la eficiencia energética.

Una capacidad única en Perú: La Lancha de Interdicción Marítima - CB90 (Combat Boat - CB90) cuenta con capacidades más allá de lo común. Dockstavarvet como socio estratégico de SIMA PERÚ, saluda la entrega de la PI-1305 “Colán” y PI-1306 “Culebras” a la Marina de Guerra del Perú y el inicio de su operación. El astillero Dockstavarvet forma parte de Saab.

Descubre más en [saab.com](http://saab.com)



## Avances en Seguridad Marítima en el Callao

# Un puerto seguro

### ► Primer puerto implementa avanzado sistema VTS

Aunque el Perú lidera la lista de estados con más situaciones de piratería en zonas próximas a puertos, con 13 casos registrados en el Callao hasta setiembre del 2023, el gobierno, a través de la Marina de Guerra del Perú (MGP) y la Autoridad Nacional Portuaria, viene implementando el sistema de vigilancia VTS (Servicio de Tráfico Marítimo) más avanzado del mundo, desarrollado por la empresa Wärtsilä de Finlandia.

“Lo que estamos haciendo en el Callao, si bien es cierto tiene este componente de la digitalización del trabajo en los puertos, lo principal es el sistema de vigilancia electrónica de la bahía del Callao, llamado Sistema VTS (Servicio de Tráfico Marítimo), el mismo que tiene como finalidad la obtención de la información de la bahía a través de los medios electrónicos que brindan una representación de esta información a la autoridad competente, que es la Marina de Guerra del Perú, con el fin que tomen decisiones que contribuyan a la seguridad de la navegación”, asegura Dmitrii Vinogradov, director de Proyectos Estratégicos de Wärtsilä Marine.

“Este sistema vela por la seguridad de la vida humana en el mar, además de ofrecer eficiencia portuaria en la protección del medio ambiente. Son tres finalidades globales que cada puerto, con un cierto grado de



intensidad de operaciones, debería tener un sistema como este, que pueda asegurar su operación eficaz y segura”, sostiene el funcionario.

### TECNOLOGÍA EUROPEA

Wärtsilä, una de las mayores empresas de Finlandia, desempeña un rol crucial en este avance. Con cerca de 18 mil empleados, la compañía opera en dos principales

líneas de negocio: naval y energético. En el ámbito naval, Wärtsilä se destaca entre las tres mayores empresas del mundo. Dmitrii Vinogradov revela que la empresa ha contribuido en más de 350 puertos en todo el mundo.

Wärtsilä ofrece soluciones integrales, desde radares y cámaras de vigilancia hasta identificación automática de buques mediante el sistema AIS. Además, aborda la digitalización de operaciones portuarias, un aspecto crucial en la eficiencia y transparencia de los procesos.

### EFICIENCIA PORTUARIA

Vinogradov destaca la importancia de la eficiencia portuaria y cómo la implementación del Sistema VTS en el Callao representa un salto tecnológico significativo. La integración de sensores avanzados, incluidos radares de estado sólido y cámaras de vigilancia de última generación, promete una precisión y calidad de información sin precedentes.

Finlandia se erige como un referente en la industria portuaria, siendo el corazón de la tecnología detrás de estos sistemas. Su experiencia en la gestión de tráfico, software integral y construcción de sistemas se ha aplicado en más de 350 puertos a nivel mundial.

### PUERTO DE CHANCAY

Vinogradov anticipa un crecimiento inevitable en la industria portuaria, especialmente, con el desarrollo del mega puerto de Chancay. La descentralización de los puertos, alejándolos de las ciudades principales, como el caso de Chancay, a 60 km de Lima, ofrece oportunidades para la logística, producción y la creación de zonas francas, facilitando la exportación y potenciando la economía.