

ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ JAVIER PÉREZ DE CUELLAR



MAESTRÍA EN DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRA EN  
DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES

TEMA DE TESIS:

“El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay”

PRESENTADO POR:

Luccia Anthonella Buchelli Reyes

ASESORES:

Asesor Temático: Ministro Consejero SDR Carlos Javier Obando Peralta

Asesora Metodológica: Milagros Aurora Revilla Izquierdo, PhD

Lima, 8 de noviembre de 2021

## RESUMEN

El Perú cuenta con un amplio potencial comercial, destacando su importante posición geográfica. No obstante, la región carece de una vía de conexión directa con su mayor socio comercial: China. Las rutas comerciales marítimas entre este país y el Perú tienen como punto de distribución inevitable a los puertos de EE. UU. Debido a esto, el volumen, costo y desempeño de nuestro comercio internacional están, por lo tanto, condicionados al estado de las relaciones sino-americanas, y, por consiguiente, vulnerables a los vaivenes de la política de un tercer estado, así como a un mayor tiempo y costo de transporte y distribución.

El megapuerto de Chancay, es una infraestructura que podría ser la solución a este y otros problemas logísticos del país. En ese sentido, se requiere una visión geopolítica acorde al desarrollo deseado y un análisis de las oportunidades que podrían ser explotadas para este potencial *hub* comercial para la región.

Palabras Clave: Megapuerto de Chancay, infraestructura, política exterior, geopolítica, China

## **ABSTRACT**

Peru has a wide commercial potential, highlighting its important geographical position. However, the region lacks a direct connection to its largest trading partner: China. The maritime trade routes between this country and Peru have as an inevitable distribution point the ports of the United States. Consequently, the volume, cost, and performance of our international trade are conditioned to the state of Sino-American relations, and vulnerable to the ups and downs of the political policies of a third state, as well as a higher time and cost of transport and distribution.

The megaport of Chancay, is an infrastructure that could be the solution to this and other logistical issues of relevance to the country. Therefore, a geopolitical vision is required according to the desired development and analysis of the opportunities that could be exploited for this potential commercial hub for the region.

**Keywords:** Megaport of Chancay, infrastructure, foreign policy, geopolitics, China

## ACRÓNIMOS

ADB: Banco Asiático de Desarrollo – Asian Development Bank.

AIIB: Banco Asiático de Inversión en Infraestructura – Asian Infrastructure Investment Bank.

BOC: Banco de China – Bank of China

BRI: Iniciativa de la Franja y la Ruta – Belt and Road Initiative

CDB: Banco Chino de Desarrollo – China Development Bank.

CEXIM: Banco de Importación y Exportación de China - Export-Import Bank of China.

ICBC: Banco Industrial y Comercial de China - Industrial and Commercial Bank of China.

MoU: Memorando de entendimiento – Memorandum of understanding.

NDB: Nuevo Banco de Desarrollo – New Development Bank.

OBOR: Una Franja, Una Ruta – One Belt, One Road.

OMC: Organización Mundial de Comercio.

PCCh: Partido Comunista Chino.

PEN: Sol peruano.

PBC: Banco Popular de China – People’s Bank of China.

RMB: Renminbi – yuan.

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – United Nations Conference on Trade and Development

USD: United States Dollar – Dólar de los Estados Unidos de Norteamérica.

ZEE: Zonas Económicas Especiales.

## ÍNDICE

RESUMEN.....	2
ABSTRACT.....	3
ACRÓNIMOS.....	4
ÍNDICE.....	6
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	9
ÍNDICE DE TABLAS.....	12
INTRODUCCIÓN.....	13
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	16
1.1. Geopolítica y Comercio marítimo global.....	16
1.1.1. Concepto e importancia de la geopolítica.....	16
1.1.2. Principales teorías geopolíticas asociadas al ámbito marítimo.....	17
1.1.3. Principales rutas, puertos y empresas.....	22
1.1.4. Evolución del volumen de los bienes transportados.....	26
1.2. Comercio de China, Iniciativa de la Franja y la Ruta de la R.P. China y empresa estatal <i>Cosco Shipping</i> .....	31
1.2.1. Principales aspectos del comercio chino. Evolución. Principales socios comerciales.....	31
1.2.2. Concepto y características de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.....	33

1.2.3.	Liderazgo de <i>Cosco Shipping</i> en el comercio marítimo global. ....	35
1.3.	Cadenas de valor. ....	38
1.3.1.	Concepto de cadenas de valor. ....	38
1.3.2.	Principales cadenas de valor en las que participa el Perú a nivel regional y global.40	
CAPÍTULO II: COMERCIO MARÍTIMO PERUANO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL .....		44
2.1.	Plan Nacional de Desarrollo Portuario .....	45
2.2.	Principales puertos .....	55
2.3.	Principales rutas nacionales e internacionales involucradas en los principales puertos peruanos.....	59
2.4.	Evolución del volumen de los bienes transportados.....	63
CAPÍTULO III: PROPUESTA PARA POTENCIAR EL PUERTO DE CHANCA Y .....		66
3.1.	Características, ventajas, inversionistas .....	66
3.1.1.	Características .....	66
3.1.2.	Ventajas.....	68
3.1.3.	Inversionistas .....	69
3.2.	Oportunidades de Conectividad nacional e internacional. ....	70
3.2.1.	Proyectos de infraestructura terrestre de conectividad nacional. ....	70
3.2.2.	Rutas de conectividad marítima internacional. ....	72

3.3.	Desafíos para el Perú en el ámbito internacional. Importancia estratégica.	73
3.3.1.	A nivel comercial y productivo.....	73
3.3.1.1.	Incidencia en la creación y reconfiguración de cadenas de valor.	73
3.3.1.2.	Potencialidad para la generación de conocimiento, innovación y emprendimiento.....	80
3.3.1.3.	Posibilidad para la ampliación y diversificación de oferta exportable.....	84
3.3.2.	A nivel político: Posicionamiento geoestratégico:.....	95
3.3.2.1.	Fortalecimiento de nuestra proyección en América del Sur. ....	95
3.3.2.2.	Profundización de las relaciones político-económicas hacia el norte del Asia y el Sudeste Asiático.....	101
3.3.2.3.	Posibilidad de que el Perú se convierta en eje en las relaciones entre la R.P. China y los demás países sudamericanos. ....	107
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	118

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Cambios en el centro económico global .....	20
Gráfico 2 Crecimiento real del PBI de China, 1970 - 2020 .....	22
Gráfico 3 Intensidad de las rutas marítimas .....	23
Gráfico 4 Evolución de los bienes transportados a nivel mundial por tipo de cargo (en millones de toneladas).....	27
Gráfico 5 Evolución de los bienes transportados (cargados) por continente (en millones de toneladas).....	28
Gráfico 6 Evolución de los bienes transportados (descargados) por continente (en millones de toneladas).....	28
Gráfico 7 Evolución de los bienes transportados (cargados) por tipo de economía (en millones de toneladas).....	29
Gráfico 8 Evolución de los bienes transportados (descargados) por tipo de economía (en millones de toneladas).....	29
Gráfico 9 Índice de fletes en contenedores de Shanghái, tarifas semanales al contado, 2009 - 2021 .....	30
Gráfico 10 Estructura de <i>Cosco Shipping International (Hong Kong) Co. Ltd.</i> .....	36
Gráfico 11 Cuota del valor de la flota mercante por origen en 2020 (%).....	37
Gráfico 12 Cadena de valor, fases de producción, agregación de valor y de costos .	39
Gráfico 13 Expansión de Alicorp.....	43
Gráfico 14 Índice de conectividad de los puertos de ámbito marítimo.....	52

Gráfico 15 Índice de desempeño logístico .....	53
Gráfico 16 Terminales Portuarios del Perú.....	56
Gráfico 17 Movimiento de carga en operaciones de cabotaje .....	59
Gráfico 18 Procedencia y destino de las naves a nivel nacional; <b>Error! Marcador no definido.</b>	
Gráfico 19 Ruta Asia Pacífico.....	61
Gráfico 20 Ruta Europa Mediterráneo .....	62
Gráfico 21 Ruta Norte de Europa.....	62
Gráfico 22 Terminales Portuarios del Perú.....	63
Gráfico 23 Terminales Portuarios del Perú.....	64
Gráfico 24 Movimiento de carga (TM) en los terminales portuarios de uso público y privado.....	64
Gráfico 25 Terminales de <i>Cosco Shipping</i> a nivel mundial.....	69
Gráfico 26 Exportaciones de valor agregado, por principal proveedor, 1995 y 2015	74
Gráfico 27 Número de empresas exportadoras peruanas según el nivel tecnológico, 2003-2013 .....	78
Gráfico 28 Principales socios comerciales de Sudamérica, 2007-2016.....	85
Gráfico 29 Influencia china en Sudamérica, 2019 .....	86
Gráfico 30 Exportaciones de Latinoamérica por bloque, 2012-2018 .....	87
Gráfico 31 Potencial de las exportaciones peruanas y potencial realizado en el mercado chino por producto .....	90

Gráfico 32 Potencial de las exportaciones peruanas y potencial realizado en el mercado chino por sectores.....	91
Gráfico 33 Posibilidades de diversificación de la oferta exportable.....	92
Gráfico 34 Radial de posibilidades de diversificación de la oferta exportable.....	93
Gráfico 35 Rutas marítimas entre Sudamérica y Asia por el Pacífico.....	96
Gráfico 36 Rutas marítimas entre Sudamérica y Asia por el Atlántico .....	96
Gráfico 37 Posible ruta marítima directa a través del Puerto de Chancay.....	97
Gráfico 38 Economías de Asia y Oceanía en la cuenca del Pacífico miembros del APEC .....	102
Gráfico 39 Comparación del Perú, la República Popular China y la economía más competitiva de Asia-16 por pilares del Índice Global de Competitividad 2019 .....	106

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Cuota de mercado de las 5 mayores empresas de transporte marítimo .....	38
Tabla 2 Patrón de inserción regional y mundial de América del Sur – 1985 a 2009.	41
Tabla 3 Importación china 2020 .....	94
Tabla 4 Factores determinantes para la competitividad de Michael Porter .....	98
Tabla 5 Índice Global de Competitividad 2019: Posición en el ranking global de las economías de Asia Pacífico y el Perú .....	105
Tabla 6 Estado de los acuerdos comerciales entre países de América Latina y el Caribe y Asia Pacífico .....	108
Tabla 7 Análisis de oportunidades .....	109

## INTRODUCCIÓN

En los últimos años, se han intensificado los debates en cuanto a la transición hegemónica en el orden internacional. El escenario resalta el ascenso chino y el declive del poder norteamericano, exacerbado por sus propias políticas proteccionistas. China por su parte, aun cuando no ha planteado una lucha frontal contra el hegemón actual, este país ha planteado un incremento en su círculo de influencia por medio de un esquema de cooperación y desarrollo de infraestructura estratégica a nivel global llamado la Iniciativa de la Franja y la Ruta. El Perú ha sido considerado dentro de este esquema y actualmente cuenta con una destacable inversión china en el megapuerto de Chancay, entre otros proyectos que lo complementan.

De esta manera, la motivación de esta investigación es el análisis de oportunidades que trae esta gran infraestructura a través de una perspectiva peruana buscando proveer lineamientos de política exterior para el Perú. De esta forma, se podrán tener herramientas para potencializar las oportunidades y observar los riesgos que implica. Esto se realizará en base a documentación e información recabada en el idioma inglés y chino que permita reducir al mínimo los sesgos de traducción.

La justificación de esta investigación radica en la necesidad de realizar un análisis de oportunidades del Perú con la finalidad de aportar al cumplimiento de los objetivos estratégicos 1 y 2 del PESEM de Relaciones Exteriores 2015-2021. De acuerdo con el Objetivo 1: “Posicionar al Perú a nivel regional y global, como potencia regional emergente en los ámbitos bilateral y multilateral”, las oportunidades evidenciadas en la presente investigación deberán buscar avanzar la relación del Perú con los grandes centros de poder económico mundial, sin dejar de lado el proceso de desarrollo sostenible que requiere el país. En tanto, el Objetivo 2: “Contribuir al fortalecimiento de la competitividad e imagen del país en el exterior a través de la promoción económica y cultural, y de la protección del patrimonio cultural” requiere de oportunidades que permitan hacer más atractivo al país ante nuestros socios comerciales y los capitales extranjeros.

La ruta del comercio asiático y, en particular del comercio chino con destino a América del Sur, tiene una parada previa en los puertos de Estados Unidos. Debido a esto, dichas exportaciones e importaciones se encuentran condicionadas al estado de las relaciones sino-americanas, y, por consiguiente, vulnerables a los vaivenes de la política de un tercer estado, así como a un mayor costo de transporte y distribución. Por esta razón, inversionistas chinos construyeron en el Perú el Puerto de Chancay con la visión de reducir los riesgos antes mencionados. Sin embargo, en el Perú no se ha desarrollado un análisis de oportunidades que permita aprovechar al máximo esta nueva infraestructura. Dentro de los aspectos que están pendientes por evaluar están las posibilidades de interconexión marítima o terrestre que logren articular la distribución a lo largo de la región de las mercancías que arriben al puerto, las posibilidades de integración a rutas internacionales de comercio que permitan el incremento del mismo en los niveles que se esperan, las posibilidades de aumentar la diversidad e intensidad de la oferta exportable al mercado del Asia Pacífico potenciando productos nacionales o de la región sudamericana. De no realizarse este análisis y concretar un plan acorde a las necesidades para su desarrollo, nuevas infraestructuras podrían construirse en los países vecinos con costas en el Pacífico y cobrar preponderancia, haciendo de esta una oportunidad perdida.

Como hipótesis para la presente tesis se ha considerado que el presente análisis permitirá evaluar las mejores oportunidades de articulación del nuevo Puerto de Chancay dentro del sistema de distribución logística nacional y regional. De igual manera, proporcionará una clara definición en cuanto a las rutas marítimas internacionales de comercio a las que el Perú se pueda integrar. Asimismo, apuntará hacia el incremento de la diversidad de los productos no tradicionales exportados e intensidad de la exportación de productos tradicionales al mercado del Asia Pacífico. De esta manera, empresas, inversionistas y productos exportables al mercado del Asia Pacífico podrán verse beneficiadas a través del posicionamiento del Perú como centro de distribución para la región y el punto de contacto entre dicho mercado y América del Sur.

Siguiendo el método deductivo y analítico se ha realizado la división del presente trabajo en tres capítulos. En el primer capítulo tiene como objetivo dar alcances en lo que consiste a la geopolítica y el comercio marítimo global actual, asimismo, se definirán las cadenas de valor y la integración del Perú en las mismas a nivel regional y global. En el segundo capítulo analizaremos la situación actual del comercio marítimo peruano a nivel nacional e internacional, tomando en consideración los principales puertos, rutas y volumen de los bienes transportados. En el tercer capítulo se planteará la propuesta para potenciar el Puerto de Chancay tomando en consideración las oportunidades de conectividad nacional e internacional y los desafíos para el Perú en el ámbito internacional a nivel comercial, productivo y político.

La presente tesis realizó una amplia revisión de bases de datos de organismos internacionales multilaterales, así como sus textos en cuanto al tema. No obstante, se debe mencionar el importante aporte para la realización de esta tesis de la Dra. Rosario Santa Gadea (2020), con documentos de su autoría como *La economía china en la globalización: Tendencias y oportunidades para el Perú* y *Peru well positioned to be an international trade hub*.

## **CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO**

### **1.1. Geopolítica y Comercio marítimo global**

#### **1.1.1. Concepto e importancia de la geopolítica**

De acuerdo con Cadena (2006), la base de la geopolítica se encuentra en las ciencias políticas y la geografía política, buscando estudiar la influencia de factores de diversa índole en el desarrollo del Estado. Vicens-Vives afirma que es “una síntesis explicativa de resultados de la geografía histórica y de la geografía política que se intenta aplicar a la consideración de los sucesos políticos y diplomáticos contemporáneos” (1950, 70). Su objetivo final será, por lo tanto, deducir necesidades que permitan lograr los intereses del Estado.

En ese sentido, Del Pozo & López Trigal definen la geopolítica como “el estudio de la influencia del espacio geográfico sobre los estados y su política” (1999, 283). Por otro lado, Rudolf Kjellén considera que es “la doctrina del Estado considerado como un organismo geográfico o fenómeno del espacio” (1942, 23). Conde (1997) define a la geopolítica como dinámica, puesto que estudia al Estado como un ente que cuenta con la capacidad de toma de decisiones a futuro, teniendo en consideración la situación geográfica en el momento actual que aporta conocimientos para la conducción política. Asimismo, el aspecto dinámico de la geopolítica se ve reforzado porque las relaciones de poder están en constante movimiento.

Es pertinente resaltar pues, la importancia de la geopolítica, la cual proveyó teorías sobre los diferentes espacios de territorio como factores preponderantes de las relaciones de poder. Dentro de dichas teorías se encuentran las del “dominio del mar” (Teoría de Alfred Mahan), del “dominio del espacio aéreo” (Teoría de De Reigner) y del “dominio del corazón de la tierra” (Teoría de sir Harlford Mackinder). Cadena (2006) menciona que aun cuando la globalización ha permitido que los negocios se desenvuelvan sin límites nacionales y por medio de empresas transnacionales, los

límites de soberanía sobre un territorio establecen también límites al alcance legal de un sistema político y por lo tanto a su legislación. Por este motivo, se ha creído pertinente abordar las teorías en lo concerniente al “dominio del mar” para el desarrollo de la presente investigación.

### **1.1.2. Principales teorías geopolíticas asociadas al ámbito marítimo**

“The influence of sea power upon history” fue escrito en 1890 por Alfred Thayer Mahan, de origen estadounidense. Este escrito fue el primer trabajo estructurado en cuanto a la geopolítica y está dedicada al análisis del ámbito marino. Tomando al imperio británico del siglo XIX y su poderío naval como ejemplo, Mahan extrajo los principios que debían servir como guía para un posible dominio del globo. En ese sentido, la nación que tuviera como objetivo dominar el mundo, debía contar con una marina eficiente que le permita realizar la intermediación del comercio a nivel global. Esta nación debía transportar la materia prima a la industria en su país y al mismo tiempo transportar el producto terminado a los centros de comercio. Esta figura se fundamentaba en la teoría económica preponderante en la época, el mercantilismo que proponía que el comercio y especialmente las exportaciones permitirían la acumulación de oro y por consiguiente el crecimiento económico de una nación. El lograr, por tanto, una economía boyante con una capacidad de movimiento a lo largo y ancho del globo vía marítima facultaría su dominio, dejando la supremacía terrestre al control político y militar sobre territorios limitados hacia la expansión.

Cabe resaltar que las líneas de navegación pasarían por territorios peligrosos y las mercancías transportadas podrían correr el riesgo de ser interceptadas. El encallado en puertos extranjeros, por lo tanto, era un peligro que podía ser resuelto por medio de la conquista de los mismos, sea por medio de tratados o por la fuerza. En tal sentido, el ejemplo británico evidenciaba que ciertos ejes de navegación estaban ya establecidos y a través de los años se buscó tomar posesión de los puntos de encallado principales

como, por ejemplo: Gibraltar, Malta y Suez sobre el Mediterráneo; Terranova, Jamaica y las islas Falkland o Malvinas en América; Sudáfrica y Diego Suárez en África; Yemen, India, Singapur, Darwin, Tasmania, Srawak y Nueva Zelanda en Asia. Muchos de estos puntos han sido liberados después de muchos años, aunque podemos mencionar a las islas Malvinas como un ejemplo de territorio que aún no ha sido entregado o independizado. Argentina luchó a nivel militar y actualmente a nivel diplomático por recuperar estas islas a su territorio, aun sin éxito.

Conde resume de la siguiente manera las condiciones necesarias que propone Mahan para que un país pueda alcanzar la supremacía naval:

“

- Posición geográfica abierta hacia el mar.
- Configuración física de costas (en la que incluye clima y recursos) que permita un fácil acceso desde el mar.
- Extensión territorial proporcional a la longitud de su espacio costero.
- Número de habitantes que puedan vivir con sus propios recursos y tendencia hacia la náutica.
- Carácter de la población, en el sentido de si son emprendedores activos y tienen tendencias hacia el comercio.
- Clase de gobierno e instituciones que faciliten la actividad naval.” (1997, 24).

Conde también expone que Mahan destaca aspectos geográficos importantes como “si un país ocupa o no una posición central que facilite la concentración de fuerzas y las operaciones contra los enemigos y si controla pasos o zonas geográficas por los que discurren corrientes de tráfico importantes” (1997, 25). De la mano de éstos irían también la proporción de habitantes dedicados a profesiones relacionadas con el mar y actividades mercantiles, así como la estabilidad política y el apoyo de las instituciones al crecimiento de la industria y el comercio “a través de incentivos, la

búsqueda de alianzas, el equilibrio de la Armada con la flota mercante y su adecuación a los intereses nacionales” (Conde, 1997, 25).

Asimismo, Mahan dentro de su libro “Interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo: Presente y futuro” indica que “China puede destruir sus barreras tanto hacia el Oriente como hacia el Occidente, hacia el Pacífico como hacia el continente europeo” (1897, pág. 21) debido a su amplia extensión, reconoce que, aunque en el momento de la redacción del texto se encontraba inerte, este país cuenta con una gran capacidad. Dentro del mismo texto recomienda a EE. UU. “el control de la zona de un canal transoceánico, y el alquiler de por lo menos un buen puerto en América Central o América del Sur” (Mahan, 1897, pág. 6)

Sir Harlford J. Mackinder aportó también a la geopolítica del mar en su obra “The Geographical Pivot of History”. Este autor reconoció la importancia del mar y exponía que el “poder terrestre podría aumentarse con uno marítimo, ya que las potencias continentales tienden a procurarse una salida hacia el mar” (Conde, 1997, 27). El profesor Spykman, por su parte, dejaba en claro el importante papel del mar al destacar su riqueza y la facilidad de comunicación que permitía, concluyendo entonces que “quien controla el anillo marítimo o *rimland* (que [...] abarcaba Europa marítima, Oriente Medio, India, sureste de Asia y China) domina Eurasia y quien domina este espacio controla los destinos del mundo, ya que [...] permite las comunicaciones marítimas por líneas interiores” (Conde, 1997, 31).

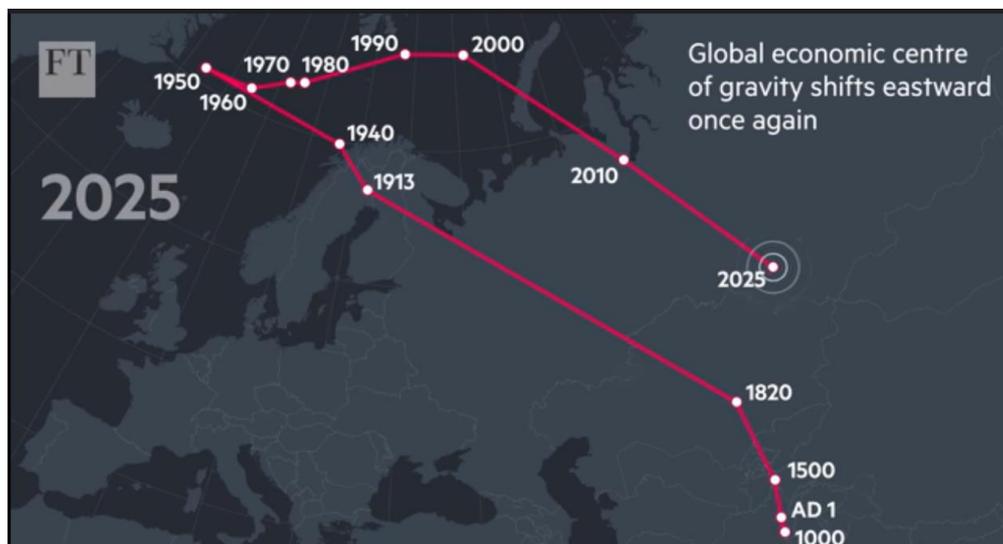
El planteamiento de Saul Bernard Cohen se encuentra detallado en el texto “Geografía y política en un mundo dividido”. En él explica que hay regiones geoestratégicas, de carácter global en su influencia, y regiones geopolíticas, subdivisiones de las primeras y nacen de ellas múltiples núcleos de poder. Dentro de las regiones geoestratégicas se tiene el mundo marítimo, subdividido en cuatro regiones geopolíticas (Angloamérica y el Caribe, Europa marítima y el Magreb, Asia extracostera y Oceanía, y Sudamérica), y el mundo continental eurasiático, subdividido en dos regiones geopolíticas (Heartland Rusa y Europa Oriental, y el Este de Asia). Adicionalmente, Cohen observa una estructura lineal en el mundo, siendo estas líneas horizontales Este – Oeste de

confrontación o cooperación (USA y URSS, USA y Japón), líneas verticales Norte – Sur (Europa mediterránea y el Magreb) o líneas oblicuas de intereses económico-comerciales (Europa marítima y OPEP) (Conde, 1997).

De acuerdo con Conde (1997), en la actualidad, las naciones buscan el libre acceso, mas no el control físico de territorios y al mismo tiempo se observa que el centro de operaciones del globo se está trasladando al cobrar relevancia las regiones del Ártico, el Pacífico y se apunta en el futuro a Sudamérica y África.

Cuando se evalúa la posibilidad de que China se vuelva el centro de la economía mundial, podemos anotar ciertos puntos a su favor: i) el crecimiento galopante de su economía doméstica en los últimos 40 años (9.5% de crecimiento promedio del PBI anual de 1979 a 2020), ii) el fortalecimiento y tamaño de su mercado doméstico, iii) la capacidad técnica y tecnológica de sus empresas, iv) sus proyectos de investigación e innovación y, iv) el fortalecimiento de su fuerza militar.

Gráfico 1 Cambios en el centro económico global



Fuente: Financial Times (2021). Elaboración: McKinsey Global Institute

De acuerdo con el McKinsey Global Institute, en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se observa en el inicio de los tiempos, el centro económico global se encontraba en Asia. Posteriormente, con la Revolución Industrial se observan los cambios hacia el occidente. Sin embargo, desde los años 80 podemos observar traslados amplios hacia el oriente, proyectándose en 2025 a que el centro económico global se encuentre completamente en Asia, contrarrestando lo realizado por occidente durante casi 150 años en tan solo un lapso de 40 años.

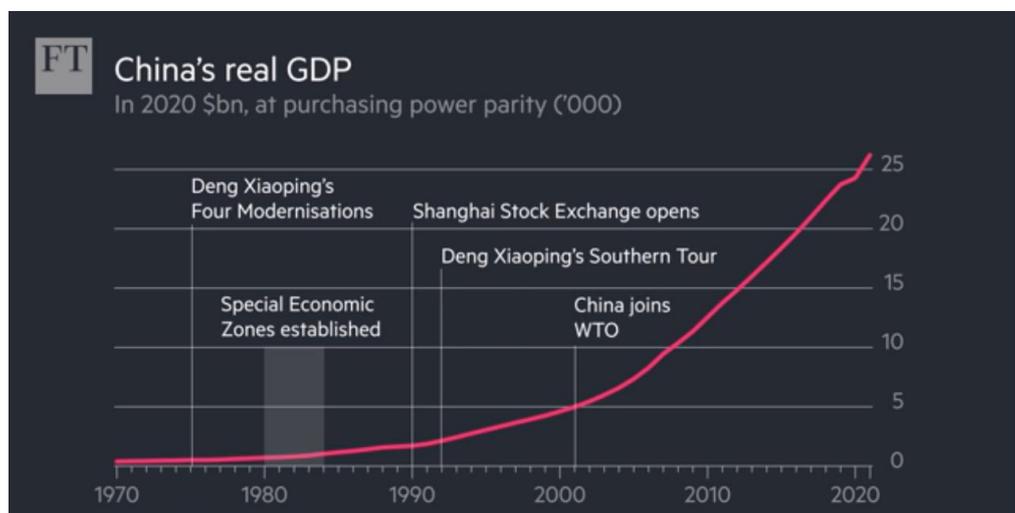
La pregunta que surge de este poderoso cambio es el cómo se logró. En el Gráfico 2 podemos observar algunos puntos clave de quiebre en la economía china. El presidente Deng Xiaoping propuso cuatro cambios al Estado chino a mediados de los 70, luego en 1980 se crearon las Zonas Económicas Especiales. En los 90, Shanghái se abre completamente al mercado financiero con su propia bolsa de valores y en los 2000 China finalmente se une a la Organización Mundial del Comercio (OMC). En la actualidad, China es un líder mundial en diversos sectores económicos, incluyendo los siguientes:

- Energía eólica
- Energía solar
- Pagos electrónicos
- Monedas digitales
- Inteligencia artificial
- Computación cuántica
- Satélites
- Tecnología 5G
- Drones
- Energía de ultra alto voltaje

Esto también se encuentra apoyado en el hecho de que esta economía cuenta con todas las industrias. Incluso, ante las sanciones impuestas por EE. UU. durante la guerra comercial, la respuesta china fue de generar autosuficiencia en su producción y

continuar con su crecimiento (Gráfico 2), reduciendo así la dependencia en el mercado estadounidense y al mismo tiempo reduciendo su exposición al riesgo coyuntural y político. Parte de esta reducción en la dependencia estadounidense podría encontrarse en el megapuerto de Chancay y en la creación de un corredor económico a partir de este que abra aún más los mercados de Sudamérica hacia China y el Asia Pacífico.

Gráfico 2 Crecimiento real del PBI de China, 1970 - 2020



Fuente: Financial Times (2021). Elaboración: The Conference Board

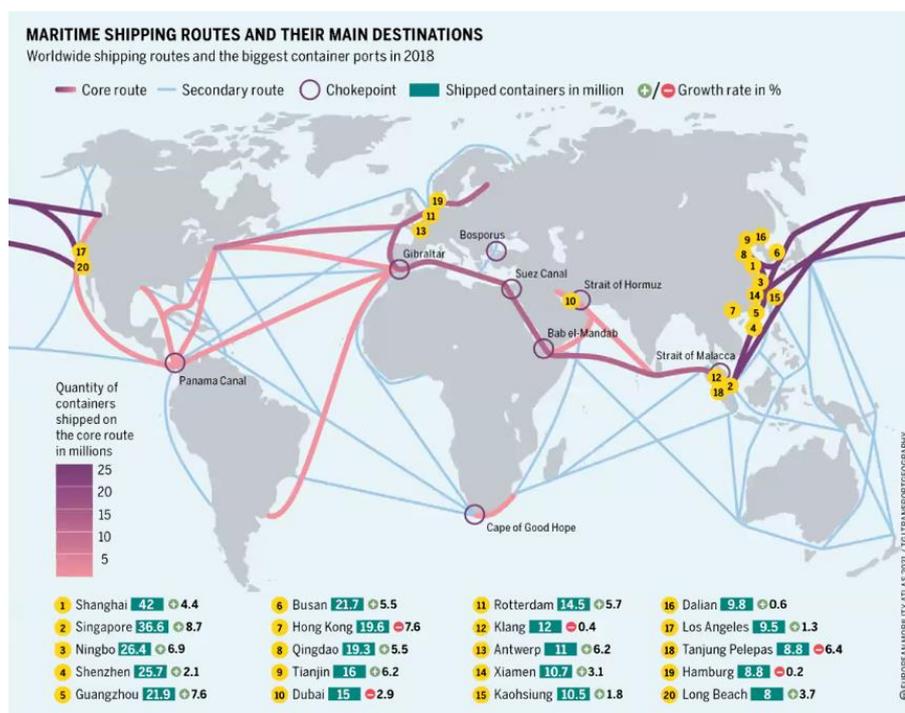
### 1.1.3. Principales rutas, puertos y empresas.

Las rutas marítimas más importantes del mundo son las del Atlántico Norte, que unen Europa y América del Sur; las que unen Europa y África Occidental con el Índico con el objetivo de llegar hasta China y Japón, y las rutas transpacíficas, que unen Asia y América haciendo uso de la corriente del Kuroshio. Debido a la intensidad del comercio a través de estas rutas podemos identificar claramente en el Gráfico 3 cada una de las rutas marítimas ya descritas.

Asimismo, se distinguen las rutas por principales y secundarias o pendulares. La ruta principal y de conexión horizontal es la del *Circum Equatorial*, la cual conecta el globo de este a oeste, atravesando todos los puertos principales. A nivel secundario y vertical, las rutas más importantes son dos: i) el Péndulo Conector Norte – Sur que conecta de manera secundaria los puertos principales y auxiliares de gran escala en el Caribe, África y Oceanía especialmente y, ii) el Péndulo Conector Transoceánico que une por vías auxiliares el Pacífico con el Atlántico.

Cabe mencionar que las rutas marítimas se desarrollaron por medio de la conjugación de algunos factores que permitían el fluido comercio, entre ellos están la economía del combustible, los factores climatológicos y oceanográficos, la cercanía a puertos intermedios que permitiera auxilio de tierra en caso de emergencia, etc.

Gráfico 3 Intensidad de las rutas marítimas



Fuente y Elaboración: Transport Geography (2021)

Asimismo, es necesario hacer mención de los puntos de pase más importantes:

- El Estrecho de Malaca: Une el Mar de China Meridional con el Mar de Burma llegando hasta el Golfo de Bengala. Siendo el paso comercial con más tránsito en el mundo y una cuota del 30% del total del comercio marítimo global. Este estrecho conecta mercados muy importantes como el chino, el surcoreano y el japonés con economías emergentes como Singapur, Malasia, India y Tailandia.
- Canal de Suez: 15% del comercio marítimo global sigue este paso entre el Mar Mediterráneo y el Golfo de Suez, teniendo un flujo de 20,000 naves al año. Debido a la conexión entre el océano Índico desde el Mar Rojo, permite una vía directa que reduce ampliamente los tiempos y costos de la única ruta alterna, bordear África.
- Estrecho de Ormuz: Este paso entre el golfo Pérsico y el océano Índico es la principal vía para la industria del petróleo de Oriente Medio al resto del mundo.
- Canal de Panamá: Este canal permite la unión entre el océano Atlántico y el océano Pacífico; sin embargo, solo acumula el 5% del total del comercio marítimo. En Juárez & Villacampa (2007) se menciona que, el Canal de Panamá trabaja usualmente al límite de su capacidad y muchas veces los barcos se quedan sin reserva, lo cual ha propiciado que el comercio marítimo internacional se interrumpa debido a las demoras en la entrega de mercancías que esto genera.

En cuanto a los puertos, es meritorio recalcar que Asia ha mantenido la delantera, siendo que los 10 puertos más importantes a nivel mundial se encuentran ubicados en este continente. Sin embargo, en los últimos años se ha podido apreciar el traspaso del liderazgo en tecnología de los puertos de Singapur a los puertos chinos. De acuerdo con las cifras de la UNCTAD, el gigante asiático cuenta con 10 de los 20 puertos más importantes del mundo y, además, desde 2010, el puerto de Shanghái es el de mayor actividad con la destacada tecnología y magnitud de su terminal automatizado *Shanghái Yangshan Deep Water Port*.

En segundo lugar, se encuentra el más grande y antiguo puerto del tigre asiático, Singapur, con conexiones a 600 puertos de 123 países. Este puerto surge de la necesidad nacional de importar recursos del exterior en 1819 y durante 5 años (2005-2010) fue el número uno a nivel mundial por la carga transportada. Con miras a 2040, Singapur viene desarrollando su mayor proyecto de infraestructura portuario, el Tuas Port, esperando superar a China y contar con la mayor terminal totalmente automatizada para entonces.

El puerto de Shenzhen es el *Silicon Valley* de China debido a sus cualidades como *hub* tecnológico global. La alta actividad industrial y las inversiones de la localidad han contribuido a que este puerto se convierta en el tercer puerto a nivel mundial. Otros puertos chinos dentro del ranking de los primeros 10 del mundo son el milenario puerto de Ningbo-Zhoushan, el puerto de Guang Zhou (con su puerto de aguas profundas, Nansha, responsable del 70% del volumen transportado en el puerto Guang Zhou), el puerto de Qing Dao y el puerto de Tianjin.

Dentro del ranking de los 10 mayores puertos del mundo, encontramos también a puertos de Corea del Sur, Hong Kong y Emiratos Árabes. Específicamente, el puerto de Busan en Corea del Sur destaca por ser el tercer puerto más importante del mundo en trasbordo y el puerto de Jemel Alí por ser el puerto más importante del Medio Oriente y el más grande construido artificialmente.

Para el desarrollo de las actividades de comercio marítimo, se deben evaluar también a las empresas que destacan. Si bien se cuentan con al menos 100 empresas que se han incorporado a este rubro, ciertamente existe una barrera de entrada a este mercado debido a los altos costos que implica iniciar operaciones como empresa de comercio marítimo. En ese sentido, la concentración del comercio marítimo es importante y de acuerdo con la UNCTAD, las 5 más importantes a nivel mundial son las siguientes:

- *APM Maersk*: Esta empresa de origen danés es la más grande del mundo en cuanto a barcos de carga. Controla el 19% del comercio marítimo y es la

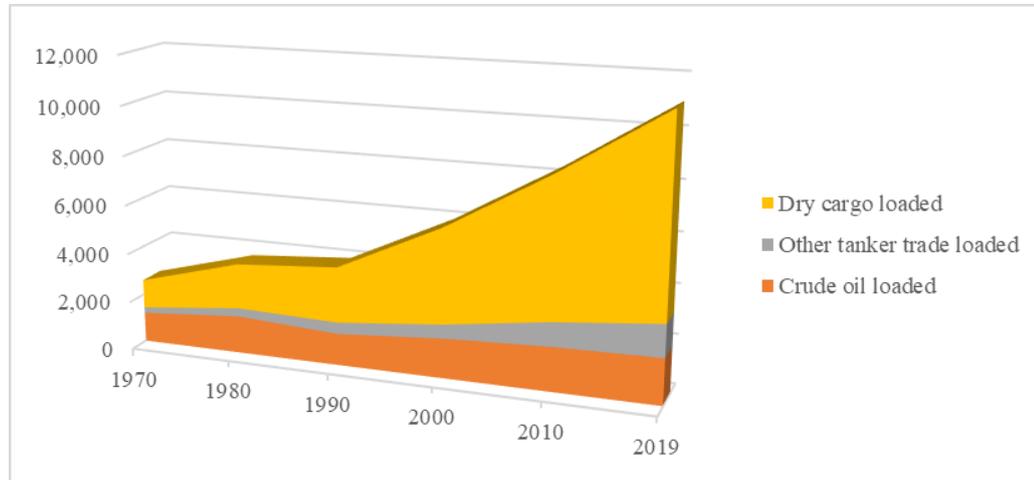
segunda transportadora de la ruta comercial que enlaza el Asia Pacífico y América del Norte.

- *Mediterranean Shipping Company* (MSC): La sede principal de esta empresa se encuentra en Suiza; sin embargo, se encuentra presente en 155 países y cuenta con 459 buques.
- *China Ocean Shipping (Group) Company* (COSCO): Siendo una empresa estatal, se fusionó con *China Shipping Group* y adquirió *Orient Overseas Container Line* (OOCL), logrando conformar la tercera empresa de comercio marítimo más importante del mundo.
- *CMA CGM Group*: En su nombre se observan las iniciales de las 2 navieras francesas que la conforman (*Compagnie Maritime d’Affrètement* y *Compagnie Générale Maritime*) y cuenta con alrededor de 11.4% del mercado.
- *Ocean Network Express* (ONE): Tres grandes navieras japonesas (*Nippon Yusen Kaisha*, *Mitsui O.S.K. Lines* y *K Line*) conformaron esta empresa relativamente nueva al mercado del comercio marítimo internacional.

#### **1.1.4. Evolución del volumen de los bienes transportados**

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI), a 2019 existen 50 mil buques mercantes de más de 150 países que transportan más del 90% del comercio internacional. A nivel del volumen de comercio, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en 2019 el comercio marítimo alcanzó los 11.1 mil millones de toneladas, evidenciando un crecimiento total de 14% desde 2014.

Gráfico 4 Evolución de los bienes transportados a nivel mundial por tipo de carga (en millones de toneladas)

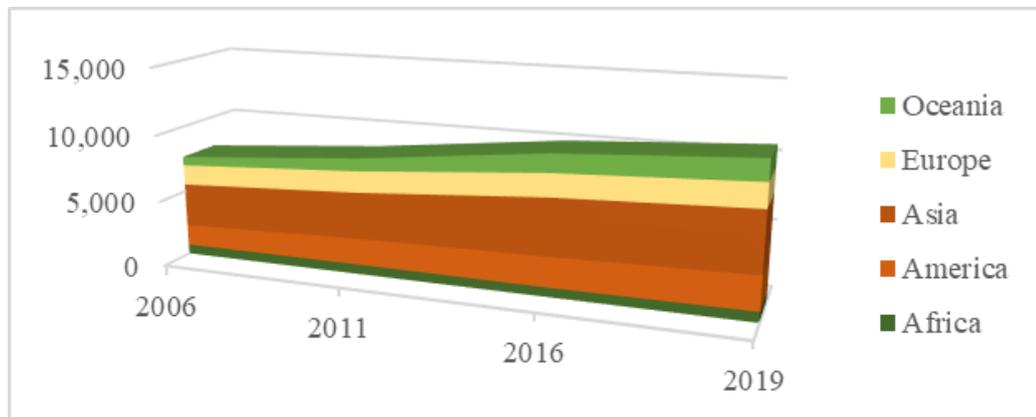


Fuente: UNCTAD. Elaboración propia.

Factores como la política comercial y los bajos precios de los productos básicos y del petróleo han dado como resultado una creciente incertidumbre a nivel económico en los mercados globales. Esta incertidumbre ha mantenido bajo presión al comercio marítimo; sin embargo, el incremento del uso de las tecnologías ha permitido una mayor eficiencia en el comercio marítimo y, al mismo tiempo, el desarrollo de la comunicación digital requiere de la interacción entre los gobiernos y las empresas privadas en tanto se reduzcan los peligros por ciberataques.

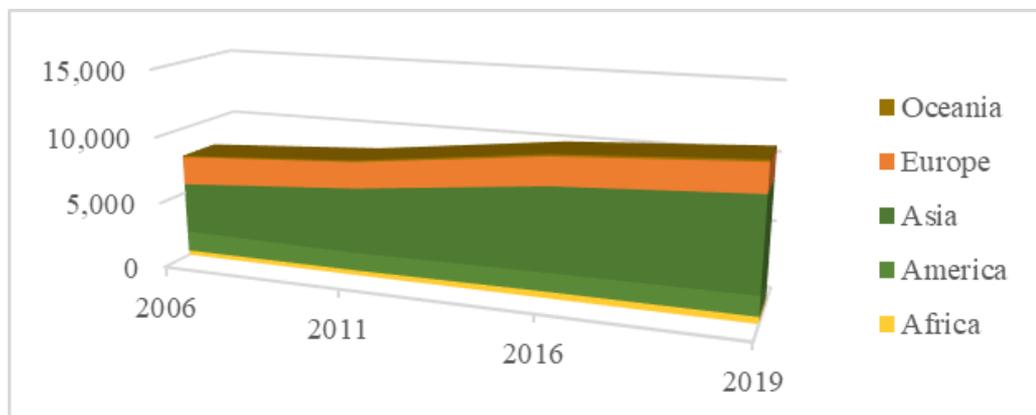
A pesar de la desaceleración del crecimiento de la flota mundial, la oferta de capacidad creció más que la demanda. Como resultado, el exceso de capacidad global presionó a la baja las tarifas de transporte, lo que a su vez ha impactado en la rentabilidad de las empresas.

Gráfico 5 Evolución de los bienes transportados (cargados) por continente (en millones de toneladas)



Fuente: UNCTAD. Elaboración propia.

Gráfico 6 Evolución de los bienes transportados (descargados) por continente (en millones de toneladas)

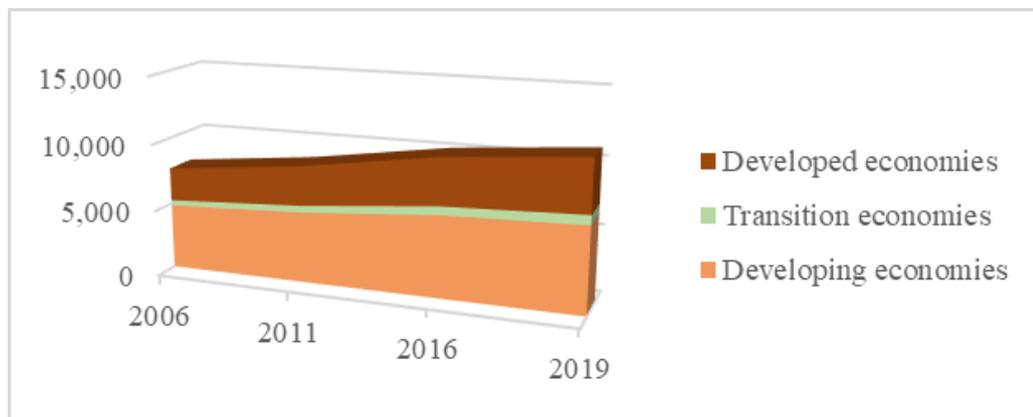


Fuente: UNCTAD. Elaboración propia.

Tal como lo muestran los Gráfico 4, Gráfico 5 y Gráfico 6, los bienes transportados a nivel mundial se han visto incrementados de manera proporcional a sus montos iniciales en cada continente. Similares resultados se observan en los Gráfico 7 y

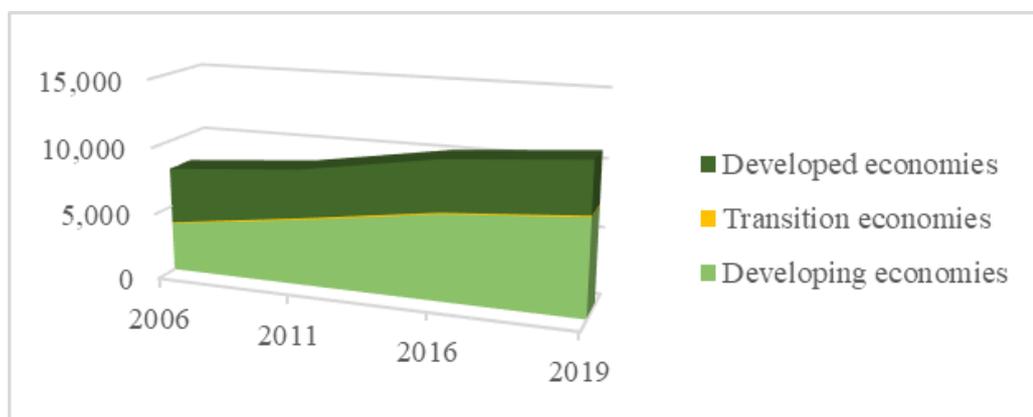
Gráfico 8 en cuanto a las diferentes economías. Es meritorio resaltar los esfuerzos realizados por las distintas economías con la finalidad de lograr incrementar los niveles de apertura comercial y de inversiones.

Gráfico 7 Evolución de los bienes transportados (cargados) por tipo de economía (en millones de toneladas)



Fuente: UNCTAD. Elaboración propia.

Gráfico 8 Evolución de los bienes transportados (descargados) por tipo de economía (en millones de toneladas)

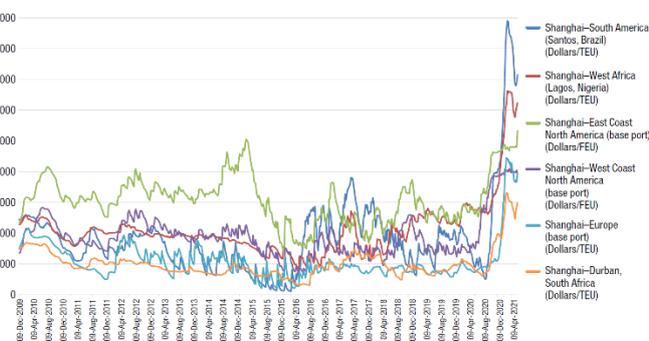


Fuente: UNCTAD. Elaboración propia.

No cabe duda del incremento que se observa en el comercio marítimo. Asimismo, se observa un salto desde la década de 1990 debido a las rondas de negociación comercial multilateral y es a pesar de las crisis económicas globales observadas en 1994, 2008 y 2018 que el comercio ha seguido un avance constante y propone una senda similar en años posteriores.

Es importante mencionar el impacto de la pandemia en el comercio marítimo global. Al inicio de la pandemia, se pudieron observar importantes caídas en los niveles de comercio exterior debido a los cierres de frontera abruptos de los países alrededor del mundo. Se pueden observar la caída de las tarifas de los fletes de contenedores de Shanghái con destinos a Sudamérica, Sudáfrica, etc. en el Gráfico 9. Sin embargo, dado el gran porcentaje del comercio mundial que se transporta por vía marítima, luego de ese breve choque de demanda, esta se recuperó y de acuerdo con el reporte de la UNCTAD (2021) “los cambios en los patrones de consumo y de compra derivados de la pandemia, como el aumento del comercio electrónico, así como las medidas anti-coronavirus, han provocado un aumento de la demanda de importación de bienes de consumo manufacturados, una gran parte de los cuales se transporta en contenedores”. Este es el motivo por el que hay un gran aumento del costo de los fletes y una gran cantidad de vías se encuentran en su capacidad máxima.

Gráfico 9 Índice de fletes en contenedores de Shanghái, tarifas semanales al contado, 2009 - 2021



Fuente: UNCTAD (2021). Elaboración: UNCTAD (2021).

## **1.2. Comercio de China, Iniciativa de la Franja y la Ruta de la R.P. China y empresa estatal *Cosco Shipping***

### **1.2.1. Principales aspectos del comercio chino. Evolución. Principales socios comerciales**

De acuerdo con los datos del Banco Mundial, a 2020, China es el mayor exportador a nivel mundial y ocupa el segundo lugar en cuanto a las importaciones. Esto denota la apertura comercial que ha caracterizado a China en los últimos años, incluso cuando la política al interior del país mantiene un carácter distinto. Dicho comercio exterior está compuesto por exportaciones de aparatos de transmisión para radio-telefonía (9%), máquinas y unidades automáticas de procesamiento de datos (5,9%), circuitos integrados electrónicos y micro ensamblajes (4,1%) y aceites de petróleo (1,5%). Por otro lado, las importaciones se encuentran constituidas por circuitos integrados electrónicos y microestructuras (14,8%), aceites de petróleo (11,5%), minerales de hierro (4,8%), gas de petróleo (2,5%) y vehículos motorizados (2,3%).

En tanto, el FMI muestra que incluso ante el confinamiento de la pandemia, en el 2020, China no decreció en cuanto a sus exportaciones y las importaciones exhibieron una caída leve del 2.7%. En ese sentido, proyectan para 2021 un incremento, tanto de las exportaciones como de las importaciones, en un 7.8% y 10% respectivamente. El comercio exterior de la economía china ha logrado extenderse a los 5 continentes, tal como lo han hecho a través de las inversiones. Esto; sin embargo, al interno del país no ha sido impulsado por el sector privado. En su mayoría, los gigantes conglomerados empresariales chinos cuentan con un significativo accionariado estatal y tomando en consideración que el Estado está liderado por un partido político determinado, la empresa termina siendo apoyada por el Gobierno. Asimismo, al interior del país se prioriza el uso y comercio de productos chinos, protegiendo sus productos dentro de su territorio de una manera contraria al libre mercado. Por este motivo, la OMC no

incluyó a China como miembro sino hasta 2001, después de haber realizado negociaciones durante 15 años.

En el comercio exterior de la República Popular China, se ha buscado diversificar tanto los clientes como los proveedores de esta economía de superlativa magnitud, permitiendo la contingencia de riesgos de desabastecimiento que paralice su producción y desacelere su ritmo de crecimiento. A finales de 2020, China firmó un acuerdo de libre comercio con un grupo de países que en su conjunto conforman el 30% de la economía global, la Asociación Económica Integral Regional (RCEP). Esta asociación incluye a los países del ASEAN y a sus socios, que en total suman 15 economías de Asia y Oceanía<sup>1</sup>, las cuales estarán abiertas al comercio de bienes, servicios, inversiones, cooperación económica y técnica, comercio electrónico, propiedad intelectual, contratación pública, competencia y pymes. Es relevante mencionar que la importancia que se le ha dado al comercio en la economía china se sustenta en la rentabilidad que ha provisto al país y a la importante herramienta de modernización en la que se ha convertido, lo que ha derivado en un gran crecimiento de su poder al punto de llegar a desafiar a Washington.

Este escenario ha implicado que EE. UU., su principal socio comercial, adopte en el 2019 diversas medidas, que incluyen restricciones arancelarias que han incidido en la respectiva balanza comercial, no exentas de costos internos a causa de la interdependencia. En efecto, durante el año 2018, China logró un superávit de US\$ 323,300 millones; sin embargo, ante la escalada de medidas arancelarias y de las incertidumbres generadas en los mercados internacionales, el superávit comercial chino se redujo a US\$ 295,800 millones en 2019. Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Vietnam, Australia y Alemania son los demás socios comerciales más importantes de

---

<sup>1</sup> Incluye a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN: Brunéi, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam) y a los socios de acuerdos de libre comercio de la ASEAN (Australia, China, India, Japón, Nueva Zelanda y Corea del Sur).

China. No obstante, algunos de estos son también aliados del superpoder americano, lo cual provocó también tensiones entre ellos y el líder asiático.

### **1.2.2. Concepto y características de la Iniciativa de la Franja y la Ruta**

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Yi Dai, Yi Lu* o BRI por la traducción escogida para el idioma inglés, “*Belt and Road Initiative*”), también conocida como la Nueva Ruta de la Seda, es un megaproyecto chino que abarca 140 países con el 75% de las reservas energéticas del mundo, el 70% de la población del globo y el 55% del PBI mundial. Algunos también lo llaman el Plan Marshall chino, puesto que, a través de su capacidad económica, China buscaría crear relaciones de dependencia, que le permitan exportar el excedente de su capacidad instalada en manufactura, incluyendo la participación de bancos chinos en el financiamiento de los proyectos asociados. No obstante, la República Popular China, a diferencia de su contraparte estadounidense, no tiene como prerequisite que las economías receptoras sean democracias y lleven un modelo similar al propio. Por el contrario, esta iniciativa nació de la visión China de incluir a aquellos terceros países que fueron excluidos de los mecanismos multilaterales por no seguir los cánones del modelo occidental y los ha agrupado, sin importar la institucionalidad interna, siempre que estén abiertas al comercio. Así también, se ha creado el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, el cual permite el financiamiento de todo este proyecto y de los países asiáticos (y todos aquellos) que quieran integrar el BRI. Se lo ha considerado muchas veces como el FMI chino, que no impone las condiciones del FMI.

En ese sentido, este país ha optado por inversiones en infraestructuras y transportes que permita el flujo comercial al menor costo posible a lo largo de toda la BRI. Por el lado de los receptores de la inversión, esto es percibido como una excelente oportunidad para proveer de mecanismos de desarrollo a sus respectivos países. Desde la perspectiva de la República Popular China, el ingreso a entablar una relación cercana

con los países de la BRI, a nivel político expande su círculo de influencia y en cuanto a lo económico, acelera sus niveles de crecimiento al asegurar sus cadenas de valor, la provisión de insumos para su producción, la venta de sus productos terminados, al mismo tiempo que reduce significativamente sus costos logísticos.

Se suele pensar que el BRI es inversión China en infraestructura, sin un trasfondo mayor; sin embargo, es un programa de integración económica con 5 pilares:

- Coordinación de políticas de desarrollo
- Inversión en infraestructura para la conectividad
- Liberalización del comercio
- Integración financiera
- Desarrollo de conexiones interpersonales

En ese sentido, las oportunidades de formar parte de este programa van más allá de cerrar la brecha en infraestructura y las políticas a realizarse para aprovecharlas deben abarcar todos estos pilares y el fin último debería ser visto desde un ángulo de desarrollo de las relaciones transpacíficas. Concluyentemente, la extensión del BRI a Latinoamérica implica su inclusión en la nueva Ruta de la Seda del siglo XXI.

Definitivamente, un proyecto de estas magnitudes requiere de numerosas alianzas y Estados que decidan liberar su comercio. Tal como lo menciona Higuera (2016), “Xi Jinping dejó en Egipto 13,500 millones de dólares en contratos; con la Liga Árabe se comprometió a invertir 55,000 millones; en Riad firmó 14 acuerdos mil millonarios, incluido uno nuclear, y en Teherán llegó a un pacto para invertir en 10 años 600,000 millones de dólares”. Poco a poco se observan los primeros pasos en cuanto al desarrollo de este plan, “El 15 de febrero del 2016 el gobierno chino hizo llegar a Teherán el primer tren de transporte de mercancías desde Yiwu, un importante centro de producción del este de la China [...] se realizó en 14 días, 30 menos que el viaje por mar” (Higuera, 2016).

Es así pues, que los países que conforman la BRI incluyen especialmente a los países con regímenes considerados no democráticos o autoritarios como los países de Medio

Oriente, a los cuales su riqueza en recursos energéticos los hacen especialmente atractivos a los intereses chinos. Por otro lado, el mercado latinoamericano y africano son fuente de un amplio número de materias primas que el gigante asiático necesita. Finalmente, en este plan se encuentra incluido el mercado europeo, al cual se busca llegar cruzando Kazajistán, Rusia, Bielorrusia y Polonia con la finalidad de contar con un mercado de alta demanda y fácil acceso.

En el plano geopolítico, este megaproyecto es de preocupación para las potencias rivales como EE. UU. y la India. El Collar de Perlas fue el nombre que se le adjudicó a la teoría geopolítica sobre las posibles intenciones chinas en la región del océano Índico. Debido a que el BRI rodearía la India, se cree que sería una gran amenaza a su proyección de poder, al comercio y su integridad territorial.

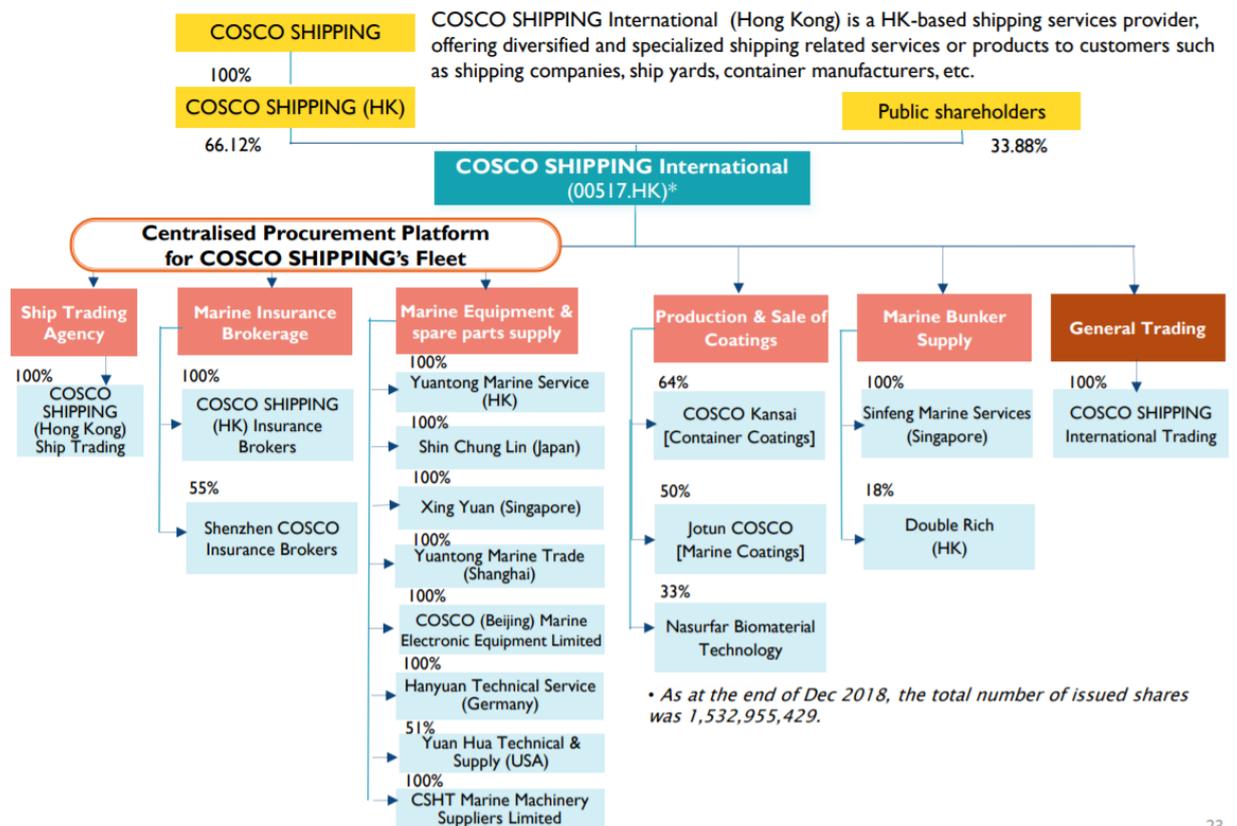
### **1.2.3. Liderazgo de *Cosco Shipping* en el comercio marítimo global.**

En el contexto descrito, la *China Ocean Shipping (Group) Company* es una gigante naviera basada en Pekín, de capital estatal, creada bajo la forma legal de Empresa Industrial de Propiedad Popular. Cuenta con sus subsidiarias *COSCO SHIPPING* (Hong Kong) y *COSCO SHIPPING International* (Hong Kong) Co. La primera de ellas tiene un 100% de participación de la matriz y la segunda está conformado por un 66.12% de acciones correspondientes a *COSCO SHIPPING* (Hong Kong) y el otro 33.88% a accionistas públicos debido a que esta empresa cotiza en las bolsas de valores de Hong Kong, Shanghái, Shenzhen, Japón y Singapur (Gráfico 10). Está dedicada a los servicios de tránsito, construcción y reparación de barcos, operaciones terminales portuarias, manufacturaciones de productos contenerizados, comercio, financiación, inmobiliarios y relacionados con las tecnologías de la información.

Fundada en el año 1961, esta empresa comprende capitales estatales, siendo apoyada y respaldada financieramente por el *Banco de China*, tal como lo indica su lema desde

los inicios de su creación, “buying ships with bank loans, operating ships under debts, returning loans with profits and accelerating development”. Para 1975, *Cosco* tenía ya una flota con la capacidad para transportar más de 5 millones de UET y en 1979 llevó el primer barco mercante a EE. UU. desde el establecimiento de las relaciones diplomáticas entre ambos países. Posteriormente, en 1987, *Cosco* estableció en Guangzhou un Centro de Operaciones Computarizado, entrando así a una nueva era de automatización y poniéndose a la par de sus competidores. Finalmente, en 1988, *Cosco* compró todas las acciones de su subsidiaria en Londres, creando así *Cosco UK* y empezando sus operaciones empresariales transnacionales de manera completamente autónoma.

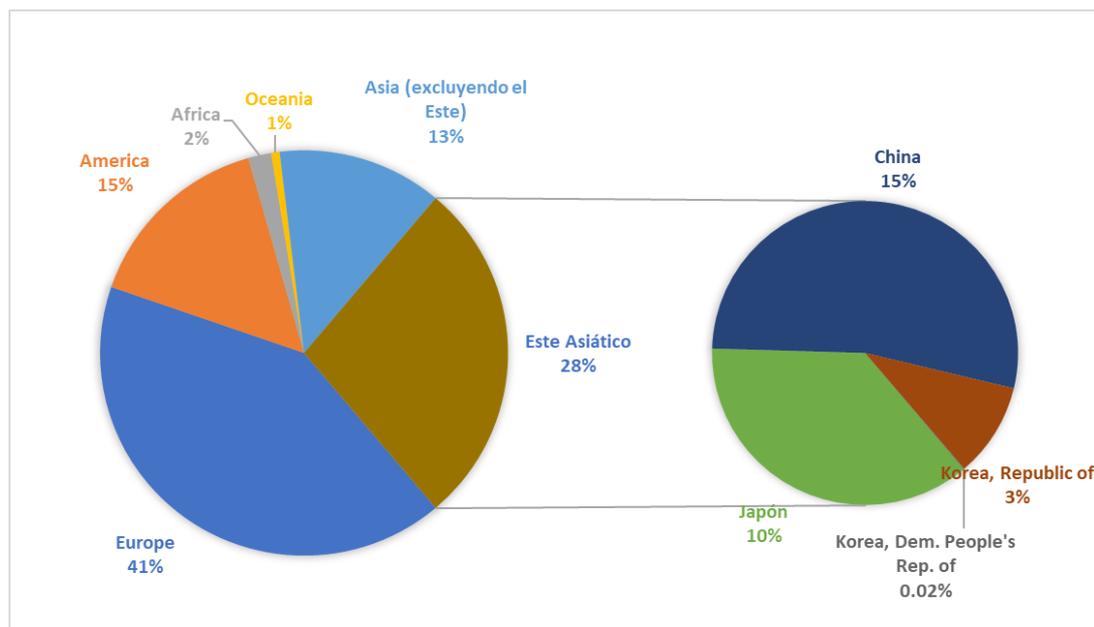
Gráfico 10 Estructura de *Cosco Shipping International (Hong Kong) Co. Ltd.*



Fuente: *Cosco Shipping* (2018). Elaboración: *Cosco Shipping* (2018).

El siglo XXI estuvo caracterizado por las fusiones y expansiones para *Cosco Shipping*. En el año 2000, se convirtió en un miembro del *World Economic Forum*, adquiriendo contacto con otros pares empresariales a nivel mundial. En el año 2017, el *holding* compró *Orient Overseas International Ltd.*, conformando la mayor compañía naviera de transporte de carga que rige la ruta de Asia a Norteamérica. Esta compra fue la mayor transacción del sector de transporte marítimo de contenedores desde 1997 y permitió desplazar a la danesa *Maersk* y a la francesa *CMA CGM* de liderazgo en esta ruta específica. Para *Cosco* implicó alcanzar una capacidad de transporte de 77,208 contenedores por semana.

Gráfico 11 Cuota del valor de la flota mercante por origen en 2020 (%)



Fuente: UNCTAD. Elaboración propia.

Al 2020, China cuenta con el 15% del valor de la flota mercante a nivel mundial (Gráfico 11). Es muy importante destacar que esta cuota de mercado es similar al del continente americano en su totalidad. Adicionalmente, se debe destacar que la cuota china es solamente superada por la cuota del continente europeo, base de las otras 4 navieras más importantes del mundo (Tabla 1).

Tabla 1 Cuota de mercado de las 5 mayores empresas de transporte marítimo

Ranking	Operador	Origen	TEU	Naves	Cuota de mercado (TEU)
1	Maersk	Dinamarca	4,182,800	721	17%
2	Mediterranean Shg Co	Suiza	4,045,190	608	16%
3	CMA CGM Group	Francia	3,035,043	546	12%
4	Cosco Group	China	3,012,528	499	12%
5	Hapag-Lloyd	Alemania	1,769,748	258	7%
<b>TOTAL DE MERCADO</b>			<b>24,803,990</b>	<b>6,225</b>	<b>100%</b>

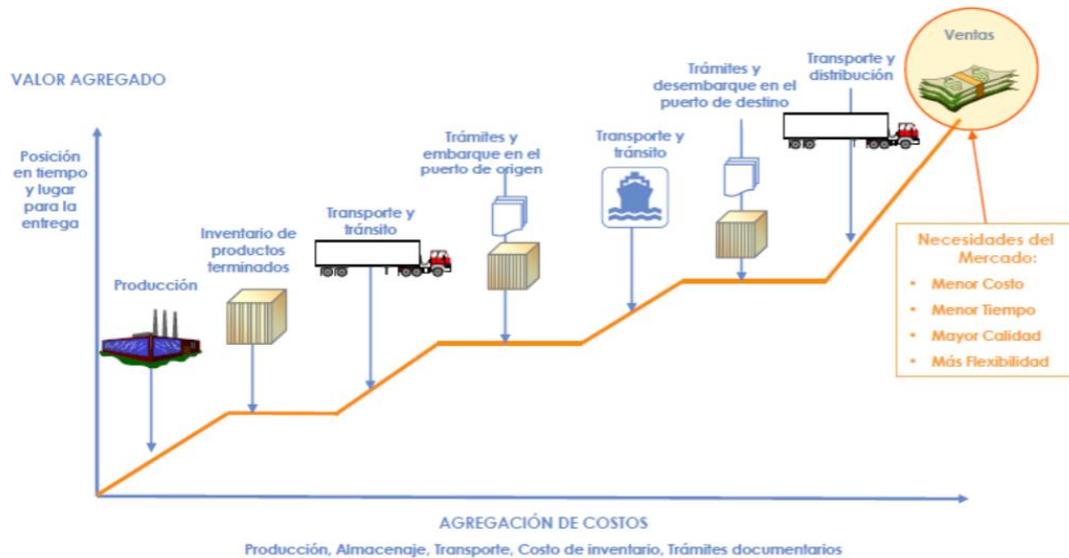
Fuente: Alphaliner TOP 100 / 06 Jul 2021. Elaboración propia.

### 1.3. Cadenas de valor.

#### 1.3.1. Concepto de cadenas de valor.

Las cadenas regionales o globales de valor hacen referencia al desarrollo de un proceso productivo compartido entre diversos países a lo largo de sus fases. En ese sentido, cuando se define una cadena regional de valor estamos tomando en consideración la producción de un bien a lo largo de una región geográfica determinada. En una cadena global de valor, se distingue el desarrollo de los procesos por ser realizados en distintas ubicaciones a nivel mundial. Es relevante mencionar que, a partir de la extracción de las materias primas, a lo largo de las distintas fases de la cadena productiva se le añade valor al producto, así como determinados costos, hasta llegar al bien final. En ese sentido, el exportador de materia prima se encontraría en el eslabón más bajo de la cadena productiva, mientras que el vendedor del bien final se encuentra en el final (Gráfico 12). En los eslabones intermedios se encuentran los bienes intermedios.

Gráfico 12 Cadena de valor, fases de producción, agregación de valor y de costos



Fuente: Carrasco (s.f.)

La globalización ha sido un fenómeno que ha facilitado considerablemente en el impulso a las cadenas de valor debido a la reducción de los costos de transportes y comunicaciones. Esto significó que las empresas puedan implementar oficinas en distintos continentes y administrarlas desde la sede principal a través de las tecnologías de la información. Asimismo, la reducción de los costos de transporte y del tiempo en el recorrido permitió desplazar los bienes a través de los puntos de producción con mayor facilidad. De otro lado, una mayor calidad en los bienes finales se logró por medio de la capacidad de escoger el lugar con los insumos, profesionales o capacidades más idóneos y al menor costo para cada una de las fases de producción. Es de esta manera que muchas empresas transnacionales tuvieron una gran proporción de su producción en países como China, debido a los bajos costos de mano de obra, mientras que sus sedes administrativas y de estrategia continuaron en sus sedes originales (es el caso de *Nike*, *Apple*, etc.).

El orden internacional liberal también tuvo una gran influencia en el desarrollo de estas cadenas de valor debido a las negociaciones comerciales que permitieron la progresiva desgravación del comercio exterior y de las inversiones extranjeras. La creación de la OMC en 1995 y las respectivas rondas de negociación permitieron establecer reglas claras en cuanto al comercio y de esta forma la creciente interdependencia entre los Estados miembros de la misma cadena productiva y la competitividad entre cadenas de productos suplementarios.

### **1.3.2. Principales cadenas de valor en las que participa el Perú a nivel regional y global.**

Carrasco (s.f.) indica que “las cadenas globales de valor serán eficientes si se desarrollan en un entorno País favorable y un ámbito comercial y de negocios que se lo permita, siendo piezas fundamentales la logística y la facilitación comercial”. En ese sentido, el Perú resalta por mantener su índice de riesgo país dentro de los 2 más bajos de la región y por contar con un marco institucional que destaca por su apertura comercial y facilidad de negocios. De acuerdo con el ranking mundial del Banco Mundial “Facilidad para hacer negocios 2020”, el Perú se encuentra en el puesto 76 de un total de 190 países con una puntuación de 68.7. A nivel regional, el país se ubica en el puesto 6 (de 31 países) detrás del gigante mexicano y Colombia como nuestros competidores directos.

El índice de especialización vertical evalúa el nivel de integración en las cadenas de valor de los países. En cuanto a esto, Zaclicever (2018) realizó un análisis del mismo con datos al 2014 en cuanto al valor agregado del comercio exterior de 6 países latinoamericanos y los compara con los indicadores evidenciados en los países de ASEAN, reconocidos por haber logrado integrarse a las cadenas globales de valor. Los resultados para los países latinoamericanos fueron los siguientes, México lideró la tabla con un 38 %, Costa Rica quedó en segundo lugar con un 34 %, Chile obtuvo un 20 %, tanto Argentina como Brasil obtuvieron un 15 %, Perú un 13% y finalmente Colombia obtuvo un 9 %.

Cunha (2011) realizó un análisis histórico respecto a los niveles de integración regional y mundial de los países de América del Sur. Los resultados por encima de 100% exhiben una mayor cantidad de exportaciones al interior del mercado regional, y los resultados por debajo de 100% indican que los países concentran sus exportaciones en países fuera de la región. En ese sentido se puede observar claramente que tanto Bolivia como Paraguay se encuentran ampliamente integrados con otros países de la región. Perú, por su parte, demuestra un comportamiento opuesto con una baja integración, al mismo tiempo que una tendencia al comercio extrarregional.

Tabla 2 Patrón de inserción regional y mundial de América del Sur – 1985 a 2009

Países	1985	1990	1995	2000	2005	2009
Argentina	17.16%	29.40%	82.56%	84.45%	55.47%	65.12%
Bolivia	149.39%	80.79%	55.32%	76.83%	183.80%	138.53%
Brasil	8.50%	9.36%	25.60%	25.24%	21.75%	21.38%
Chile	14.73%	12.71%	21.90%	19.28%	11.98%	14.31%
Colombia	8.62%	9.93%	29.16%	26.15%	28.31%	29.62%
Ecuador	4.69%	11.62%	19.35%	26.15%	23.94%	30.35%
Paraguay	47.08%	79.48%	183.79%	287.88%	160.04%	223.54%
Perú	13.25%	13.40%	17.05%	16.32%	19.05%	15.16%
Uruguay	37.17%	59.45%	109.35%	96.02%	39.46%	54.13%
Venezuela	4.44%	6.05%	24.55%	10.91%	5.81%	38.47%
Total	9.96%	13.40%	33.10%	29.27%	21.96%	28.32%

Fuente: Cunha (2011)

Es pertinente mencionar también el trabajo de Zaclicever que obtuvo los siguientes resultados,

“con un patrón de especialización de las exportaciones similar al de Chile y Colombia, el nivel agregado de eslabonamiento hacia atrás de Perú (19% de las exportaciones

brutas en 2011) está dado principalmente por las industrias basadas en los recursos naturales [...] que representaron conjuntamente más del 70% de las exportaciones manufactureras.

Los Estados Unidos, la Unión Europea y, cada vez más, China y el resto de Asia meridional y oriental [...] representan la mayoría de los insumos importados utilizados en la producción de las exportaciones manufactureras del Perú. Sin embargo, los países latinoamericanos son una fuente importante, aunque decreciente, de intermediarios extranjeros, con una participación conjunta de alrededor del 30% en 2011 (en comparación con casi el 40% en 1995). [...] los vínculos intrarregionales del Perú se concentran en los dos miembros más grandes del MERCOSUR (Brasil y Argentina, con el 7.7% y el 7.6% del total, respectivamente), y los socios de la Alianza del Pacífico Chile, México y Colombia (4.5%, 3.3% y 2.6% del total, respectivamente)” (2017, 42).

De acuerdo con lo mencionado por Carrasco (s.f.), *Alicorp* es una empresa que exitosamente se ha integrado a la cadena global de valor de los rubros en los que se desempeña. Ciertas características de *Alicorp* son que sus procesos de producción cumplen con altos estándares internacionales de calidad y competitividad, produce en 6 países de la región y vender en más de 25 países, tiene más de 125 marcas y es un líder en 23 categorías de productos. Asimismo, ha logrado un alto conocimiento de los consumidores buscando la permanente innovación de productos y procesos. Finalmente, *Alicorp* ha establecido un sólido sistema de distribución, se enfoca en la constante reducción en costos de producción y tiene una clara estrategia agresiva en cuanto a su crecimiento internacional.

Gráfico 13 Expansión de Alicorp



Fuente: Carrasco (s.f.)

## **CAPÍTULO II: COMERCIO MARÍTIMO PERUANO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL**

Como se conoce, el Perú no cuenta con una Marina Mercante Nacional; sin embargo, el comercio marítimo se fundamenta en la demanda y oferta nacional, liderada por consorcios navieros y buques independientes. En ese sentido, en el Perú se ha desarrollado el *Sistema Portuario Nacional* (SPN), compuesto por agentes del sector público y privado listados a continuación:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC),
- Autoridad Portuaria Nacional (APN)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur),
- Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT),
- Terminales de Uso Público,
- Terminales de Uso Privado,
- agencias marítimas,
- líneas navieras,
- terminales extraportuarios,
- dueños de carga,
- trabajadores portuarios,
- centros de estudios técnicos y universitarios,
- entre otros.

Siendo el Perú una economía pequeña abierta al comercio exterior, este sistema se ve necesario para el desarrollo e impulso de la inversión privada y el intercambio con nuestros socios comerciales. Por tal motivo, se definió a través de la Ley del Sistema Portuario Nacional y su reglamento, al Plan Nacional de Desarrollo Portuario como una guía para el logro de los objetivos de desarrollo del SPN, de la inversión privada en el sector y la sostenibilidad de la industria.

## 2.1. Plan Nacional de Desarrollo Portuario

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, publicado y actualizado en el año 2019, se realiza un diagnóstico tanto del entorno internacional como nacional del sistema portuario. Es importante resaltar las proyecciones realizadas por la autoridad editora de este documento, el MTC, en cuanto a la demanda de cada uno de los terminales portuarios hacia el año 2038.

Se destacan en este documento 2 factores del contexto actual del comercio marítimo: i) la importancia de las actuales alianzas entre empresas navieras que ha permitido superar las dificultades comerciales y cubrir mayores rutas, ii) la complementación de las rutas marítimas con las rutas terrestres de camiones y trenes que permiten una mayor eficiencia y llegar a mayores mercados lejanos a las costas, fortaleciendo encadenamientos productivos locales. Asimismo, se define al Estado peruano como uno de acción reguladora, mas no empresarial, recalcando su función como promotor de la actividad portuario. Por otro lado, la CAF ha mostrado avances en cuanto al Programa para la Creación de la Red de Puertos Digitales y Colaborativos en distintos puertos latinoamericanos, incluyendo el Callao en Perú.

En este documento se hace una clara mención al uso de las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) para la modernización de los puertos a nivel mundial, lo cual ha contribuido a mejorar la productividad y a la agilización de los procesos logísticos. Dentro de los sistemas tecnológicos ya utilizados se encuentran el *Port Community System* (PCS), la *Ventanilla única nacional* (Portuaria o marítima PSW/MSW) y el *Port Management System* (PMS). Asimismo, se menciona la necesidad de una planificación portuaria que permita integrar las ciudades y poblaciones cercanas a las instalaciones portuarias, de manera que se reduzcan las externalidades negativas para la población y que se mantenga y respete el fácil acceso a los puertos.

Por otro lado, en este documento se describen los Pilares de la Cadena Logística Portuaria y se especificaron los puntos en los que se está trabajando en la actualidad:

1. La consolidación de la comunidad portuaria
2. El desarrollo y modernización de infraestructura portuaria
3. La formalización de terminales portuarios fluviales
4. La incorporación de mejoras en la conectividad vial
5. La implementación de plataformas tecnológicas de comunicación que permitan hacer más eficiente los procesos logísticos
6. La sustentabilidad ambiental de los puertos, contribuyendo así en una convivencia armoniosa entre los puertos y la ciudad

Tal como se mencionó previamente, los avances en el SNP van de la mano del sector público y privado, por lo que, en 2018, se instaló la Comisión Multisectorial para la Facilitación del Comercio Exterior, con la participación de la APN, Mincetur, MTC, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), SUNAT, Ministerio de Salud (MINSA), Ministerio de Agricultura y Riego (Minagri), Ministerio de la Producción (PRODUCE), la Agencia de la Inversión Privada (PROINVERSION), la Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP), Asociación de Exportadores (ADEX), Sociedad Nacional de Industrias (SIN), Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ), Cámara de Comercio de Lima (CCL), Asociación de Gremios Productores Agrarios del Perú (AGAP), etc. El objetivo principal de esta comisión es el de actuar de manera integrada hacia el impulso del comercio exterior y la logística internacional.

De esta manera, la consolidación de la comunidad portuaria es otro de los puntos que desarrolla profundamente el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. En el mismo año de la creación de la Comisión Intersectorial para la Facilitación del Comercio Exterior se conformó la Comunidad Portuaria del Callao (COMPORT CALLAO). Esta iniciativa fue sugerida por la Red de Puertos Digitales y Colaborativos y se definió como “el conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones,

2019). En ese sentido el objetivo es el de cooperar para la generación de valor, incrementar la competitividad, productividad y seguridad del comercio exterior, así como la integración del sector público (SUNAT, MTC, Gobiernos Regionales y Municipales, Autoridad Marítima Nacional) y privado con la comunidad local. La Comunidad Portuaria cuenta con un reglamento y un plan estratégico con lineamientos definidos para lograr el desarrollo portuario.

Por otro lado, se menciona también el grave problema del principal puerto peruano: el del Callao. Aun cuando se registra un gran avance en la oferta portuaria de esa infraestructura, el desarrollo de accesos viales hacia los terminales no se ha realizado a la par, careciéndose aún de una vía de acceso exclusiva. Esto ha provocado una congestión excesiva con demoras imprevisibles, robos y extorsiones, así como un incremento en el riesgo de accidentes viales. En respuesta a esta situación, los concesionarios han desarrollado antepuertos y rediseñado sus accesos a los terminales incrementando el número de puertas (“gates”) y de esta manera mejorando el flujo de entrada y salida de los camiones. El MTC, por su parte, se encargó de programar los semáforos de acuerdo con el flujo vehicular de las vías y la Región Policial (REGPOL) del Callao ejecuta operaciones de vigilancia, seguridad y protección de las rutas con el llamado “Corredor Seguro de Contenedores”. Asimismo, se está desarrollando un Plan Piloto para lograr tener soluciones integrales a este problema. No obstante, aún se encuentra pendiente una proyección en cuanto a la conexión vial del puerto del Callao al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y de retorno.

La APN cuenta con un banco histórico de estadísticas operativas del SPN. Dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, se exponen las cifras del movimiento de carga y naves de uso público y privado a nivel nacional de manera mensual y anual. Adicionalmente, se detallan los tiempos de espera para el atraque en muelle en el puerto del Callao y las tasas de ocupación de las naves. Esto se utiliza para realizar indicadores de calidad que vayan en línea con el planeamiento estratégico de la institución. En 2016, se obtuvo la Certificación en el Sistema de Gestión de Calidad 150 9001:2015, ya en 2019 la APN obtuvo una nueva certificación internacional (una

de las 5 instituciones que la ostentan a nivel nacional), la ISO/IEC 27001:2013 en su Sistema de Gestión de Seguridad de la Información.

Otro aspecto considerado en el plan analizado es el de la protección ambiental portuaria. Debido a que la protección y recuperación del medio ambiente se encuentra dentro de las políticas nacionales, el desarrollo del sector portuario considera y prioriza este ámbito mediante la implementación de medidas de prevención, control y mitigación de los impactos ambientales negativos. En ese sentido, cada proyecto de terminales portuarios cuenta con Estudios de Impacto Ambiental que deberán ser evaluados y aprobados antes de su ejecución. Durante cada etapa de ejecución del proyecto, cabe resaltar que se deben presentar también informes socioambientales de acuerdo con lo descrito en el Contrato de Concesión y cumplir con la certificación de un sistema de gestión ambiental (ISO 14001).

La APN especifica la atribución de “Promover y desarrollar una cultura de mar compatible con el desarrollo sostenible” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019) que se ha visto plasmada en los programas de capacitación de organismos internacionales dirigidos a la comunidad portuaria, así como la administración de una biblioteca especializada en temas del sector. Dentro de los programas dictados por organismos internacionales tenemos los siguientes:

- Programa *TrainForTrade* de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
- Programa de Desarrollo del Trabajador Portuario de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)
- Curso Iberoamericano de Gestión de Puertos y de Operaciones y Medio Ambiente Portuario de la Organización de Estados Americanos (OEA)
- Programa de Puertos Digitales y Colaborativos del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)
- Programa de diseño, operación, mantenimiento de instalaciones off-shore de la Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas (SLOM)

- Curso de Operaciones Portuarias de la Organización Marítima Internacional (OMI)
- Curso de Gestión de Operaciones Portuarias del *Shipping and Transport College Group* (STC)

Asimismo, la APN cuenta con un Campus Portuario Virtual (CPV), el cual permite la capacitación online de su personal y de la Comunidad Portuaria a nivel nacional.

En lo concerniente al transporte fluvial, su desarrollo no sólo aporta al comercio exterior sino al de las comunidades amazónicas, permitiéndoles una mayor facilidad al momento de vender sus productos y adquirir artículos de primera necesidad, base para su subsistencia. Sin embargo, existe un problema latente y este es el de la informalidad de los atracaderos en la Amazonía. Si bien estas estructuras contribuyen a expandir la red de terminales portuarios, acceder a lugares en la profundidad de la selva amazónica y atender la demanda del tráfico de naves, carga y pasajeros; al mismo tiempo, el encontrarse en la informalidad no permiten que se garantiza que las operaciones portuarias se realicen con seguridad. En ese sentido, sólo 7 terminales portuarios fluviales cuentan con licencia, mientras que 16 terminales portuarios fluviales se encuentran en proceso de obtenerla. Adicionalmente, el déficit de infraestructura portuaria fluvial ha llevado a la APN a realizar estudios de preinversión en el Terminal Portuario de Iquitos, de Pucallpa, de pasajeros en el tramo Iquitos – Santa Rosa, de pasajeros en el tramo Atalaya – Pucallpa, de pasajeros en el tramo Nauta – Yurimaguas, de pasajeros en Iquitos, de Saramiriza y de carga de Santa Rosa.

Otro tema abordado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el cabotaje marítimo y el cabotaje en la Amazonía. Sobre el primero, el 95% de la carga movilizadora es hidrocarburos. Por otro lado, el cabotaje fluvial busca transportar carga entre los embarcaderos principales de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas. El MTC ha desarrollado una política que permite el transporte de carga a nivel nacional sea por medio de naves nacionales o extranjeras sin hacer distinción entre ellas con el requisito de constituirse en el Perú y contar con el permiso de operación correspondiente.

Finalmente, dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario se contempla un análisis FODA en cuanto al SPN. De este análisis se desprenden las siguientes fortalezas más relevantes:

- Ubicación geográfica estratégica en la costa oeste de Sudamérica
- Adecuadas condiciones de navegabilidad en el litoral marítimo, ríos y lagos del país
- Se cuenta con planes nacionales de desarrollo de infraestructura para la competitividad y de desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte (PNIC, PMLP), además de un Marco Legal apropiado que facilita la inversión en los terminales portuarios.
- Implementación de las TIC en el SPN
- Existencia de una Comunidad Logística Portuaria

Dentro de las debilidades más relevantes están:

- El limitado espacio terrestre para la expansión de los principales puertos del país, así como de la infraestructura vial y férrea que complementa los terminales con su hinterland y sus centros logísticos, los cuales, a su vez, son muy escasos.
- Brecha en infraestructura y equipamiento portuario

Las mencionadas aún se mantienen pendientes de solucionar, por lo que deben ser tomadas en cuenta en el futuro para los planes nacionales, regionales y las políticas a desarrollar. En consecuencia, el presente plan expone 5 líneas estratégicas, cada una con objetivos estratégicos e indicadores para lograr su adecuada medición y análisis evolutivo. Las líneas estratégicas son las siguientes:

1. Promover el fortalecimiento del Marco Jurídico del SPN
  - a. Objetivo estratégico 1: Fortalecer el marco jurídico del SPN

Se plantea que el indicador de este objetivo estratégico evalúe el porcentaje de dispositivos legales implementados concernientes al SPN. Para este objetivo se planifica oscilar en una banda de 29% a 38% en el periodo 2018-2022.

## 2. Potenciar la modernización de infraestructura y conectividad

### a. Objetivo estratégico 2: Fomentar desarrollo sostenible de infraestructuras portuarias

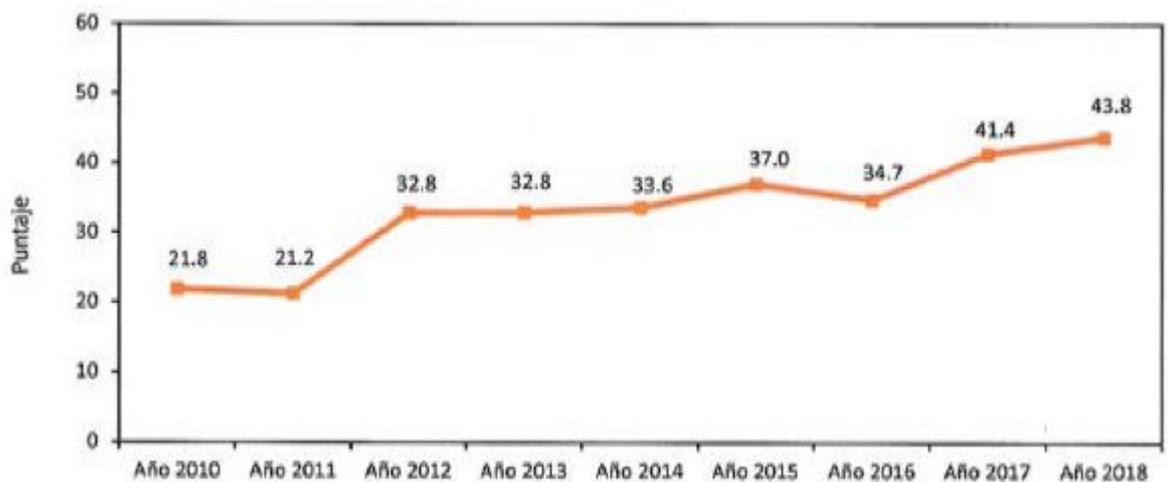
A través del indicador de calidad de infraestructura portuaria pudimos observar una tendencia negativa desde el año 2014; sin embargo, en 2018 se revirtió ampliamente esta tendencia logrando un valor de 3.7. La meta durante el periodo 2018-2022 es de una tendencia positiva con tendencia positiva alcanzando niveles de 4.2.

El segundo indicador para este objetivo estratégico evalúa el porcentaje de la inversión ejecutada con respecto a la inversión comprometida en infraestructura portuaria. Se plantearon metas dentro de la banda porcentual de 63.9 a 75%.

### b. Objetivo estratégico 3: Incrementar las conexiones marítima - fluviales y movimiento portuario

El índice de conectividad de los puertos de ámbito marítimo “determina en qué medida los países están conectados a las redes mundiales de transporte marítimo” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019, pág. 113). Desarrollado por la UNCTAD, el Perú ha mostrado valores de tendencia positiva pasando de 21.8 a 43.8 en el periodo 2010-2018 tal como se muestra en el Gráfico 14. Se espera que a 2023 este índice pueda alcanzar niveles alrededor de 50.

Gráfico 14 Índice de conectividad de los puertos de ámbito marítimo



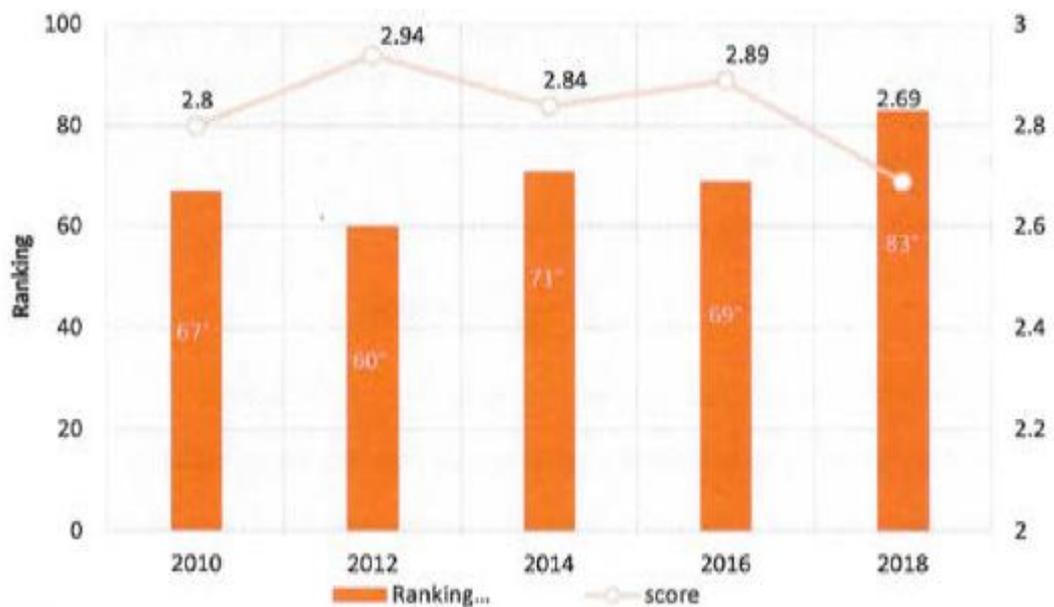
Fuente: UNCTAD. Elaboración: Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2019

El segundo indicador evalúa la variación anual de carga por tipo de los terminales portuarios del SPN y se plantea una meta a 2022 de 3.4%.

3. Fomentar la competitividad de los servicios y actividades portuarias en el SPN
  - a. Objetivo estratégico 4: Mejorar los niveles de la competitividad y la calidad de los servicios y actividades portuarias

Para este objetivo estratégico se usa el índice de desempeño logístico (IPL), siendo el valor del Perú en 2018 de 2.69 puntos y encontrándose en el puesto 83 del ranking de 160 países. La meta planteada a 2022 es alcanzar 2.85 puntos.

Gráfico 15 Índice de desempeño logístico



Fuente: Banco Mundial. Elaboración: Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2019

- b. Objetivo estratégico 5: Reducir los impactos ambientales en las actividades portuarias para un entorno sostenible

El indicador de este objetivo toma en consideración el porcentaje de observaciones levantadas de supervisiones ambientales en las instalaciones portuarias. La meta es lograr pasar de un 40% en 2018 a 50% en 2022.

- 4. Impulsar la comunidad logística portuaria, como valor agregado a la cadena logística intermodal, con la integración de innovación y desarrollo tecnológico
  - a. Objetivo estratégico 6: Reducir la inseguridad de las actividades y servicios portuarios y mantener los niveles de protección de los terminales portuarios del SPN

El índice de frecuencia de accidentes en los terminales portuarios del SPN por cada millón de horas trabajadas se espera pueda mantenerse entre 17 y 14 durante el periodo 2018-2022.

- b. Objetivo estratégico 7: Promover el desarrollo de nuevas comunidades logísticas portuarias a nivel nacional

La métrica para este objetivo será el número de nuevas comunidades esperándose en 2023 tener 5 de ellas.

- c. Objetivo estratégico 8: Promover la reducción de los costos portuarios en la cadena logística

El indicador de este objetivo estratégico determina el porcentaje de la participación de los costos portuarios respecto a los costos logísticos del contenedor. Esto debido a que se deben atacar y reducir los costos de infraestructura y seguridad siendo su origen en el sector público.

- d. Objetivo estratégico 9: Promover la integración intermodal en la cadena logística incluyendo el cabotaje

Dentro de los indicadores de este objetivo estratégico se tomó en cuenta el número de proyectos de integración intermodal y la tasa de crecimiento de cabotaje de pasajeros y carga atendidos en las instalaciones portuarias del ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

- e. Objetivo estratégico 10: Promover el desarrollo de Sistemas de Tecnologías de información de clase mundial para el SPN

El indicador utilizado para medir el avance de este objetivo es el porcentaje de sistemas de TICs implementados para el SPN con respecto al total de sistemas programados. La meta por alcanzar en cuanto a este indicador es del 25% a 2023.

5. Integrar en el territorio de manera sostenible la relación Puerto-Ciudad

- a. Objetivo estratégico 11: Fomentar la integración Puerto-Ciudad

Este objetivo se medirá mediante un índice de percepción de la comunidad y el porcentaje de avance en la implementación de actividades que logren la integración de puerto y ciudad.

## **2.2. Principales puertos**

Lograr contar con un sistema portuario eficiente, de bajos costos, alta productividad y reducir el monopolio existente, requirió que en 1992 se ejecute la creación de la Empresa Nacional de Puertos S. A. (ENAPU), mediante el Decreto Ley 25882. ENAPU incluye a los terminales marítimos y fluviales de Talara, Paita, Salaverry, Chimbote, Huacho, General San Martín, Matarani, Ilo e Iquitos.

Adicionalmente, se establecieron 2 comisiones con el propósito de privatizar los puertos: la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI) y la Comisión Especial de Privatización de los Puertos (CEPRI-PUERTOS).

En el año 2013, se publicó la Ley 27943 del Sistema Portuario Nacional a través de la cual se definen los lineamientos de la política portuaria. Asimismo, se establece la necesidad de un Plan Nacional de Desarrollo Portuario y de Autoridades Portuarias a nivel nacional y regional.

Es así como, en la actualidad el Perú cuenta con 101 instalaciones portuarias. Del total en mención, 60 son terminales portuarios, de los cuales 14 son de uso público y 46 de uso privado. Dentro de los terminales portuarios de uso público, 12 de ellos son multipropósito y 2 de ellos especializados y concesionados. En cuanto a los terminales privados, 44 de ellos son especializados y sólo 2 multipropósito. En el Gráfico 16 se puede apreciar la ubicación geográfica de cada uno de los terminales portuarios en el territorio nacional.



un aproximado de 22 mil trabajadores. Cabe recalcar que *DP World* ha sido acreedora de numerosos premios y reconocimientos por sus destacadas labores en los distintos continentes.

Actualmente, el terminal portuario cuenta con 28 líneas navieras que recalcan en este terminal portuario, y tiene una capacidad de carga general de 12 millones de TM. La profundidad del canal de acceso es de 16 metros y una de sus mayores restricciones climáticas es la neblina.

2. Terminal Portuario Shougang Hierro Perú:

Siendo una empresa minera de origen chino basada en Marcona en el departamento de Ica, *Shougang* desarrolló un complejo minero metalúrgico con tres sectores, i) la mina de 150 km<sup>2</sup> en donde se realiza la explotación de minerales, ii) San Nicolás recibe el mineral por medio de una faja y realiza el procesamiento del mismo a través de la planta chancadora, la planta de separación magnética, la planta de filtros y la planta de pellets, iii) el Muelle de San Nicolás cuenta con la capacidad de recibir barcos de 200 mil toneladas para el transporte de los productos terminados y tiene una profundidad en su canal de acceso de 30 metros. Por otro lado, su capacidad anual es de 16 millones de TM.

A 2021, se ha propuesto ampliar las instalaciones del terminal puesto que ya se cuenta con 55 años de operación y es necesario realizar un refuerzo a la infraestructura del mismo que permitan evitar fallas estructurales a causa de sismos, oleajes anómalos u otros eventos naturales. Asimismo, también se plantea la ampliación de la capacidad de atender buques de 300 y hasta 400 mil toneladas, para lo cual plantea invertir US\$ 309 millones.

3. Terminal Portuario Callao Zona Sur:

*DP World Callao* de origen emiratí es el operador de este terminal portuario especializado en la carga de contenedores de alcance nacional. Fue

concesionado por el Estado Peruano en el año 2006 por medio de una Asociación Público Privada Autofinanciada. Esta concesión culmina en el año 2036 y se tiene un compromiso de inversión de US\$ 627 millones. A marzo de 2019, se ha ejecutado un 60% de lo pactado, habiéndose culminado la fase I del proyecto. Es importante recalcar que este terminal tiene 16 metros de profundidad y una capacidad de 14 millones de TM anuales.

4. Terminal Multiboyas Refinería La Pampilla:

Este terminal portuario privado está especializado en la carga de hidrocarburos con un alcance nacional. Se encuentra ubicado en el Callao, como parte del sistema logístico de la refinería matriz que procesa diésel y gasolina. Es meritorio resaltar que la Refinería La Pampilla cuenta con reconocimientos a nivel regional por su innovación y administración. Con una profundidad de 13 metros, anualmente se realizan cargas de 9 millones de TM y es administrado por el grupo Repsol Perú desde 1996.

5. Terminal Portuario Matarani:

De titularidad y uso público, este puerto es administrado por la empresa Terminal Internacional del Sur (TISUR), parte del Grupo Romero. Asimismo, este terminal se encuentra en el departamento de Arequipa y se orienta al comercio exterior de la región sur del Perú y Bolivia. En cuanto a sus orígenes, este puerto inició sus operaciones en 1947 y se encontraba a cargo de la Marina de Guerra del Perú. Posteriormente, la administración es asumida por ENAPU y es en 1999 que se entrega en concesión por un plazo de 30 años a TISUR. La capacidad anual de este terminal es de 7 millones de TM, con 2 muelles dedicados a carga general y minerales cada uno y tiene una profundidad de 13 metros.

### 2.3. Principales rutas nacionales e internacionales involucradas en los principales puertos peruanos

En el transporte marítimo internacional, tenemos rutas regulares e irregulares. El presente apartado abarcará las primeras debido a que siendo previsibles permiten evaluar los volúmenes promedio transportados.

Gráfico 17 Movimiento de carga en operaciones de cabotaje



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN). Elaboración: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

De acuerdo con la APN, a nivel nacional, las operaciones de cabotaje en los terminales portuarios han venido incrementándose desde el año 2014, con una especial concentración en la carga a granel líquido (94.7% del total a 2018). Las rutas de cabotaje se muestran en el Gráfico 17, entre las que destacan el Puerto de Zorritos – Puerto de Talara, Puerto de Paíta – Puerto de Salaverry, Puerto de Paíta – Puerto de Bayóvar, Puerto de Eten – Puerto de Supe, Puerto de Pisco – Puerto San Nicolás, Puerto Matarani – Puerto del Callao, Puerto de Ilo – Puerto del Callao. Muchas de

estas rutas se encuentran complementadas con el transporte vía terrestre a sus destinos finales para consumo nacional, mientras que otras son directamente transportadas para su exportación

Gráfico 18 Procedencia y destino de las naves a nivel nacional



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN). Elaboración: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Por otro lado, se reciben y se envían naves a diferentes partes del mundo (Gráfico 18) y es de esta manera que podemos observar las rutas internacionales en las cuales se encuentran involucrados los puertos nacionales. Destacan las naves provenientes de otros países de América del Sur, con un 15.1% del total de naves recibidas en 2020. Con similares porcentajes entre sí se encuentran las naves de origen de América del Norte (2.6%) y América Central (2.7%).

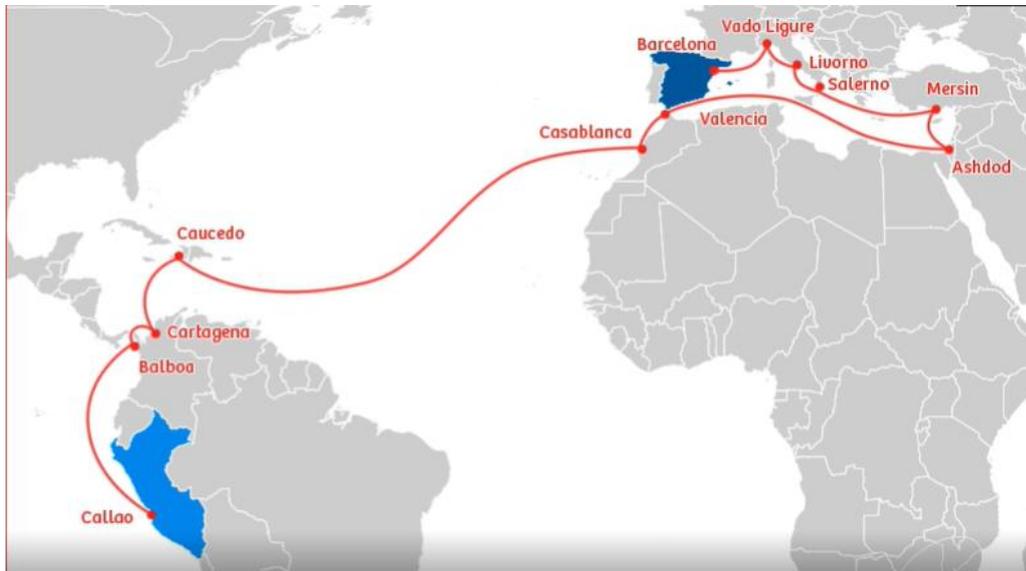
Finalmente, las naves recibidas de origen asiático fueron el 1.3% del total mientras que las procedentes de Europa correspondieron al 0.4%. Los destinos de las naves muestran las mismas proporciones, de lo que se observa que las rutas internacionales de las que participan nuestros principales puertos son las rutas transpacíficas que conectan a la gran cantidad de países a ambos lados del océano (Gráfico 19). Asimismo, también participamos de la ruta Europa Mediterráneo (Gráfico 20) y de la ruta Norte Europa (Gráfico 21). Es importante mencionar que a ninguno de los destinos asiáticos, europeos o norteamericanos (nuestros principales mercados de exportación) logramos realizar rutas directas desde alguno de nuestros puertos. En todas las rutas en mención, se hace necesario realizar escalas en puertos de Panamá, Colombia, México y EE. UU.

Gráfico 19 Ruta Asia Pacífico



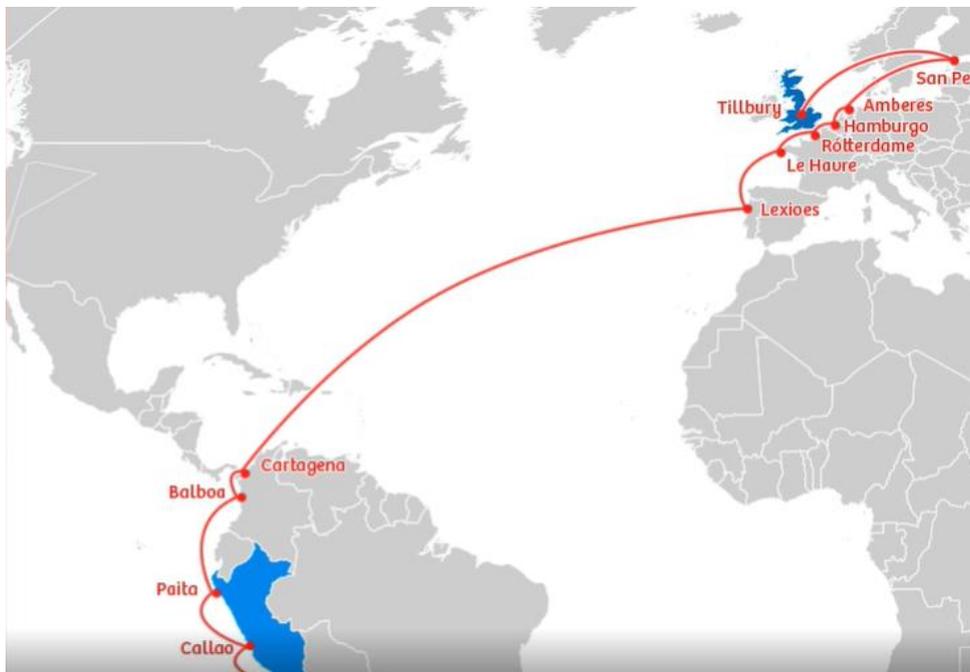
Fuente: Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior. Elaboración: PROMPERU.

Gráfico 20 Ruta Europa Mediterráneo



Fuente: Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior. Elaboración: PROMPERU

Gráfico 21 Ruta Norte de Europa

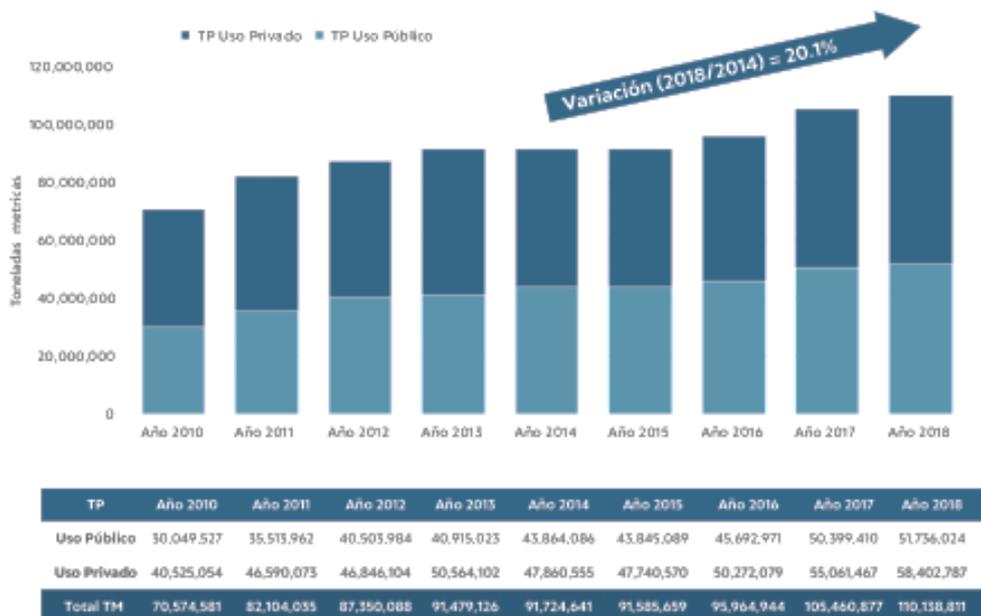


Fuente: Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior. Elaboración: PROMPERU

## 2.4. Evolución del volumen de los bienes transportados

Más del 90% del comercio exterior peruano se realiza a través del comercio marítimo, puesto que permite transportar cantidades difíciles de equiparar por otros medios. Podemos observar en el Gráfico 22, cómo se ha llevado a cabo el desarrollo del transporte de bienes tanto en exportaciones como en importaciones hasta el año 2018 (cifras prepandemia).

Gráfico 22 Terminales Portuarios del Perú



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN). Elaboración: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Gráfico 23 Terminales Portuarios del Perú



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN). Elaboración: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Gráfico 24 Movimiento de carga (TM) en los terminales portuarios de uso público y privado



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN). Elaboración: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Como se observa, existe una tendencia creciente desde el año analizado, tanto en los terminales portuarios de uso público como de uso privado. En el Gráfico 24 podemos evidenciar el desarrollo del movimiento de carga por tipo de mercancía transportada, destacando el incremento del 32% de los graneles sólidos.

## **CAPÍTULO III: PROPUESTA PARA POTENCIAR EL PUERTO DE CHANCAY**

### **3.1. Características, ventajas, inversionistas**

El Puerto de Chancay se encuentra ubicado en el distrito del mismo nombre, en la provincia de Huaral, del departamento de Lima. Este puerto inició su construcción en el año 2016 bajo la operadora Terminales Portuarios Chancay, empresa perteneciente al grupo minero Volcan. Este proyecto se haría en 6 etapas y debía ser completado en 17 años. La primera etapa culminó en el año 2019 y se planteaba inicialmente esperar hasta la tercera para invitar a diferentes operadores portuarios de Asia, Europa y Latinoamérica para que participen como socio estratégico, a través de un banco de inversión. Sin embargo, fue en el año 2019, dos semanas posteriores a la firma del Memorándum de Entendimiento firmado entre el Perú y China, que la estatal asiática *Cosco Shipping Ports* decidió su ingreso al consorcio portuario, pagando US\$ 225 millones a Volcan. Por lo tanto, el Puerto de Chancay tiene un accionariado compuesto en un 60% por la estatal china y 40% de la minera Volcan, quedando esta empresa como la accionista minoritaria. Se estima que la inversión final alcanzaría los US\$ 3 mil millones.

#### **3.1.1. Características**

El Puerto de Chancay se encuentra a 75 km al norte de Lima y, al finalizar su construcción en 2024, contará con un total de 10 muelles y una profundidad de hasta 16 metros que permitiría recibir embarcaciones Triple E, los barcos portacontenedores más grandes del mundo con capacidad para transportar hasta 18 mil contenedores

(Agencia EFE, 2019). Se proyecta que la capacidad de transporte sería de hasta un millón y medio de contenedores al año y 6 millones de toneladas de carga general, al culminar la construcción del puerto. Adicionalmente, el puerto cuenta con 800 hectáreas en terrenos contiguos, donde se desarrollará un complejo logístico industrial (Torrco, 2021). Es por esta razón que Chancay no solo es considerado un puerto sino como un megapuerto.

La inversión inicial del proyecto ya generaría 1.500 puestos de empleo directos, otros 7.500 indirectos y la creación de 300 negocios locales. Esto debido a que no sólo contará con un complejo portuario de carga y descarga, sino que también se construirá un complejo logístico dedicado a servicios de valor agregado. El terminal movilizará carga en contenedores, carga general, carga a granel (sólidos y líquidos) y carga rodante, exceptuando material minero y petroquímico.

Específicamente, el Puerto de Chancay contará con la Zona de Actividades Logísticas que se dividirá en cinco sectores:

1. Área urbana
2. Área comercial y de servicios
3. Zona de actividades logísticas intraportuarias
4. Zona de actividades logísticas extraportuarias
5. Área industrial

Cada una de estas zonas está siendo orientada hacia un desarrollo económico que permita impactar positivamente en la zona de Chancay y en la mayor área de *hinterland* que se logre conectar a este megapuerto. China cuenta con el *expertise* para desarrollar y administrar esta infraestructura tal como lo ha realizado en sus propias costas; sin embargo, su modelo económico plantea un apoyo y soporte estatal importante que debe ser adaptado al modelo peruano para aprovechar las oportunidades que se presenten.

### 3.1.2. Ventajas

A pesar de que el total del accionariado pertenece al sector privado, este puerto se rige por la ley del Sistema Portuario Nacional (Ley 27943), por lo que será de uso público. Como se menciona en (Torrice, 2021), el puerto tendrá la función de redistribuir la carga proveniente de Asia a Sudamérica, buscando también quitar la presión del puerto del Callao (el cual concentra 71% de la carga portuaria nacional). En consecuencia, esto permitiría colocar al Perú en una posición más competitiva logísticamente frente a otros países de la costa del Pacífico, como Chile o Colombia.

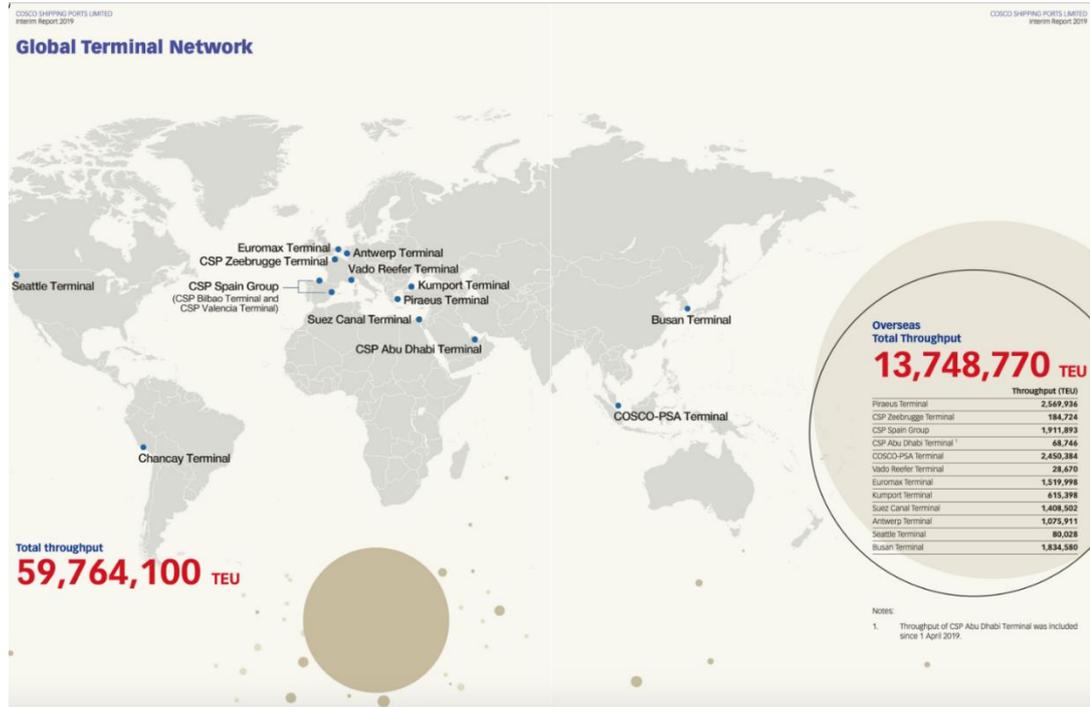
Tal como se ha venido observando, en 2007, los barcos que recalaban en el Callao eran de 2,500 TEUs, en el 2021 son de hasta 10,000 TEUs y se espera que para 2024 estos sean de hasta 14,000 TEUs, por lo cual, una conexión entre el puerto del Callao y el de Chancay incorporará la requerida operatividad logística. La distancia entre ambos puertos es de tan solo 60 km; sin embargo, la infraestructura vial aún no es la adecuada (Redacción Gestión, 2021).

Por otro lado, el puerto generará también una reactivación portuaria en otros puntos de Perú. Esto pues, ya que las navieras van a considerar a Perú al momento de elaborar o reconfigurar sus rutas marítimas debido a que la ley de cabotaje en vigor (emitida hace dos años) ha incentivado la llegada de empresas navieras especializadas en rutas cortas, llamadas *feeders* o alimentadores (Redacción Logística 360, 2021). Asimismo, no sólo *Cosco Shipping* operaría, pues tal como se ha visto en otros proyectos suyos, muchas de sus alianzas con otras navieras (*ONE, PIL, Evergreen, Yanming, Hyundai*, etc.) han permitido el ingreso de una mayor cantidad de embarcaciones y han dinamizado los puertos que administran.

### 3.1.3. Inversionistas

El Puerto de Chancay será el primero en ser operado por *Cosco Shipping* en Latinoamérica; sin embargo, esta empresa cuenta ya con 52 puertos a nivel mundial con experiencias de gran éxito. Este know-how permitirá que se haga, según el mismo vicepresidente de la compañía, “un uso completo de las ventajas de convertir la terminal de Chancay en un puerto clave en Sudamérica, el centro de logística más importante de la costa del Pacífico” (Agencia EFE, 2019). Adicionalmente, esta empresa al ser estatal cuenta con el completo respaldo del gobierno chino, lo que permite concretar una garantía importante en cuanto al compromiso y soporte del proyecto a corto y largo plazo.

Gráfico 25 Terminales de *Cosco Shipping* a nivel mundial



Fuente: Interim Report 2019. Elaboración: *Cosco Shipping Ports Limited*

En el Perú, China ha concentrado la mitad de su inversión en el sector minero, contando ya con el control de dos de los principales yacimientos de cobre en el Perú: Las Bambas (a través de MMG) y Toromocho (con Chinalco); además de recibir dos tercios de la producción total peruana de este mineral. Es importante recalcar que la inversión china en el Perú asciende a US\$ 30 mil millones, solo superada en Sudamérica por la inversión realizada en Brasil (Torrice, 2021).

Por su parte, el accionista minoritario, Volcan Compañía Minera es uno de los mayores productores mundiales de zinc, plomo y plata, con operaciones en la Sierra Central del Perú. Desde el año 2017 es manejada por Glencore, empresa multinacional de origen suizo con casi 50 años de experiencia en la producción de materias primas.

### **3.2. Oportunidades de Conectividad nacional e internacional.**

#### **3.2.1. Proyectos de infraestructura terrestre de conectividad nacional.**

Uno de los puntos más importantes a ser conectados con el puerto de Chancay deberá ser el del puerto del Callao. Esto es, debido a que su construcción fue pensada para servir de soporte logístico y vía de descongestión del Callao. Sin embargo, a la fecha aún no se han concretado proyectos que ejecuten infraestructura vial con este fin (Agencia EFE, 2019).

El proyecto de una carretera que una la ciudad de Casma en Ancash con la ciudad de Jirca en Huánuco fue culminado el presente año 2021 y tiene la proyección de unir la carretera de integración regional interoceánica desde Casma hasta Pucallpa en Perú y Cruzeiro do Sul en Brasil. Encontrándose Casma a pocas horas de camino desde el puerto de Chancay, en dirección norte, este podría ser un acceso directo de distribución de la carga a lo largo de las regiones atravesadas, pero aún más importante, hacia el Atlántico, fomentando el comercio, conectando los mercados fronterizos y generando

una nueva opción de salida a nuevos mercados extrarregionales. Ciertamente, las rutas con salidas a Brasil en la región del Acre no fueron del todo eficientes en lograr lo anterior debido a la falta de interconexión de esta ciudad con el resto del país brasileño. Sin embargo, la construcción de la infraestructura faltante (puente de Abunã) se encuentra en ejecución para el corto plazo y se espera se cuente con un amplio repotenciamiento de la Estrada del Pacífico (Lopes & Subtil, 2021). Esta idea va en línea y es ampliamente apoyada por la visión China de crear infraestructura que permita crear una ruta comercial a nivel global.

Este proyecto sería ampliamente complementado por aquel propuesto por la Concesionaria Hidrovía Amazónica del Perú S.A. Esta infraestructura de canales de navegación cuenta además con la concesión parcial de la empresa estatal china Sinohydro y tiene por objetivo mejorar las condiciones de navegabilidad para el transporte comercial en los 3 ríos afluentes al Amazonas (Ucayali, Marañón y Huallaga) y su conexión con territorio brasileño (COHIDRO, 2021). Sin embargo, en la actualidad esta inversión se encuentra paralizada por motivos ajenos.

El siguiente proyecto de infraestructura de gran potencial para la conectividad nacional del puerto de Chancay sería el Tren de Cercanías Lima-Ica. Este proyecto busca reducir ampliamente el tráfico de pasajeros y de carga al sur de Lima; sin embargo, tal como ha sido recomendado por Javier Correa, ex director de Promoción de Inversiones de ProInversión, este debe ser complementado con el Anillo Vial Periférico (Artica, 2021).

El Anillo Vial Periférico es otro de los proyectos que busca descongestionar el tráfico en la ciudad de Lima y sus alrededores. Este tráfico se encuentra agravado por la gran cantidad de vehículos de carga provenientes de todas partes del Perú que llegan a la Vía de Evitamiento y encuentran un gran retraso en su recorrido. Este proyecto pretende construir una vía expresa urbana de alta velocidad (mínimo 80 km/h) que permita conectar el aeropuerto, el puerto del Callao y el mercado mayorista de Santa Anita. De igual modo, el desarrollo de este proyecto potenciará las ventajas del puerto de Chancay, permitiendo una reducción en costos y tiempo de transporte. Se estima

que este proyecto reduciría la brecha de infraestructura de transporte del país en un 13%.

La culminación del proyecto de la Autopista del Sol podría también aportar a la reducción de los costos y tiempos de transporte puesto que, como se sabe, la zona norte del país produce la mayoría de la exportación de la canasta no tradicional de comercio exterior y la conexión eficiente de los 3 departamentos (La Libertad, Lambayeque y Piura) permitirá agilizar e incentivar el mismo.

En ese mismo sentido, la culminación de la carretera Oyón Ambo es una oportunidad importante de conectar la costa, la sierra y la selva central y ampliar el intercambio comercial. Este proyecto plantea la construcción de un corredor vial de 150 kilómetros con dos carriles y una pavimentación de concreto de alta resistencia. El acceso del puerto de Chancay a la recepción de una amplia variedad de productos de los diferentes pisos altitudinales del país son la clave para ganar competitividad y diversificar nuestra oferta exportable.

### **3.2.2. Rutas de conectividad marítima internacional.**

Debido a la capacidad del puerto de Chancay de recibir embarcaciones del mayor tamaño a nivel global, nos convertiría en una posición de ventaja por poseer un puerto *hub* para la región, contando con operaciones de concentración y distribución de carga cuyo origen y destino queda fuera del territorio nacional.

En ese sentido, las rutas de conectividad marítimas internacionales con las que se cuenta son i) la ruta del Circum Equatorial, principal y de la cual el puerto de Panamá ha logrado ser parte como único a nivel Latinoamérica, ii) el Péndulo Conector Transoceánico, del cual el puerto de Santos es parte como único latinoamericano y, iii) el Péndulo Conector Norte – Sur, al cual el puerto de Santos, el puerto de Buenos Aires y el puerto de Valparaíso han sido integrados.

Inicialmente, la integración del puerto de Chancay sería al Péndulo Conector Transoceánico que permita conectar Asia con el Perú, con el potencial de trasladar envíos de dicho continente a Chile, Ecuador, Colombia y Bolivia, así como otros destinos. No obstante, esto implicaría depender de los puertos estadounidenses para realizar la conexión entre ambos continentes. Debido a la guerra comercial sinoestadounidense y al interés en la reducción de costos logísticos, el megapuerto de Chancay tiene el potencial para consolidarse como centro alimentador de puertos secundarios. Esto es, eliminando el tiempo y costo de espera de la descarga de los buques de mayor escala a otros de escala media para el arribo en territorio nacional.

Por lo tanto, se plantea una ruta de acceso directo entre China y Perú, con la carga especial y exclusivamente transportada para estos destinos. De este modo se lograría no solo un incremento a nivel del volumen de la carga que arribaría, incrementando e incentivando el volumen de comercio exterior con el continente asiático, además, se reducirían los costos al incrementar las escalas de producción, se reconfigurarían las cadenas de valor en favor de la región producto de la evidente reducción de los costos logísticos.

### **3.3. Desafíos para el Perú en el ámbito internacional. Importancia estratégica**

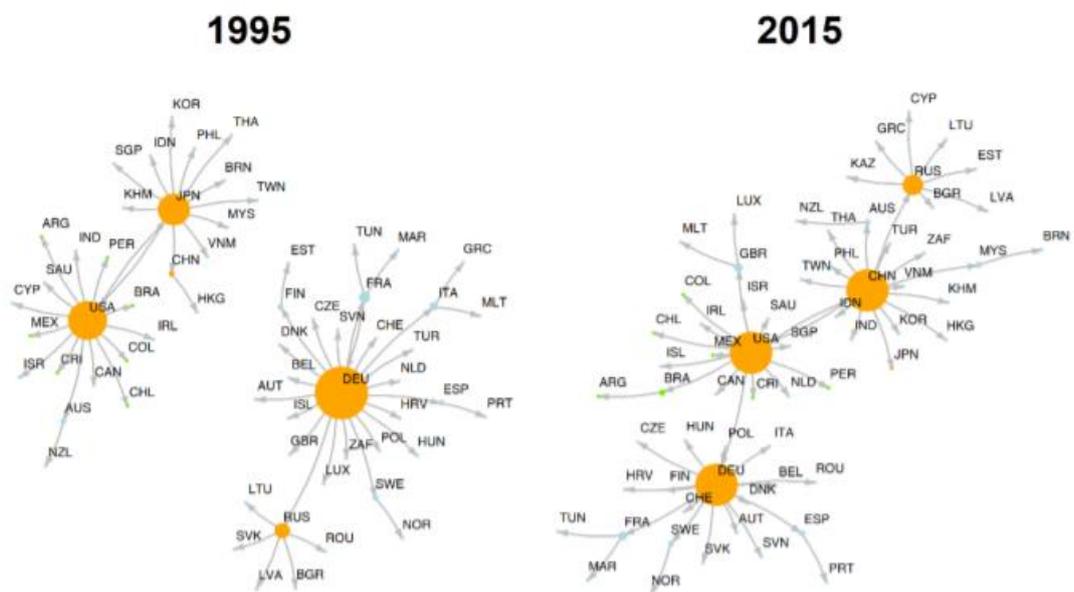
#### **3.3.1. A nivel comercial y productivo**

##### **3.3.1.1. Incidencia en la creación y reconfiguración de cadenas de valor**

Tal como se ha mencionado previamente, las cadenas globales de valor han permitido conectar las economías y dieron soporte a la globalización y el comercio global durante los últimos 40 años, teniendo como nodos de conexión a EE. UU., Europa, China y Japón (Gráfico 26). Sin embargo, a nivel mundial ciertos factores sociales, económicos

y políticos han cambiado y se han evidenciado ciertas nuevas tendencias hacia la regionalización de las cadenas de valor. Dentro de los factores en mención podemos destacar las crisis financieras globales en los últimos 20 años, la incapacidad de la OMC para asegurar soluciones y acuerdo en cuanto a los problemas más actuales del comercio, el ascenso del gigante chino, el creciente nacionalismo y proteccionismo norteamericano expuesto durante la Administración Trump y como consecuencia el avance inminente de la guerra comercial entre EE. UU. y China. Esta última provocó como respuesta inmediata una reducción en el comercio bilateral, posteriormente un desabastecimiento de insumos y, actualmente el *reshoring* de empresas norteamericanas (y de otros países).

Gráfico 26 Exportaciones de valor agregado, por principal proveedor, 1995 y 2015



Fuente: CEPAL (2019). Elaboración: CEPAL (2019)

Dentro de este contexto de quiebre, nacen dos posibilidades: tanto las cadenas regionales de valor como la inserción estratégica en los espacios vacíos de las cadenas de valor impactadas por la guerra comercial. En primer lugar, las cadenas regionales de valor buscan reforzar la capacidad de producción de un espacio regional particular en cuanto a un sector, industria o producto, permitiendo la especialización, economías de escala y el eslabonamiento de un proceso compacto que permite la reducción de costos logísticos y riesgos de desabastecimiento. Asimismo, los beneficios de un mayor eslabonamiento en el tejido productivo regional incluyen el desarrollo y la diversificación de la producción. En segundo lugar, las cadenas de valor globales antes perfectamente ensambladas han evidenciado ya las rupturas que podrían permitir la inserción de cadenas regionales de valor más compactas, eficientes y vivaces que alcancen a reposicionarse en un nuevo tejido productivo.

De acuerdo con la literatura económica en cuanto a las cadenas de valor, los países participantes de la misma se benefician de:

1. La producción de las nuevas empresas internacionales, puesto que también está al alcance de la economía doméstica y mejora la calidad y disponibilidad de insumos
2. Las nuevas empresas adquieren insumos de empresas domésticas, elevando la demanda por la producción nacional y por consiguiente incentivando su productividad.
3. Las nuevas empresas realizan sus procesos con tecnología de innovación y permite la transmisión de estas entre sus proveedores y demandantes domésticos.
4. Las nuevas empresas demandan personal especializado lo que exige una mejora en la calificación general de la fuerza laboral.
5. Participar en los mercados internacionales trae consigo una mayor demanda de producción, lo que permite alcanzar escalas mínimas de producción requeridas, haciendo viables ciertos sectores que no se sostendrían con demanda exclusivamente doméstica.

A pesar de ello, de acuerdo con Amar (2019), estos mecanismos no siempre han activado de la manera esperada a las economías participantes. En una gran cantidad de los resultados prácticos de la implementación de cadenas globales de valor se han observado aumentos importantes en la producción doméstica de insumos de bajo valor agregado para la exportación que no han generado cambios en la estructura productiva ni mejoras en el sector laboral. Esto como consecuencia trae consigo un crecimiento económico, mas no un desarrollo local, concluyendo en una exclusión de los efectos positivos de largo plazo.

El estudio realizado por Amar y Torchinsky (2019) indica que a nivel latinoamericano se evidencian dos tipos de cadenas de valor desarrolladas. La primera de ellas de un gran volumen productivo orientada a recursos naturales (minería, hidrocarburos y alimentos) y parcialmente regional debido a que su uso comercio es extrarregional. Este tipo cuenta con encadenamientos productivos regionales muy acotados que generan el crecimiento económico antes mencionado sin los beneficios de un desarrollo de largo plazo. La segunda de las cadenas de valor desarrolladas se encuentra orientadas a las manufacturas (especialmente del sector automotor), caracterizadas por un mayor eslabonamiento regional, comercio intrarregional y la participación de una mayor cantidad de sectores debido al aumento del valor agregado presente en cada producto. Estas, sin embargo, son muy escasas en la región y es su desarrollo y afianzamiento el desafío presentado para el Perú en la actualidad.

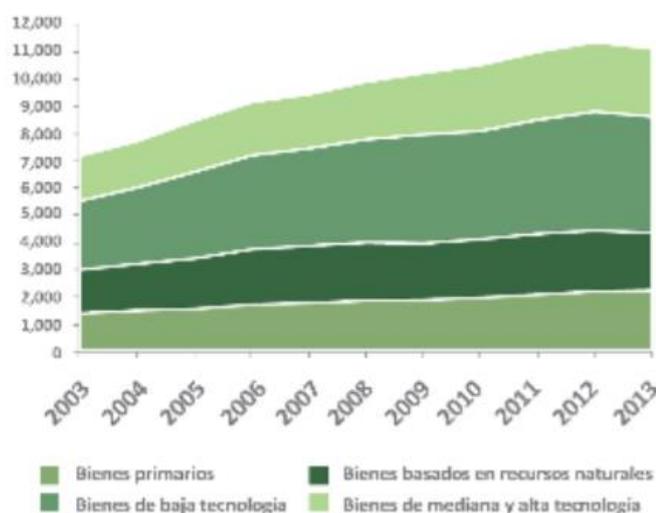
En la región, Brasil se mantiene como el nodo de conexión comercial, siendo el principal destino de exportación y proveedor para la mayor cantidad de países de la región. No obstante, su cuota de mercado en la región es muy acotada y domina el comercio en base al MERCOSUR y a especialmente a su conexión con el resto del mundo a través del Atlántico. El enfoque brasileño es pues su vinculación comercial y productiva extrarregional que no llega a “ejercer un liderazgo como centro comercial y productivo regional que potencie el desarrollo de cadenas regionales de valor” (Amar & Torchinsky, 2019). Se sabe; sin embargo, que el enfoque del comercio está virando

hacia el Pacífico, otorgando al Perú la oportunidad de ser ese nodo de conexión comercial requerido para la costa oeste del continente y poder proporcionar la articulación de intereses de la región hacia las economías del Asia Pacífico.

En ese sentido, el rol que ha venido cumpliendo el país en las cadenas regionales de valor es el de integrar valor agregado extranjero a sus propias exportaciones hacia el resto del mundo, generando bajos niveles de eslabonamiento y promoviendo una escasa diversidad productiva. Las cadenas de valor con las que cuenta el país son: i) en el sector manufacturero basado en recursos naturales (petróleo refinado) haciendo uso servicios y manufacturas y, ii) en el sector primario (minería no energética) haciendo uso de servicios transversales esencialmente. Asimismo, las empresas exportadoras no requieren de una producción con alta tecnología puesto que se basan en recursos naturales o la directa extracción, por lo que el gráfico muestra esta deficiencia. Esto define consecuentemente cadenas regionales “parciales” asociadas a actividades renta-intensivas con efectos negativos para la distribución final del ingreso, lo cual deberá ser optimizado por medio del ingreso a nuevos nichos de productos y servicios.

Sin embargo, para lograr crear, ampliar y reconfigurar las cadenas de valor, se requiere tener acceso a mayor facilidad para la movilización de capitales, personas y bienes. Esto se debe garantizar a nivel político por medio de acuerdos y a nivel de infraestructura por medio de proyectos que permitan cubrir los déficits existentes. A nivel de recursos humanos también se deben realizar políticas en favor de la capacitación, el desarrollo tecnológico y la innovación.

Gráfico 27 Número de empresas exportadoras peruanas según el nivel tecnológico, 2003-2013



Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2015). Elaboración: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2015).

Por un lado, contamos con iniciativas desarrolladas por mecanismos regionales importantes como la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y la Alianza del Pacífico (AP) que se han planteado ampliamente los beneficios de desarrollar cadenas regionales de valor y fortalecer el comercio intrarregional. No obstante, estos esfuerzos no se ven reflejados en la práctica, puesto que, aunque contamos con marcos regulatorios de exenciones arancelarias en productos que se encuentran dentro de nuestra oferta exportable, no los llegamos a aprovechar efectivamente y esto por las amplias brechas de infraestructura y la falta de competitividad logística.

Existen oportunidades de aprovechamiento con la Alianza del Pacífico. En primer lugar, tenemos la promoción comercial conjunta, favoreciendo posiciones de bloque de mayor atractivo internacional. En segundo lugar, se promueven las alianzas estratégicas entre PYMEs de países miembros que permitan desarrollar productos complementarios para un mismo mercado y así lograr mayores probabilidades de

compra o inversión en la industria. En tercer lugar, está la acumulación de origen por medio de la cual se consideran aquellos insumos, materiales o bienes intermedios originarios de otras partes que formen parte del acuerdo comercial, como de origen local y así es factible que parte de los procesos productivos se lleven a cabo en el territorio de una o más partes del acuerdo comercial (por uno o más productores). En cuarto lugar, se permiten las compras públicas a productores de otros Estados parte, ampliando la piscina de posibles consumidores de proveedores PYMEs. Finalmente, los encadenamientos productivos son mucho más factibles al cumplir con la acumulación de reglas de origen y condiciones de acceso requeridas por el mercado destino, se puede acceder a aranceles preferenciales negociados por el bloque. Los sectores identificados a explotar dentro de la Alianza del Pacífico orientado a encadenamientos productivos son: i) autopartes, ii) productos químicos, iii) maquinaria y equipamiento eléctrico, iv) cosméticos, jabones e ingredientes naturales y, v) cuero, insumos y partes para calzado.

En cuanto a las ventajas de la CAN, se observan las amplias libertades de tránsito de personas que benefician a nivel académico, profesional, laboral, etc. Asimismo, dentro de la CAN ya se encuentra regulada la acumulación de origen, e incluso se cuenta con un convenio con el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) con destino a la exportación a la Unión Europea. Se ha propuesto la acumulación extendida, proponiendo la acumulación de origen con terceros países en la búsqueda de la integración de nuestras cadenas regionales de valor a cadenas de valor globales. La CAN también ha identificado 3 cadenas de valor con potencial, estas son: i) alimentos procesados para animales, ii) cosméticos y productos de aseo y, iii) desarrollo y servicios de software. Los dos primeros incluyen insumos de los cuatro países miembro y han demostrado resiliencia a lo largo de la pandemia. Se cuenta también con el Consejo Empresarial Andino que proporciona su opinión y su apoyo a los proyectos realizados.

De este modo, ambos mecanismos cuentan con iniciativas positivas y amplias en favor de las cadenas de valor que no deben dejarse de lado, puesto que permitirían aportar al desarrollo del país, mediante una coordinación y concertación por el bien regional.

### **3.3.1.2. Potencialidad para la generación de conocimiento, innovación y emprendimiento**

Para lograr la creación y afianzamiento de nuevas cadenas de valor se requiere un trabajo conjunto del sector público y privado que dé soporte a los proyectos de infraestructura ya existentes, como lo es el megapuerto de Chancay para lograr el desarrollo económico. La llegada de empresas internacionales permite la llegada de nueva tecnología y los procesos de innovación son inminentes, por lo que una estructura de respaldo que permita recibir los conocimientos brindados es necesaria. En ese sentido, se requiere no solo de personal capacitado, sino de una población dispuesta a capacitarse y a integrarse a la cadena de producción mediante la inserción en los centros de producción como en la creación de nuevos emprendimientos. De esta manera, se requiere de centros de investigación, laboratorios y de instituciones educativas que permitan ejecutar este proceso.

Cada miembro de la comunidad puede integrarse a un proyecto de desarrollo, pero esto es especialmente importante cuando se trata de un proyecto de infraestructura que tiene por objetivo integrar dos continentes. El megapuerto de Chancay requiere de una vasta cantidad de mano de obra para su construcción, pero no se debe descuidar que en el mediano y largo plazo los operadores del puerto requerirán personal especializado en la tecnología utilizada, por lo que promover la capacitación de personal doméstico debe ser una prioridad para el gobierno. Esto se puede lograr por medio de proyectos de cooperación que permitan un mayor acceso a la educación básica y la firma de acuerdos interinstitucionales que permitan el intercambio de conocimientos entre la empresa operadora del puerto e institutos técnicos nacionales.

Así como el aporte con personal calificado para este proyecto, la atracción de incubadoras de empresas que permitan la generación de emprendimientos ayudará a desarrollar las cadenas de valor deseadas, diversificando la posible producción a exportar. En ese sentido, se deberá apoyar en la integración del sistema de

INNOVATE PERU a este proyecto para proveer de herramientas a los emprendedores locales, al mismo tiempo que la inclusión de la red CITE del Instituto Tecnológico de la Producción. Las cámaras de comercio binacionales y las oficinas comerciales en el exterior son de vital importancia también para el crecimiento y desarrollo de este entramado emprendedor y su contacto con los mercados internacionales.

A nivel empresarial; sin embargo, lo óptimo sería el desarrollo de una zona económica especial que contribuya a convertir este espacio en un centro internacional de negocios. Las zonas económicas especiales son espacios ubicados en el territorio nacional que constituyen una herramienta de atracción de la inversión privada debido a la especial normativa de flexibilidad tributaria y aduanera. Los objetivos de estas zonas económicas especiales van en línea con las expectativas de desarrollo del megapuerto de Chancay que son: i) mejorar la prosperidad de la región en donde se ubican, ii) reducir las barreras logísticas, iii) estimular la economía, iv) reducir la tasa de desempleo, v) propiciar la expansión en infraestructura y, vi) el desarrollo de nueva tecnología.

A la fecha de la presente tesis, el Perú cuenta con 4 zonas económicas especiales:

- Zofratunca: cuenta con 87 empresas instaladas y exportaciones a Colombia, Bolivia, Brasil, Panamá, Angola, Chile, China continental. Concurren 9 líneas navieras y se encuentra conectada a las carreteras Panamericana Sur, Interoceánica, Binacional y Costanera.
- Zed Paita: siendo la de mayor área de extensión, cuenta con 34 empresas instaladas y exportaciones a China, Corea, USA, Rusia, Nueva Zelanda, Ecuador, Costa Rica, Nigeria, Sudáfrica, México, Colombia, Bolivia, Malta, Guatemala, Nicaragua, Panama y Europa. Se encuentra conectada a la carretera IIRSA y la carretera Panamericana Norte, concurriendo un total de 13 líneas navieras.
- Zed Ilo: cuenta con 15 empresas instaladas y exportaciones a Chile. Se encuentra conectada directamente con la carretera Interoceánica y la Costanera

Sur Norte, siendo los puertos de Ilo y Southern Copper los más cercanos (a 7.6 km de distancia).

- Zed Matarani: concentra 20 empresas instaladas con exportaciones a Alemania, China, Inglaterra y Bolivia. Las vías terrestres más cercanas son las carreteras Panamericana Sur, Interoceánica Sur, Costanera y Binacional. Cuenta con 15 líneas navieras.

Todas estas zonas cuentan con incentivos en cuanto a las exoneraciones del pago de derecho e impuestos de importación, del impuesto a la renta, del impuesto general a las ventas, del impuesto selectivo al consumo y del impuesto de promoción municipal. Sin embargo, además de los beneficios mencionados, el éxito de zonas económicas especiales en la región (11 zonas francas en Uruguay) y a nivel mundial (2,543 en China destacando la primera de ellas en Shen Zhen, el Centro Empresarial de Dubái, etc.) se encuentran en una multiplicidad de factores:

- Gestionarse con plena autonomía
- Tener buenas infraestructuras
- Contar con amplia seguridad jurídica
- Libertad económica
- Reducida burocracia
- Espacio de expansión considerable
- Estabilidad política nacional

Las zonas económicas especiales establecidas en China son reconocidas a nivel mundial por su éxito y este país cuenta ya con el *know-how* en la administración y promoción de estos territorios de desarrollo. Estas zonas fueron consideradas como las “ventanas geográficas de la apertura china al exterior”, puesto que el gran dinamismo de las economías del sudeste asiático fue uno de los objetivos a imitar, generando una importante penetración en el tejido comercial de la economía china con el resto del

mundo y llevando a este país a ser considerado por muchos como “la fábrica del mundo” (Gallardo, 2018).

En ese sentido, el megapuerto de Chancay no sólo debe verse como una inversión en infraestructura, sino como una oportunidad de desarrollo de un corredor económico que permita incrementar el comercio y diversificar la oferta exportable (Santa Gadea & Aquino, Conmemoración del 50 Aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre el Perú y la República Popular China, 2021). No obstante, se deben recalcar ejemplos de poco éxito como las zonas económicas especiales en India, las cuales fueron pioneras en su creación, pero al no contar con estos requisitos, obtuvieron rendimientos menores a los esperados.

Como resultado del adecuado desarrollo de una zona económica especial se tiene el establecimiento de industrias que en otras condiciones buscarían mercados con mayor número de consumidores y, al mismo tiempo, el desarrollo de clústeres de proveedores y mano de obra calificada para el suministro de estas mismas empresas. En otras palabras, las zonas económicas especiales inician y establecen un ambiente de emprendimiento, transmisión e innovación tecnológica ideal para el establecimiento de cadenas de valor en productos diversificados.

En ese sentido, se resalta la importancia de proyectos como el Parque Industrial de Ancón (PIA). Este proyecto fue propuesto dentro del Programa Nacional de Diversificación Productiva del Ministerio de la Producción y propone ser un polo de desarrollo sostenible e innovador que genere 120 mil puestos de trabajo. Este se encontrará en el kilómetro 48 de la carretera Panamericana Norte y cuenta con un espacio de 715 hectáreas. Se espera que se generen US\$ 280 millones en exportaciones y se adjudicará este año 2021 debido a su priorización dentro de la cartera de ProInversión. Su desarrollo complementa al puerto de Chancay en el establecimiento de un corredor logístico y además productivo, dando a los exportadores acceso a espacios industriales en un ambiente tecnológico, de innovación y sostenible. Al igual que los proyectos de complementación vial, se propone su eficiente y veloz desarrollo y su posible réplica en espacios aledaños.

Es importante también resaltar la necesidad de reducir la brecha digital en el país para lograr aumentar esta competitividad. En ese sentido, se observa que la única conexión por fibra óptica entre la costa oeste de Sudamérica y el resto del mundo es a través de EE. UU. y se destaca el único nodo de conexión llega a Perú a través de Lima. En ese sentido, nuestra conexión con el Asia Pacífico y especialmente con China depende ampliamente de nuestra conexión con EE. UU., por lo que la región como conjunto debe plantearse proyectos para la implementación de cables ópticos submarinos intercontinentales que nos permitan conectarnos a dicha región y diversificar nuestra capacidad tecnológica.

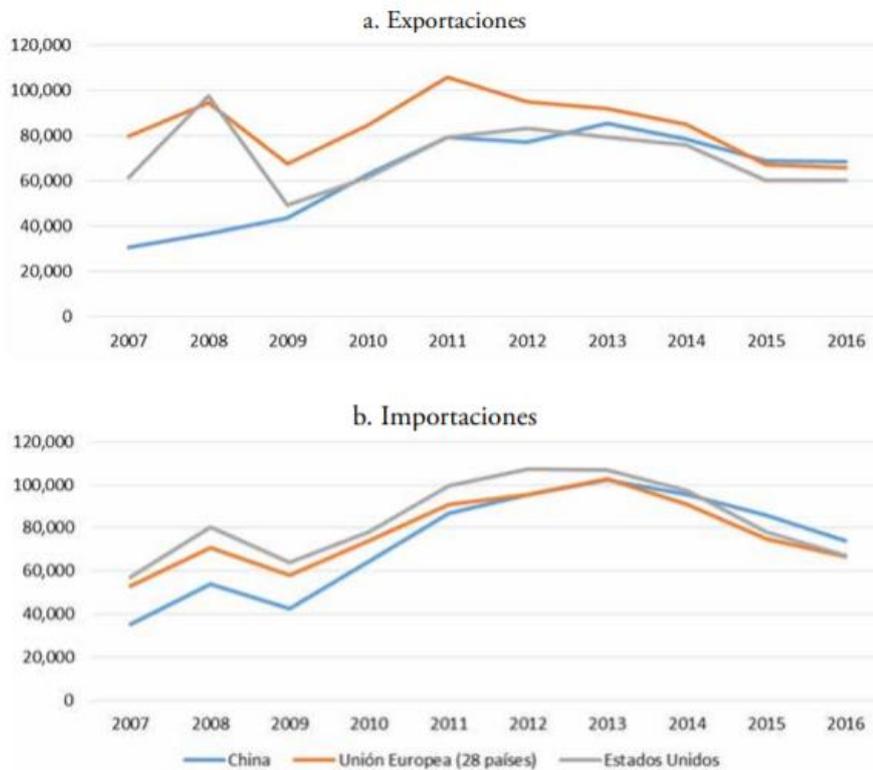
La conexión digital a China nos permitirá unirnos a la iniciativa de la Ruta de la Seda Digital, pudiendo acceder a la tecnología 5G y nos permitirá también acceder al mercado chino digital en toda su extensión, desde el *Big Data, blockchain, cloud computing, Fintech*, etc. Es así como, para poder complementar el megapuerto de Chancay es importante evaluar las conexiones digitales que se requieren para interactuar con el nuevo mercado al que nos estamos abriendo y poder así ganar competitividad a lo largo de la región. Chile ya ha planteado estudios de factibilidad al respecto estableciéndose como nodo de conexión entre Asia y Sudamérica, plantear una contrapropuesta es fundamental.

### **3.3.1.3. Posibilidad para la ampliación y diversificación de oferta exportable.**

El Perú ha entablado conversaciones y definido acuerdos comerciales con las principales potencias del mundo. Es así como, en el año 2019, se cumplieron 10 años de la firma del TLC con el mayor socio comercial del Perú. El país asiático es el principal socio comercial del Perú desde el año 2014 y de Sudamérica, tal como lo indican los gráficos Gráfico 28 y Gráfico 29; sin embargo, las oportunidades de crecimiento y desarrollo aún no están agotadas. Esto es pues, las exportaciones

peruanas con valor agregado a China solo conforman el 4.4% del total. Aunque es un porcentaje bastante reducido, estas exportaciones con valor agregado han ido incrementando su valor en un 13.5% con respecto al primer semestre de 2018 (Andina, 2019).

Gráfico 28 Principales socios comerciales de Sudamérica, 2007-2016

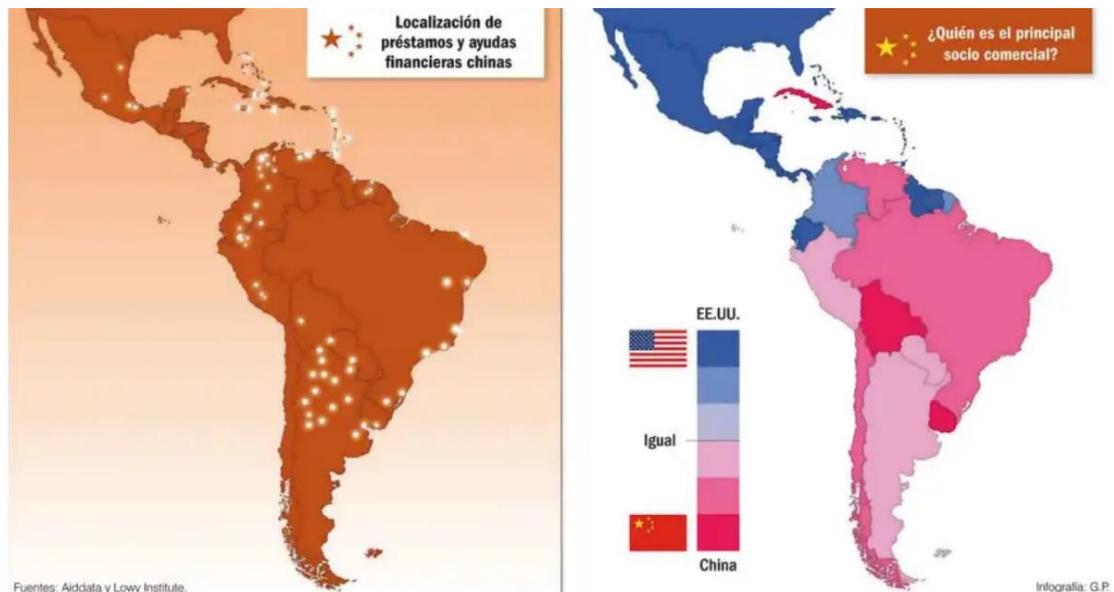


Fuente: Fernández Rodríguez (2018). Elaboración: Fernández Rodríguez (2018).

Es evidente que en América Latina y el Caribe aún hay un gran número de economías para las que EE. UU. continúa siendo el mayor socio comercial. Sin embargo, tal como se observa en el Gráfico 29, China ha ingresado con préstamos y ayudas financieras a casi todos los países de dicha región, lo cual permitiría un acceso a una mayor cuota de mercado en el futuro. Por otro lado, enfocándonos en el plano sudamericano, el Gráfico 30 muestra que el nivel de exportaciones de la región sudamericana hacia el

gigante asiático tuvo un amplio crecimiento desde el año 2016 mientras que los países con mayor comercio con EE. UU. mantuvieron sus niveles estables. Esta abismal diferencia en crecimiento podría también poner presión en países de Centroamérica y el Caribe para girar hacia una preferencia por el comercio con China.

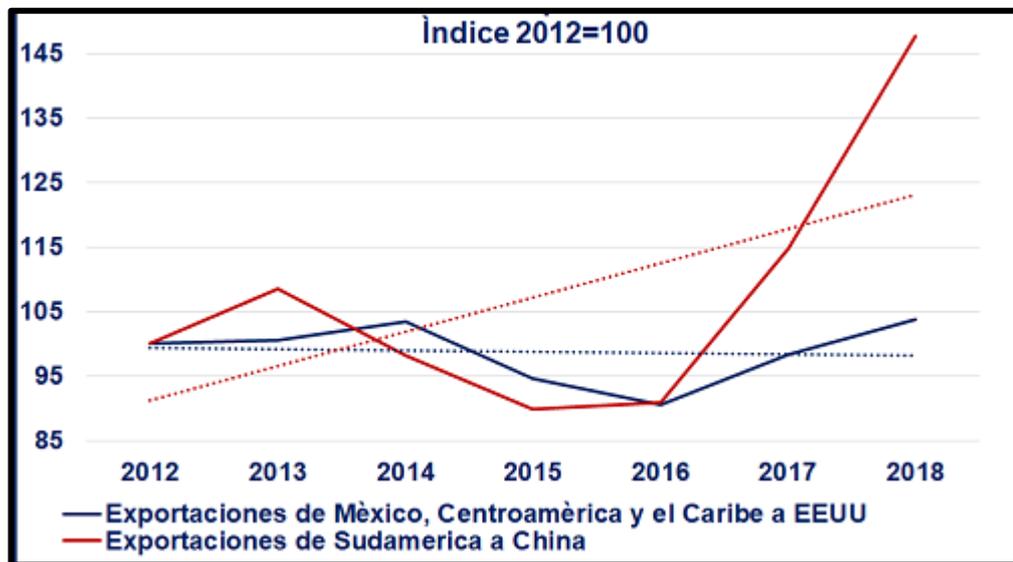
Gráfico 29 Influencia china en Sudamérica, 2019



Fuente: Darío (2019). Elaboración: Darío (2019).

En tal sentido, es indispensable la identificación y diversificación de la oferta exportable. El Perú cuenta con una gran cantidad de recursos; sin embargo, tal como se mencionó en el apartado anterior, la integración a las cadenas de valor no deberá darse en productos de bajo valor agregado (materias primas) o de reexportación; sino en sectores que puedan generar eslabonamientos orientados a la producción de manufacturas y de constante incremento de valor agregado.

Gráfico 30 Exportaciones de Latinoamérica por bloque, 2012-2018



Fuente: UNCTAD. Elaboración: Ugarteche, Martínez (2019).

Para lograr ingresar con nuevos productos al mercado chino entonces el Dr. Carlos Aquino (2021) plantea 3 puntos fundamentales a tomar en cuenta:

El primero de ellos es que China es el único país que cuenta con todas las ramas de producción industrial y su plan quinquenal plantea un fortalecimiento aún mayor de su sector industrial y tecnológico para lograr ser autosuficiente, esto implica un mantenimiento o aumento de la demanda china de los productos peruanos ya exportados a corto y mediano plazo.

En segundo lugar, la economía china se encuentra en una búsqueda por la economía verde en el cual se demandará el litio, producto que se encuentra en el Perú y aún no ha sido explotado para su uso por ejemplo en las baterías renovables.

En tercer lugar, el crecimiento poblacional y la creciente tasa de movilización campo-ciudad en China requieren de la continua expansión de las zonas urbanas y la construcción de viviendas en las ciudades principales. De acuerdo con el Banco Asiático de Desarrollo, este continente requiere de un total de US\$ 26.2 miles de

billones de inversión en infraestructura (entre 2016 y 2030). Esto presiona cada vez más la demanda china por insumos para los materiales de construcción requeridos, dentro de los cuales se encuentran los productos forestales que demanda china a nuestro vecino país de Chile. El Perú cuenta con los recursos forestales de la Amazonía peruana y podría lograr competitividad en este nicho. No obstante, este recurso requiere de la conexión vial de la selva con la costa que permita su extracción y exportación y una solución ya mencionada se encuentra en la Hidrovía Amazónica.

Asimismo, este punto también genera una tendencia al alza de la demanda china por alimentos, requiriendo el Perú de una ampliación de la canasta de productos exportables agrícolas, una ampliación de los suelos cultivables por medio de mayores proyectos de irrigación de las zonas desérticas y el apoyo a otros sectores por explotar como el forestal o el acuícola, tal como se realizó con el sector agroindustrial.

Finalmente, es meritorio hacer referencia a las negociaciones iniciadas en abril de 2019 para la optimización del TLC Perú-China. Dentro de los temas que permitirán la profundización de las relaciones comerciales se están evaluando la incorporación de disposiciones sobre PYMEs, la cooperación aduanera, el comercio de servicios, inversión, propiedad intelectual y especialmente disposiciones en cuanto al comercio electrónico.

China cuenta con una gran experiencia en el desarrollo del comercio electrónico, siendo Badoo, Alibaba, Tencent las plataformas más conocidas y utilizadas a nivel global. En ese sentido, promover el apoyo de los gigantes chinos para lograr así colocar productos peruanos en estas plataformas podría ser una vía de entrada al mercado del Asia Pacífico y un impulso importante para la diversificación de la oferta exportable peruana. Sin embargo, se deberá tener en cuenta que el conocimiento del consumidor chino es vital para estos fines, siendo necesario delimitar sus intereses, costumbres y gustos que permitan la adaptación de nuestra producción a estos.

De acuerdo con el Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2025 (2015):

*“Más de 90 cadenas productivas priorizadas a nivel nacional (entre ellas, mango, banano, uva, textiles y confecciones, fibra de alpaca, productos de la pesca, exportación de servicios, servicios de salud, manufacturas, industria de la madera, artesanía de madera topa y joyería) fueron priorizadas a lo largo de los últimos años, en el marco del PENX.*

*Se brindó soporte y asistencia técnica a asociaciones vinculadas a cadenas productivas exportadoras, tales como la Central Piurana de Banano Orgánico – CEPIBO en Piura; la Asociación de Procesadores y Exportadores de Aceitunas, Aceite de Oliva y Derivados del Perú, PROOLIVO en Tacna; La Asociación Central de Productores Multisectoriales - ASCENPROMUL en Puno; La Asociación de Artesanos de KAMAQ - Artesanía textil en Cusco; la Comisión Regional de la Tara o Taya, CORETAYA en Cajamarca; la Asociación de Productores de Trucha, APIREC en Junín; la Asociación de Productores de Calzado, EXCAL en La Libertad, la Asociación Peruana de Productores de Limón, PRO LIMON en Piura; la Asociación de Productores y Exportadores de Palta, MEPALT en Ayacucho; y, la Asociación de Productores y Exportadores de Mango, AGROTAM en Piura”*

En ese sentido, cuando evaluamos las exportaciones a China observamos a nivel porcentual el potencial ya ejecutado, en una gran magnitud gracias a los esfuerzos a nivel multisectorial. El Gráfico 31 indica que las exportaciones de cobre refinado a China han llegado a un 61% del potencial exportador. A nivel monetario, el Perú tiene US\$ 706 millones de potencial sin explotar restante de este producto en particular. Del mismo modo, la harina de pescado tiene un potencial sin explotar de US\$ 909 millones y las uvas frescas US\$ 210.4 millones, habiéndose explotado sólo el 54 y el 30% respectivamente.

Gráfico 31 Potencial de las exportaciones peruanas y potencial realizado en el mercado chino por producto

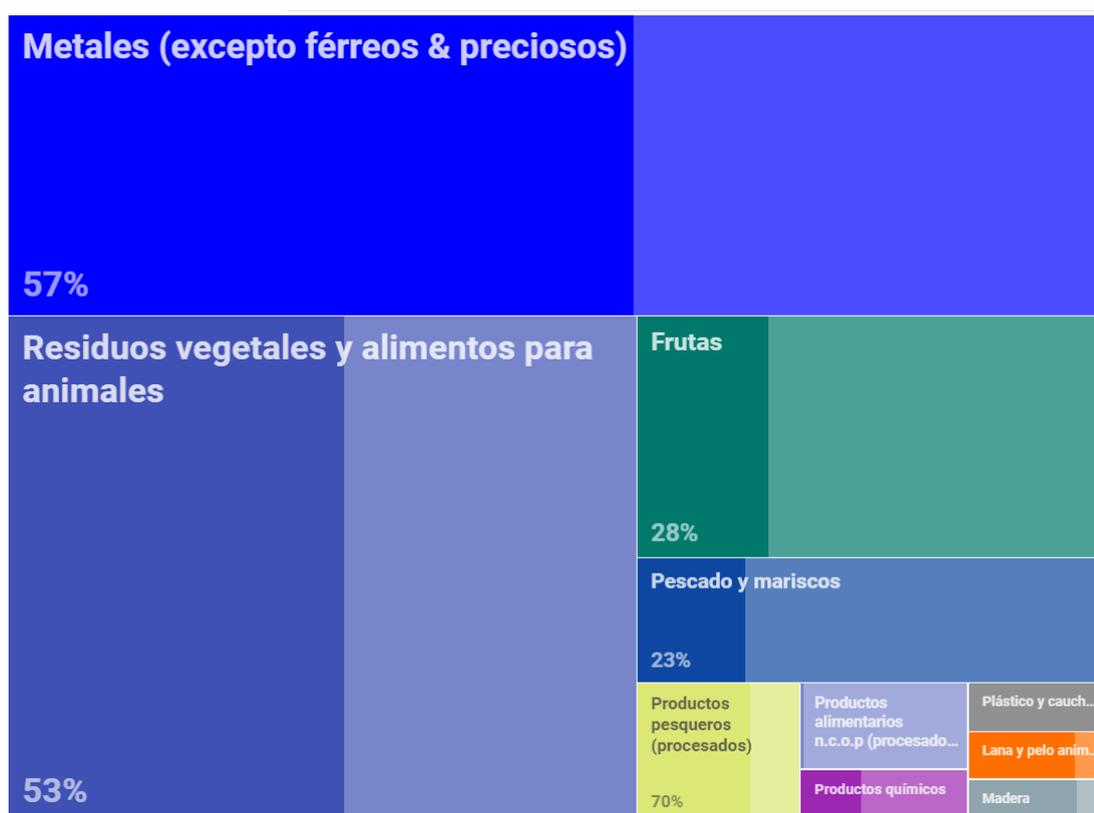


Fuente: INTRACEN.ORG (2021). Elaboración: INTRACEN.ORG (2021)

En cuanto al potencial realizado por sectores, los metales exportan el 57% (US\$ 888.5 millones) del potencial total de exportación, mientras que los residuos vegetales y alimentos para animales exportan 53% (US\$ 923.2 millones) del potencial. El sector frutas (US\$ 511 millones) y el sector pescado y mariscos (US\$ 282 millones) han logrado menos del 30% del potencial de exportación. En ese sentido hay un gran potencial de ampliar la producción de la canasta exportadora actual para poder cubrir la demanda real, por medio del megapuerto de Chancay la posibilidad de transportar mayores cantidades a menores costos será posible eliminando las barreras de falta de infraestructura y logística; sin embargo, la generación de conexiones B2C a través del

comercio electrónico o B2B a través de las ferias de comercio internacional son necesarias para poder llevar la producción nacional y construir el corredor económico.

Gráfico 32 Potencial de las exportaciones peruanas y potencial realizado en el mercado chino por sectores

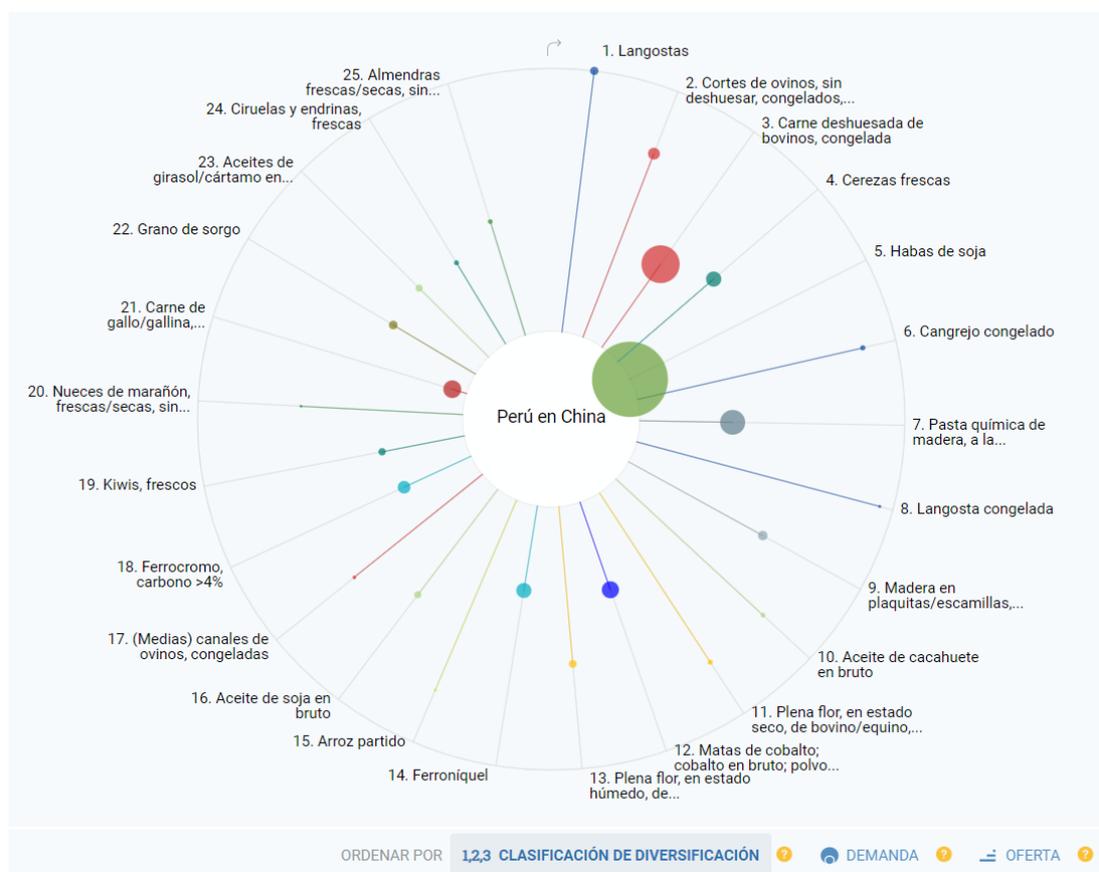


Fuente: INTRACEN.ORG (2021). Elaboración: INTRACEN.ORG (2021)

Por otro lado, las posibilidades de ampliar la oferta exportable a China que se observan en el Gráfico 33. El tamaño de la circunferencia de cada producto corresponde a la demanda estimada en el mercado chino (las importaciones del mercado j por el producto k, aumentado por el crecimiento esperado del PIB per cápita), la extensión de la línea corresponde a la oferta de los productos (la participación de las exportaciones del país i en las exportaciones totales del producto k, multiplicado por

el crecimiento esperado del PIB del exportador, relativo al crecimiento esperado del PBI de otros exportadores del mismo producto) y finalmente el orden numérico de los productos se encuentra dado por el indicador del potencial de exportación (oferta × demanda × facilidad de comercio bilateral). Esta diversificación propuesta por INTRACEN.ORG (2021) se orienta hacia la explotación de las ventajas arancelarias que ya se tienen y al mismo tiempo de productos de similar sector a los ya exportados.

Gráfico 33 Posibilidades de diversificación de la oferta exportable

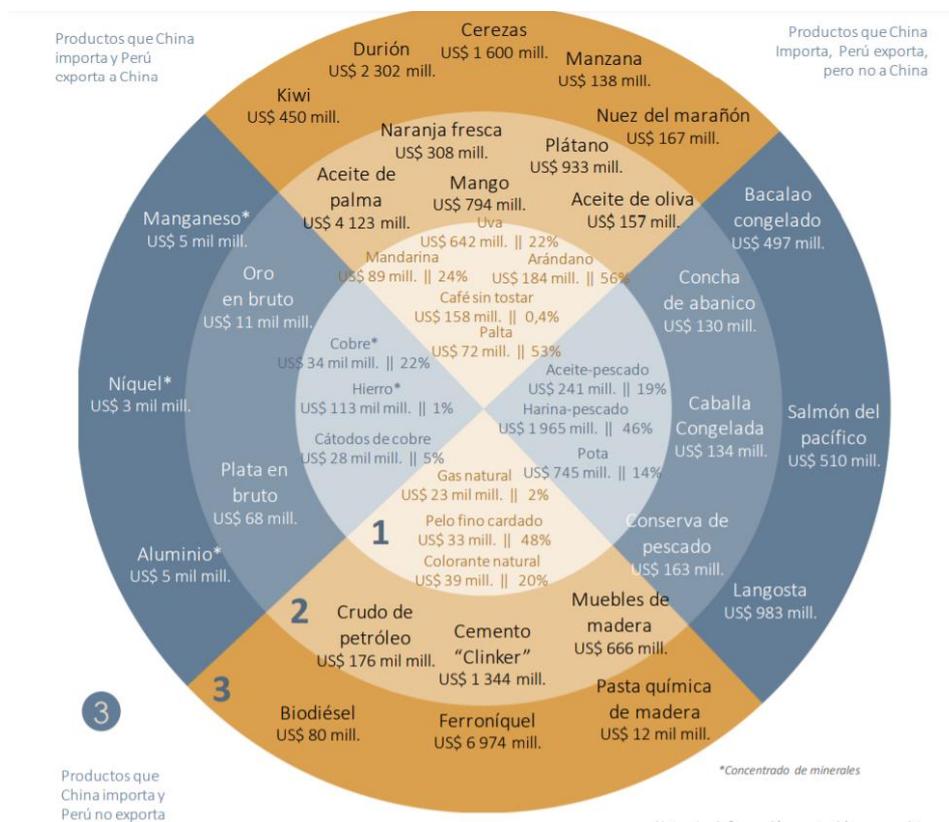


Fuente: INTRACEN.ORG (2021). Elaboración: INTRACEN.ORG (2021)

Para el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021) la diversificación de la oferta exportable se presenta en el tercer nivel de los anillos del Gráfico 34, siendo

estos productos que China importa y se encuentran dentro de los sectores que Perú exporta, pero aún no lo hace. Asimismo, el segundo nivel cuenta con productos que el Perú exporta al resto del mundo, pero no a China. Finalmente, en el nivel 1 se encuentran los productos que exporta el Perú a China, pero que aún podría exportarse más dada la demanda de ese país.

Gráfico 34 Radial de posibilidades de diversificación de la oferta exportable



Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021). Elaboración: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021).

Es así como podemos notar en la Tabla 3 que de la importación China de bienes que el Perú ya tiene experiencia en su exportación a dicho país, la oferta peruana sólo ha cubierto el 4.4% de US\$ 320 mil millones. Destacamos la oferta a nivel agro que ha

cubierto únicamente el 2.6% de la demanda china de US\$ 13 mil millones. Esto demuestra que se requiere continuar con el apoyo a las empresas agroindustriales y a los pequeños exportadores puesto que aún queda espacio para el crecimiento de este sector.

Del mismo modo, el monto dinerario que corresponde a los bienes que China importa del resto del mundo, pero no del Perú a pesar de ser productos que ya forman parte de la oferta exportable peruana equivale a US\$ 480 mil millones, destacando los US\$ 19 mil millones correspondientes al sector agro.

Finalmente, dentro de los bienes que importa China, pero que Perú aún no oferta a nivel internacional se ha identificado un gran potencial con US\$ 1.3 billones por aprovechar. Dentro de los productos identificados se encuentran la langosta, el aluminio, el kiwi, la manzana, etc.

Tabla 3 Importación china 2020

Importación China 2020 (Mil Mill. US\$)			Minería	Agro	Pesca	Otros
1	Productos que China importa y Perú exporta a China	320 (4,4%)	197 (6,2%)	13 (2,6%)	7 (16%)	103 (0,5%)
2	Bienes que China importa y Perú exporta <sup>1</sup> , excepto a China	480	11	19	1	449
3	Bienes que China importa y Perú no exporta	1 256	25	121	7	1 103
Total →		<b>2 056</b>	<b>233</b>	<b>153</b>	<b>15</b>	<b>1 655</b>

<sup>1</sup>Oferta exportable cuando el monto de la partida supera US\$ 1 millón

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021). Elaboración: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021).

### **3.3.2. A nivel político: Posicionamiento geoestratégico:**

Se debe evaluar el posicionamiento del Perú a nivel político, esto es en cuanto a la posición que desea ocupar en la América del Sur y en cuanto a su posición en el Asia Pacífico. A continuación, se evalúan estas posibilidades.

#### **3.3.2.1. Fortalecimiento de nuestra proyección en América del Sur.**

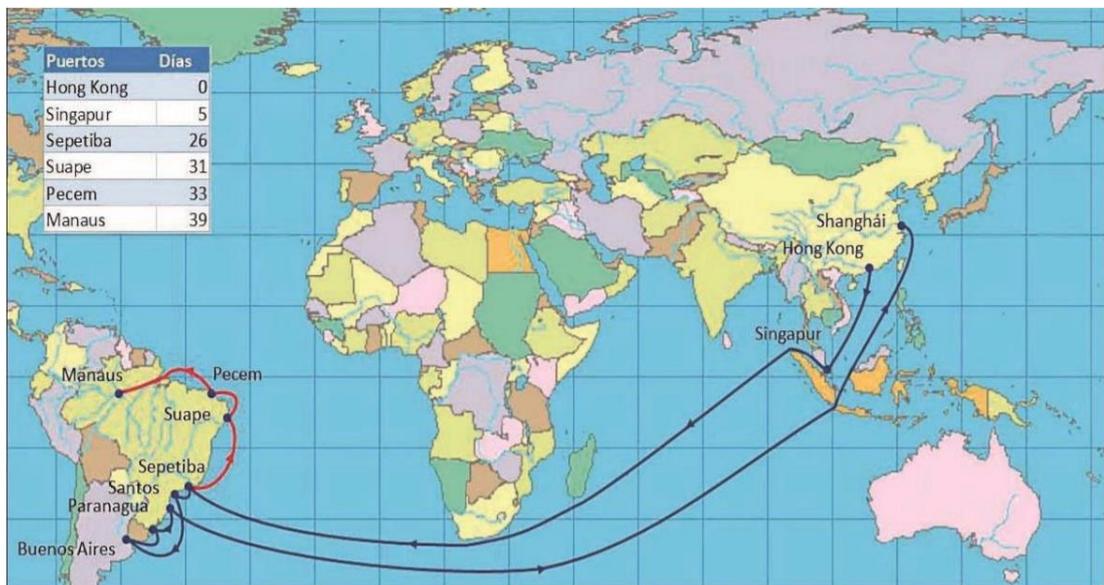
Perú se encuentra ubicado en el centro de la costa del Pacífico de Sudamérica, contando con una natural y amplia proyección geográfica para conectar ambas costas del océano, particularmente Sudamérica con su mayor socio comercial, China. Cuenta además con adecuadas condiciones de navegabilidad en el litoral marítimo, así como en los ríos y lagos del país. Al mismo tiempo, existe una potencialidad importante en lograr convertirse en un canal de paso hacia el Brasil y el Atlántico. En los Gráfico 35 y Gráfico 36 se muestran las rutas de llegada a ambas costas de Sudamérica desde el Asia y el número de días que requiere hacerlo en la actualidad. Como se ha mencionado previamente, los flujos de comercio se dan en una gran escala en los corredores troncales horizontales (este – oeste), mientras que son los corredores alimentadores verticales (norte – sur) los que cuentan con una menor escala, pero permiten llegar a los mercados nacionales para el establecimiento de cadenas de valor. En ese sentido, ganar competitividad en la dorsal del Pacífico es de vital importancia para el posicionamiento de *hub* logístico comercial regional.

Gráfico 35 Rutas marítimas entre Sudamérica y Asia por el Pacífico



Fuente: Santa Gadea (2019). Elaboración: Santa Gadea (2019).

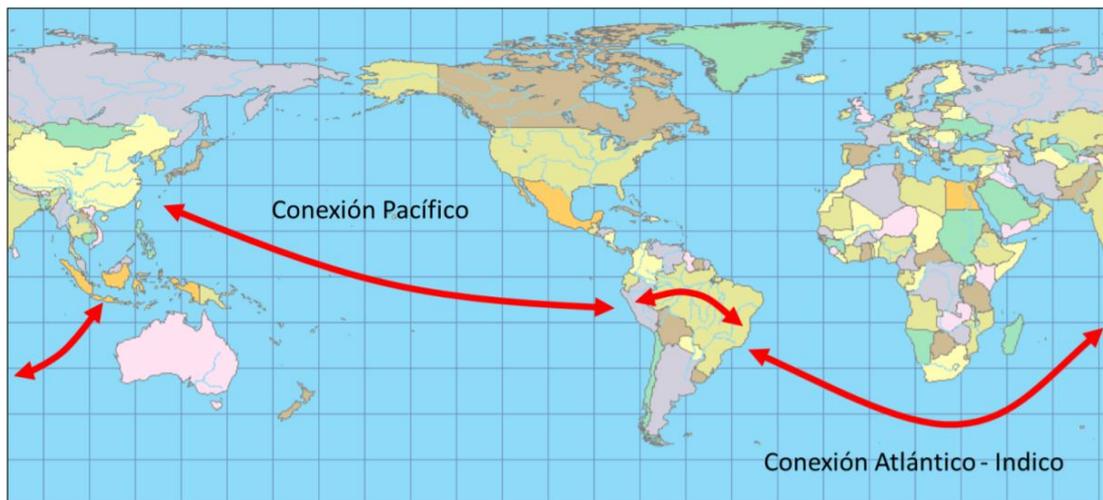
Gráfico 36 Rutas marítimas entre Sudamérica y Asia por el Atlántico



Fuente: Santa Gadea (2019). Elaboración: Santa Gadea (2019).

Tal como lo indica la OCDE, los costos de transacción en las operaciones de comercio internacional se encuentran entre el 1 y el 15% del monto total de la misma. Esto da un amplio espacio para la mejora y la reducción de los costos logísticos que permitan aumentar nuestra competitividad con países vecinos. El megapuerto de Chancay podría significar una reducción en el tiempo de traslado de mercancía de Asia a Sudamérica de hasta 45 a tan sólo 22 días como se muestra en el Gráfico 37, lo que implicaría una gran mejora en la competitividad desde ya, solo contando con el proyecto en operación. Adicionalmente, es importante mencionar que este es el único puerto que *Cosco Shipping* maneja en su totalidad de la costa del Pacífico, lo cual implica una gran atención de China tanto del sector privado como público en el desarrollo eficiente y a largo plazo de este proyecto (Pajuelo, 2019).

Gráfico 37 Posible ruta marítima directa a través del Puerto de Chancay



Fuente: Santa Gadea (2019). Elaboración: Santa Gadea (2019).

El planteamiento estratégico de posicionar al Perú como *hub* logístico / comercial de la región se ha plasmado tanto en el Plan Estratégico Nacional Exportador al 2025 (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2015), en el Plan de Infraestructura para la Competitividad (Ministerio de Economía y Finanzas, 2019), como en el Plan

Nacional de Competitividad y Productividad 2019-2030 (Consejo Nacional de Competitividad y Formalización, 2019). No obstante, queda aún un gran espacio para la articulación de todas estas políticas y planes.

En la Tabla 4 se muestran, de acuerdo con los planteamientos de Michael Porter, los factores determinantes para impulsar la competitividad del Perú y fortalecer su proyección en la región:

Tabla 4 Factores determinantes para la competitividad de Michael Porter

Niveles	Factores determinantes para la competitividad		
Microeconómico	Mejora del ambiente de negocios	Impulso al desarrollo de clústeres	Desarrollo social sostenible
Macroeconómico	Mejora de las instituciones	Fortaleza de la política macroeconómica	

Fuente: (Porter, 1991). Elaboración Propia.

En ese sentido, las políticas nacionales y regionales no solo deberán tener en cuenta factores macroeconómicos, sino que deben plantearse también en pro del ambiente de negocios del país que permita atraer inversión extranjera directa, del sector empresarial tanto de PYMEs como de los grandes empresarios nacionales para que logren la interconexión por medio de clústeres de producción y cuenten con los bienes públicos suficientes y necesarios que aseguran su correcto y eficiente funcionamiento. Finalmente, se debe tener en cuenta dentro de la elaboración de políticas a la sociedad

que forma parte de la fuerza laboral y del contexto en el que se desarrolle dicho sector privado.

Es así como, si bien Brasil es el gigante de la región, tanto a nivel comercial como económico, su posición como líder nunca se ha encontrado bien definida por una política exterior acorde con la misma. Tal como se ha mencionado previamente, su orientación se concentra en la conexión transatlántica; sin embargo, esto podría implicar un espacio en el que el Perú podría participar como *hub* y articulador de la producción regional que se exporte al Asia Pacífico. Asimismo, la conexión probable por medio del Amazonas con este país limítrofe nos abriría aún más las puertas como conector de ambos océanos por medio de una salida al Atlántico.

Un gran ejemplo de fortalecimiento de la proyección de un país con respecto a su región por medio del desarrollo de infraestructura portuaria china es el caso del puerto griego de Pireo. *Cosco Shipping* ha invertido más de US\$ 5 mil millones generando un aumento de la capacidad en un 700% y llevando a este puerto a convertirse en el mayor del Mediterráneo y el séptimo más grande de Europa (Casas, 2020). Este puerto, al igual que Chancay, se encuentra muy cercano a la ciudad capital, a 8 kilómetros de Atenas. Pireo es una parte integral de la ciudad capital puesto que ha logrado conformar un centro comercial-industrial muy importante a nivel regional y el más importante de su país.

Desde el año 2009, *Cosco Shipping* obtuvo la concesión del puerto y a 2021 cuenta con ya con el 67% de las acciones del puerto habiendo logrado aumentar la capacidad del puerto a 6.7 millones de TEUs. A pesar de la crisis financiera de 2009 y gracias a la inversión china, el puerto rompió récords en el volumen de transporte en 2011. Se han desarrollado 3 alianzas marítimas con otras empresas navieras que han permitido que el puerto sea parte de 15 rutas oceánicas y 51 rutas regionales. Su conexión vial se encuentra ampliamente desarrollada a través de una estación de metro ubicada a un costado del terminal portuario, al norte de esta estación se encuentra la estación ferroviaria de Proastiakos que conecta con Atenas y otras regiones como Corinto, Beotia, Euboea y Achaea, también se puede mencionar un bus con ruta expresa y

directa al Aeropuerto Internacional de Atenas y se cuenta con otras líneas de buses de conexión.

Este desarrollo multimodal se realizó debido a que *Cosco Shipping* evaluó una distribución de mercancías a lo largo de Europa por medios más rápidos y económicos como el ferrocarril. *COSCO* por lo tanto desarrolló el China-Europe Land-Sea Express (CELSE) con base en el Puerto de El Pireo. El transporte multimodal comienza por vía marítima desde el puerto de Ningbo en China, hasta el Puerto de El Pireo. Luego, el viaje continúa por tierra a través del ferrocarril que sube a Budapest en Europa central a través de Skopje en Macedonia y Belgrado en Serbia. En la actualidad, CELSE cuenta con 17 trenes en operación por semana, que cubren 1,500 puntos interiores en nueve países, lo que hace que la conexión en Europa sea más eficiente y conveniente (Song & Liagos, s/f).

En cuanto a desarrollo, en este puerto se lleva a cabo la Convención de Transporte Marítimo Bianual de Posidonia, la cual es visitada por empresarios del sector de todo el mundo. Asimismo, Pireo es un miembro de los *EcoPorts* o puertos ecoambientales y cuenta con una certificación ISO 14001 en cuanto a gestión ambiental contando con servicios de disposición de residuos generados por las embarcaciones, realiza pruebas a las aguas para evaluar los niveles de contaminación y trabaja con colegios cercanos para educar en cuanto al cuidado del medio ambiente. En cuanto a investigación, el puerto se ha asociado con la Universidad de Pireo y la Universidad de Cardiff para implementar un programa de monitoreo de la calidad de las aguas marinas y también cuenta con una sociedad con la Universidad Nacional Técnica de Atenas para monitorear los niveles de contaminación aérea. Finalmente, es importante mencionar la red permanente de aguas residuales que se ha desarrollado con los cruceros atracados en el puerto Pireo como hoteles flotantes, contribuyendo a los negocios locales de turismo. En ese sentido, todas las embarcaciones pueden descargar sus aguas residuales en el puerto y estas son conducidas directamente a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales de Atenas.

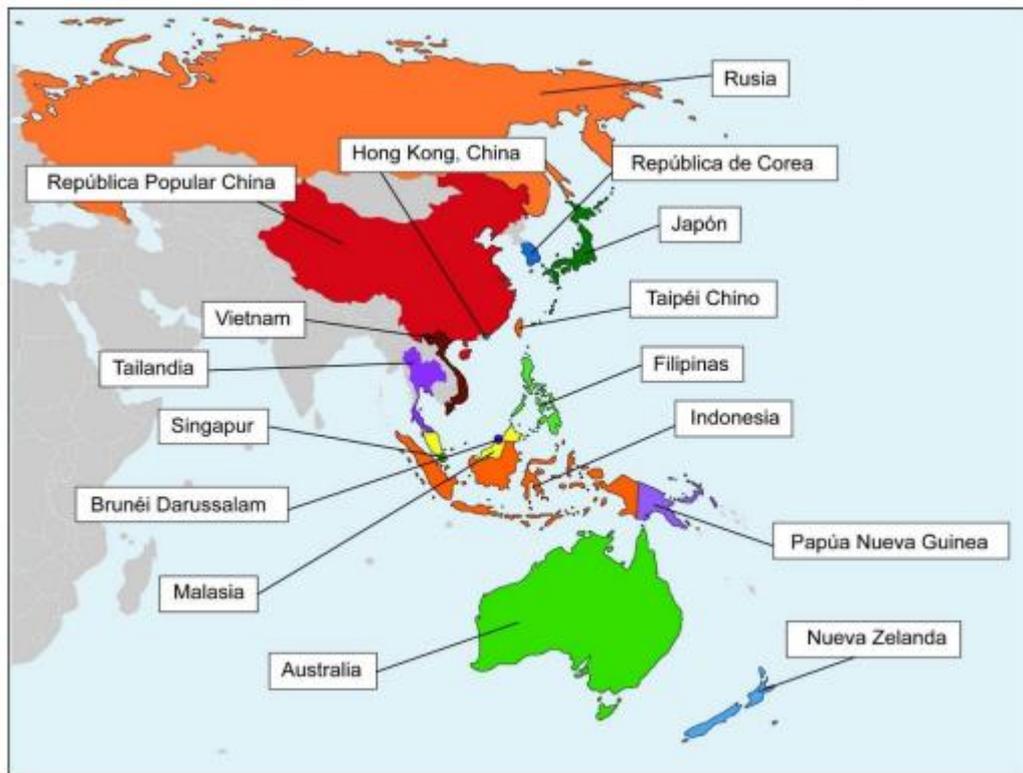
Grecia se unió a la BRI en el agosto de 2018 y el presidente Xi declaró que el puerto Pireo será reforzado para lograr fortalecer el rol de *hub* logístico y aumentar la capacidad de conectar rápidamente a China con Europa y África. Asimismo, el presidente chino indicó que se firmarían un total de 16 acuerdos para expandir sus inversiones en Grecia en los sectores de energía (la Corporación Estatal de la Red Eléctrica de China ha expresado su interés en proyectos de cable submarino para la provisión de energía a la isla de Creta), banca (el Banco de China abrió una sucursal en Atenas y el Banco Industrial y Comercial de China está en negociaciones) y transporte (Customs Today, 2019). En 2019, Grecia recolectó € 5.4 millones en tarifas de concesión (4% de los ingresos anuales del puerto), tal como lo mencionó el Embajador Lambridis, representante de Grecia en la OTAN, “Hace más de una década, cuando Grecia lanzó una oferta internacional para la administración de este puerto, Pireo era aún un puerto en decadencia” (Athens Bureau, 2021). Es así cómo además de los ingresos directamente recaudados por el estado griego, los ingresos que provienen de los sueldos y salarios, de la tecnología implementada y la modernización del sector logístico, así como los ingresos indirectos producto del turismo y los clústeres generados han provisto de riqueza y desarrollo a su *hinterland*. Finalmente, hay que mencionar que desde 2019, el puerto de Pireo es el mayor puerto del Mediterráneo y uno de los de mayor crecimiento a nivel mundial con una fuerza laboral de casi 1,000 trabajadores (Xinhua, 2021).

### **3.3.2.2. Profundización de las relaciones político-económicas hacia el norte del Asia y el Sudeste Asiático.**

Los países del norte de Asia y el Sudeste Asiático a los que el Perú podría ampliar su proyección comercial, económica y política podrían ser definidos como los 16 miembros de APEC (Gráfico 38). Estas economías conforman una de las regiones con mayor dinamismo económico y de mayores transformaciones que han permitido

destacarse como referentes en cuanto a competitividad y productividad (Santa Gadea, 2020).

Gráfico 38 Economías de Asia y Oceanía en la cuenca del Pacífico miembros del APEC



Fuente: Santa Gadea (2020). Elaboración: Santa Gadea (2020).

Como región, su cuota de participación en el PBI mundial se encuentra por encima de América del Norte y la Zona Euro, representando el 32.5% de la economía global en 2019. Al mismo tiempo, durante las últimas 2 décadas ha logrado las mayores tasas de crecimiento promedio. Su orientación ha sido crecer por medio de las exportaciones, pero para lograrlo se han convertido en el centro de los procesos de producción de bajo costo y del desarrollo logístico del comercio internacional. Las economías con mayor dinamismo han sido Vietnam y China.

Es importante mencionar que el comercio intrarregional ha sido uno de los factores de éxito de esta región, puesto que ha permitido desarrollar cadenas de valor que establecieron una alta integración regional y al mismo tiempo redujeron el riesgo ante crisis extrarregionales. Se puede observar que las exportaciones manufactureras provenientes de esta región ocupan el 41.6% (en 2018) de la exportación manufacturera global, muy por encima de cualquier otra región, especialmente de América Latina y el Caribe que cuenta con una participación del 1.3%.

En cuanto al comercio de servicios, las economías de esta región no han logrado liderar en cuanto a cuota de participación global (20% en 2018) puesto que se encuentra concentrado en algunas pocas economías. Esta falencia es trascendental puesto que este sector es la clave para el crecimiento económico y competitivo, la creación de empleo y la facilitación del desarrollo de las cadenas de valor en una economía internacional interconectada. No obstante, se puede observar una tendencia al alza de la IED intrarregional en los sectores de *retail*, financiero y economía digital.

Además de lo exportado a China, las exportaciones a la región del Asia Pacífico alcanzaron el 41.6% del total de las exportaciones peruanas al mundo en 2019. Es importante mencionar que el 92.7% de estas exportaciones al Asia Pacífico se concentraron en China, Corea y Japón, así también se observa una concentración de las exportaciones a esta región en sectores tradicionales. Las exportaciones no tradicionales no llegan a 10% del total de exportaciones; sin embargo, se ha podido un cambio en los sectores dominantes pasando de una concentración en textil, pesquero y siderúrgico a una concentración en pesca, agropecuario y agroindustrial. El incremento del comercio diversificado permitirá reducir el riesgo de la fluctuación de precio de los *commodities* que exportamos. Si continuamos con una amplia concentración en la exportación de cobre, las oscilaciones tendrán un grave impacto en los ingresos del país.

A pesar de lo comentado, es importante recalcar que la concentración exhibida a nivel regional en las exportaciones tradicionales se ve enfatizada por el mercado chino, donde la participación de los productos no tradicionales no alcanza los dos dígitos. El resto de los países de la región tiene un comportamiento diferente, puesto que la participación de las exportaciones no tradicionales de la región exceptuando a China asciende a 20% en 2019, destacando las exportaciones a Corea del Sur como un nuevo mercado de estos productos, además de Japón con montos similares de exportación no tradicional.

En suma, la región Asia Pacífico requiere que el Perú diversifique aún más su oferta exportable e incorpore mayor valor agregado a sus productos. La Dra. Santa Gadea (2020) sugiere que sean empresas de esta región las que lideren las cadenas de valor a las que el Perú apunte a insertarse por medio de bienes intermedios.

Para lograr insertarnos en estas cadenas de valor el Perú debe darle una alta prioridad a la mejora de la competitividad y la productividad. Para lograrlo se sugieren reformas estructurales hacia la “apertura, el buen funcionamiento, la transparencia y la competitividad de los mercados (Pacific Economic Cooperation Council, 2019). En la Tabla 5 se muestra la posición global del Perú a nivel de competitividad y las respectivas posiciones de los demás países de la región Asia Pacífico, siendo su ranking el penúltimo de la lista. El detalle de las puntuaciones obtenidas por rubro considerado para desarrollar el Índice Global de Competitividad (Gráfico 39) describe una necesidad de mejora urgente en el pilar III de Adopción de tecnologías de información y comunicación y en el pilar XII de Capacidad de Innovación, lo que nos lleva a considerar nuestra participación en la Ruta de la Seda Tecnológica que nos permita acceder a transferencia tecnológica que nos impulse tanto en competitividad como en productividad y se pueda tener además de una relevancia a nivel regional, pero también respecto a otras regiones con una oferta exportable sustituta como África que se encuentra ya inmersa en la BRI.

Sólo a manera de ejemplo, países como la República Democrática del Congo, Kazajistán, Mongolia, Zambia, Indonesia y Armenia son también productores de cobre y a la vez son países miembros de la BRI que gozan de una posición geográfica mucho más próxima que la del Perú respecto de China (Casas, 2020). Esta es desde ya una ventaja comparativa potente que puede significar un alto riesgo para las exportaciones de este producto. Del mismo, la región africana, rica en productos agrícolas y con empresas de alcance global (como las presentes en Sudáfrica) podrían acaparar con mayor rapidez y eficiencia el mercado del Asia Pacífico reemplazando nuestras exportaciones. Es importante mencionar la participación de estos países en la BRI desde mucho antes que el Perú y, por lo tanto, con mayores montos invertidos en ellos por la propia China y otros países de la región.

Tabla 5 Índice Global de Competitividad 2019: Posición en el ranking global de las economías de Asia Pacífico y el Perú

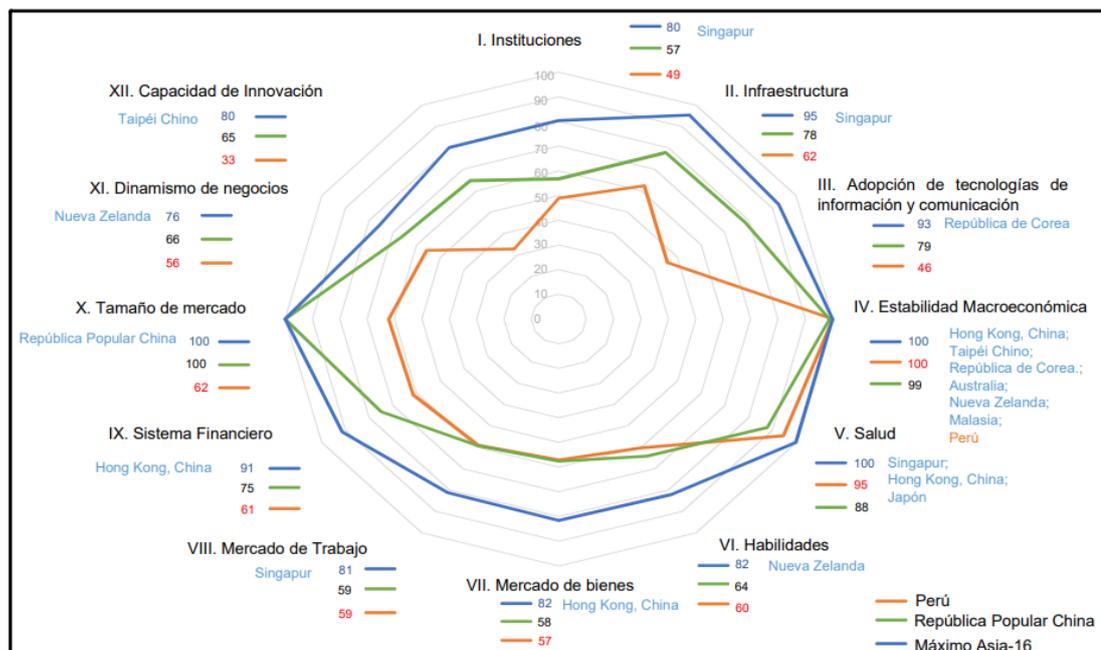
Economía	Índice Global
Singapur	1
Hong Kong, China	3
Japón	5
Taipéi Chino	11
República de Corea	13
Australia	16
Nueva Zelanda	19
Malasia	27
República Popular China	28
Tailandia	40
Rusia	43
Indonesia	50
Brunéi Darussalam	56
Filipinas	63
<b>Perú</b>	<b>65</b>
Vietnam	67

Fuente: Santa Gadea (2020). Elaboración: Santa Gadea (2020).

En ese sentido, otros puntos en los que debemos afianzar puesto que nos encontramos lejos de la región Asia Pacífico son Infraestructura, Sistema Financiero y Dinamismo de Negocios. Realizado este análisis, el Perú podría encontrar mecanismos de consultas o de cooperación que permitan acercarse a los países de mayor desarrollo en estos puntos como lo son Singapur, Corea, China y Nueva Zelanda y recibir guías sobre sus experiencias en dichos ámbitos, las políticas adoptadas, los riesgos y experiencias de éxito, entre otros temas para así evaluar una posible adaptación y aplicación a la realidad peruana.

La BRI ha configurado en la actualidad hasta 35 corredores económicos, lo cual implica 6 años de *expertise* en la implementación de estos en otras regiones y especialmente en el Asia Pacífico. Es importante realizar intercambios de información y experiencias de éxito con los países del Sudeste Asiático en cuanto a esto, sea a través de APEC o a través de diálogos bilaterales.

Gráfico 39 Comparación del Perú, la República Popular China y la economía más competitiva de Asia-16 por pilares del Índice Global de Competitividad 2019



Fuente: Santa Gadea (2020). Elaboración: Santa Gadea (2020).

### **3.3.2.3. Posibilidad de que el Perú se convierta en eje en las relaciones entre la R.P. China y los demás países sudamericanos.**

El fortalecimiento de nuestra posición en la región por medio del megapuerto de Chancay y el desarrollo de un *hub* logístico se encuentra también sustentado en la Asociación Estratégica Integral que ha logrado establecer con China a lo largo de los años. La optimización del TLC se encuentra en camino, así como la ratificación de la decisión de adherirse como miembro pleno al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (aún en el Congreso). Esto ha contado con el gran empuje del trabajo del Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual ha llevado a cabo desde 1988 fórmulas de diálogo que han ido evolucionando, desde una la Comisión Mixta del Convenio Básico de Cooperación Económica y Técnica a los Mecanismos de Consultas Políticas y el Mecanismo de Diálogo Estratégico sobre Cooperación Económica (MDECE).

Asimismo, el trabajo del Banco Central de Reserva (BCR) y del Ministerio de Economía y Finanzas han logrado alcanzar puntuaciones óptimas en los rubros de estabilidad macroeconómica en la última década, logrando un ambiente de confianza en el sistema financiero y de cara a los inversionistas, empresarios y sociedad tanto nacional como internacional. Acompañando a estas instituciones, el trabajo de los demás sectores involucrados ha permitido que el Perú cuente con una percepción positiva por la comunidad internacional. La participación y contributiva en organismos y foros internacionales es fundamental, así como la labor de cada uno de los OSE entablando relaciones en los Estados receptores.

En ese sentido, el Perú siendo el segundo destino de inversión china en la región (después de Brasil), el tercer socio comercial en la región (después de Brasil y Chile) y el de mayor comunidad de inmigrantes chinos, miembro de APEC y de la Alianza del Pacífico, con ventaja a nivel del número de TLC con países asiáticos (Tabla 6), requiere de un plan que apueste por apuntalar los proyectos de inversión que permitan

desarrollar una mayor competitividad del país en la región. Al mismo tiempo, este plan deberá buscar la integración a las cadenas regionales de valor y a la articulación vial regional que permita una conectividad logística que asegure la presencia del país como *hub* logístico.

Tabla 6 Estado de los acuerdos comerciales entre países de América Latina y el Caribe y Asia Pacífico

	Australia	Brazil Barranquilla	China	República Coreana	Hong Kong China	India	Japón	Malaysia	New Zealand	Singapore	Thailand	Taiwan Pertenencia China	Vietnam
Argentina				En negotiation		PSA (2004)							
Brazil				En negotiation		PSA (2004)							
Chile	FTA (2009)	FTA (2006)	FTA (2006)	FTA (2004)	FTA (2014)	PSA (2007)	AA (2007)	FTA (2012)	FTA (2006)	FTA (2006)	FTA (2013)*		FTA (2014)
Colombia	En negotiation		FS	FTA (2014)			TN		In neg't	In neg't			
Costa Rica			FTA (2011)	FTA (2018)						TLC (2013)			
El Salvador				FTA (2018)								FTA (2008)	
Guatemala				Acuerdo de Cooperación (2018)								FTA (2006)	
Honduras				FTA (2018)								FTA (2008)	
México	TPP	TPP					AA (2005)	TPP	TPP	TPP			TPP
Nicaragua				FTA (2018)								FTA (2008)	
Panamá				FTA (2018)						FTA (2006)		FTA (2004)	
Paraguay				En negotiation		PSA (2004)							
Perú	TPP	TPP	FTA (2010)	FTA (2011)			AA (2012)	TPP	TPP	FTA (2009)	FTA (2011)		TPP
Uruguay				En negotiation		PSA							

Fuente: Santa Gadea (2019). Elaboración: Santa Gadea (2019).

A continuación se muestran las oportunidades abarcadas a lo largo de la presente tesis y sus respectivas recomendaciones de estrategia y acciones a tomar.

Tabla 7 Análisis de oportunidades

Oportunidad	Recomendaciones	Acciones
<p>I. Promover activamente las inversiones / productos en el Perú de manera que se aumenten los niveles de comercio con China y la región Asia Pacífico</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centrarse en sectores que agreguen valor a la producción y generar contacto con empresas chinas que cuenten con el <i>expertise</i> y puedan desarrollarlos</li> <li>2. Explotar en su totalidad la demanda potencial de nuestras exportaciones tanto a China como a la región Asia Pacífico</li> <li>3. Optar por exportar productos que no son exportados a China, pero sí son parte de la oferta exportable</li> <li>4. Ampliar la oferta exportable a través de aquellos productos derivados o de características y sectores similares a los ya exportados</li> <li>5. Insertarse a las plataformas de comercio electrónico como Alibaba, Badoo, Tencent, entre otros, con productos peruanos.</li> <li>6. Estudio del consumidor y el mercado chino / asiático</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reforzar las capacidades de la Embajada del Perú en China, así como de los consulados.</li> <li>2. Coordinar mecanismos de flujo de información sobre los avances de las <i>start-ups</i> peruanas y de los proyectos de innovación en las redes CITEs y de CONCYTEC con la Cámara de Comercio Perú China, la Asociación de Empresarios Chinos residentes en Perú y la Cámara de Comercio Perú Asia Pacífico información.</li> <li>3. Promover las inversiones en infraestructura estratégica en el Perú prioritariamente en los sectores tecnológico e industrial.</li> <li>4. Otorgar apoyo a los sectores forestal y acuícola, de manera similar al apoyo otorgado al sector agroindustrial</li> <li>5. Realizar conferencias por medio de las cuales se comparta la información con las MYPEs acerca del comercio electrónico y las formas de entrada a las plataformas chinas más populares y eficientes.</li> <li>6. En la optimización del TLC con China, buscar una reducción de los aranceles para los productos con mayor valor agregado exportado, así como gestionar autorizaciones para las medidas sanitarias y fitosanitarias para una mayor cantidad de productos de la canasta exportable.</li> </ol>

Oportunidad	Recomendaciones	Acciones
<p>II. Articular y reimpulsar la participación de la Alianza del Pacífico en APEC</p>	<p>1. Contar con países de un mismo corte de pensamiento económico en un solo bloque que permita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- negociar con China</li> <li>- articular estrategias de exportación a los mercados asiáticos</li> <li>- desarrollar cadenas regionales de valor a través de los proyectos ya iniciados</li> </ul> <p>2. Solicitar los cuatro países en conjunto y aprovechando las mayores facilidades o tarifas, tanto financiamiento como proyectos de IED para el desarrollo del corredor económico transpacífico en toda la región.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plantear la adopción de medidas conjuntas en cuanto a China.</li> <li>2. Desarrollar estrategias conjuntas que permitan articular las cadenas regionales de valor a las cadenas de valor globales lideradas por China.</li> <li>3. Desarrollar un plan para la implementación de un corredor económico a través del Puerto de Chancay y plantear el beneficio que representa para todos los países de la región, especialmente Chile y Colombia</li> <li>4. Plantear una solución conjunta para integrarnos a la Ruta de la Seda Digital, logrando el establecimiento de un cableado submarino de comunicaciones directamente de región a región.</li> <li>5. Evaluar la posibilidad de realizar participaciones conjuntas en las ferias internacionales de mayor renombre.</li> </ol>

Oportunidad	Recomendaciones	Acciones
<p>III. Promover activamente la cooperación científica y la innovación tecnológica entre el Perú y China / Asia Pacífico</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Como en el caso del puerto Pireo, promover las alianzas de <i>Cosco Shipping</i> con universidades, institutos tecnológicos y centros de investigación (CONCYTEC, red CITE) tanto nacionales como internacionales para la realización de proyectos conjuntos que permitan el desarrollo del <i>hinterland</i>.</li> <li>2. Para poder ser un <i>hub</i> regional, el Perú deberá mejorar su nivel de competitividad y productividad, esto requiere del diálogo tanto con China como los países del Asia Pacífico sobre las experiencias exitosas en cuanto a innovación, tecnología, instituciones y el desarrollo de corredores económicos en la BRI del <i>heartland</i>.</li> <li>3. Realizar convenios interinstitucionales para la capacitación del personal local requerido en el Puerto de Chancay y en los demás proyectos realizados en el país.</li> <li>4. Promover el aprendizaje del idioma chino (y otros de la región) y de su cultura en las instituciones educativas a nivel nacional, esto facilitará la realización de intercambios estudiantiles, profesionales, etc. a dicho país y el desarrollo de proyectos de investigación conjunta.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desarrollar proyectos de reducción de impacto ambiental y de control y seguimiento de la huella de carbono del Puerto de Chancay en coordinación con las principales instituciones educativas y de investigación del país.</li> <li>2. Coordinar la adhesión del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) a Alianza Internacional de Organizaciones Científicas de la Región de la Franja y la Ruta (ANSO).</li> <li>3. Impulsar la cooperación científica y los intercambios académicos en el marco del APEC y la BRI.</li> <li>4. En el marco de APEC proponer programas de capacitación, convenios interinstitucionales (centros educativos) y conversatorios en cuanto a ciencia, tecnología e innovación.</li> <li>5. Evaluar la exoneración total de visas a los ciudadanos chinos.</li> <li>6. Impulsar la certificación de estándares de calidad de los diferentes procesos y servicios en el puerto de Chancay y los proyectos conexos.</li> </ol>

Oportunidad	Recomendaciones	Acciones
<p>IV. Proponer la agilización de los procesos de ejecución de proyectos complementarios al Puerto de Chancay</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Profundizar las relaciones bilaterales con el Brasil y proponer soluciones de conexión eficiente entre la costa del Pacífico y la del Atlántico que permita la articulación de cadenas regionales de valor, así como la reducción de costos logísticos y tiempo de transporte de productos a la región del Asia Pacífico.</li> <li>2. Solucionar los conflictos para la ejecución de la Hidrovía Amazónica del Perú.</li> <li>3. Impulsar la ejecución de los proyectos de conexión del Puerto de Chancay con otros puntos de producción, transporte, etc. que permitan el acceso de todas los pisos altitudinales y sus productos a los mercados del Asia Pacífico.</li> <li>4. Proponer la creación de la Zona Económica Exclusiva que facilite la explotación del máximo potencial del Puerto de Chancay</li> <li>5. Impulsar el apoyo al desarrollo de proyectos como el Parque Industrial Ancón que promuevan la innovación y el acceso a los emprendedores a espacios de desarrollo de las cadenas de valor.</li> <li>6. Impulsar el complemento de la interconexión marítima por medio de la interconexión digital y la inserción a la Ruta de la Seda Digital.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La Cancillería podría incentivar la inclusión de esta iniciativa en la agenda de un posible primer gabinete binacional Perú - Brasil.</li> <li>2. Proponer diálogos sobre el caso de éxito brasileño en cuanto al desarrollo de una industria de bienes intermedios y la posibilidad de implementación de dicho modelo en el Perú.</li> <li>3. Dar prioridad a todos los proyectos de complementación del Puerto de Chancay mediante la creación de una comisión intersectorial que pueda encontrar soluciones a cada caso.</li> <li>4. Mejorar la coordinación de las políticas adoptadas entre los distintos niveles de gobierno que permitan mantener el ambiente de confianza en los inversionistas, empresarios y sociedad civil.</li> <li>5. Proponer un estudio de factibilidad para la interconexión digital con China y Asia Pacífico a través de cables ópticos submarinos intercontinentales.</li> </ol>

Oportunidad	Recomendaciones	Acciones
<p>V. Modificar la relación asimétrica bilateral entre Perú y China</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Impulsar la creación de espacios multilaterales para la coordinación de iniciativas y negociaciones en bloque con China en una relación de igual a igual.</li> <li>2. Impulsar acuerdos comerciales multilaterales que permitan limitar los conflictos por reglas de origen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Buscar apoyo político de países megadiversos (similares a Perú) miembros de la BRI</li> <li>2. Buscar apoyo político de países que busquen reducir la asimetría del esquema de la BRI.</li> <li>3. Proponer o apoyar iniciativas orientadas a constituir espacios de discusión multilateral en el marco de la BRI que establezcan reglas claras para su gobernanza.</li> <li>4. En el marco de la Alianza del Pacífico, coordinar de manera conjunta la negociación para una solicitud de eliminación o reducción de medidas arancelarias y no arancelarias que China ha mantenido en sus TLC bilaterales.</li> <li>5. En el marco de la Alianza del Pacífico, promover la realización de un Plan de Cooperación quinquenal orientado al desarrollo de infraestructura y capacitaciones para los países involucrados.</li> </ol>

Fuente y Elaboración: Propia

## CONCLUSIONES

1. China desarrolló la Iniciativa de la Franja y la Ruta como un proyecto sustentado en la teoría del *heartland* de Arthur Mackinder, creando corredores económicos terrestres para llegar a toda Asia y Europa. No obstante, la extensión de este proyecto a Latinoamérica es ya una realidad y las ideas de Alfred Mahan se integran al planteamiento inicial.
2. Los principales puertos a nivel global se concentran en Asia. Asimismo, el desarrollo o reactivación de puertos en las distintas regiones geográficas del mundo se ha logrado por medio de los capitales y la tecnología china. Esto propicia la reducción de las brechas de infraestructura mundial y al mismo tiempo impulsa el comercio.
3. La empresa *Cosco Shipping* cuenta con la experiencia, el capital y el respaldo financiero suficiente para culminar exitosamente el proyecto y administrar el megapuerto de Chancay. Sin embargo, el apoyo del Estado, tanto para supervisar, como para impulsar e irradiar el desarrollo al *hinterland* es fundamental.
4. El comercio marítimo peruano ha ido en aumento producto de la coyuntura de auge del comercio exterior y de las políticas nacionales de apertura comercial. Sin embargo, se debe reducir la exposición al riesgo de las condiciones externas. En ese sentido, la inversión que permita capitalizar este sector para fortalecer las condiciones internas traerá consigo desarrollo y crecimiento sostenible en el tiempo.
5. El puerto de Chancay es un proyecto que permitirá descongestionar el puerto del Callao, logrando aumentar la capacidad de recepción de carga de comercio

marítimo. Sin embargo, trae consigo la apertura de un abanico de oportunidades para el país. Dentro de estas se encuentran, la creación y reconfiguración de cadenas de valor, la generación de conocimiento, innovación y tecnología, la ampliación y diversificación de la oferta exportable.

6. Las cadenas globales de valor se han visto desmembradas producto de la guerra comercial sinoestadounidense, el creciente proteccionismo, entre otros factores que han afectado los patrones comerciales ya establecidos. En ese sentido, la coyuntura es favorable para la inserción del Perú en las nuevas cadenas globales de valor que se están desarrollando y en las que se están reconfigurando.
7. La inserción del Perú en las cadenas globales de valor requiere de un importante aumento en los niveles de competitividad y el desarrollo de productos con valor agregado que le permita salir del modelo primario exportador.
8. El puerto de Chancay requiere de infraestructura terrestre de conectividad nacional que proporcione la capacidad de transportar los recursos y productos de los diferentes pisos altitudinales del país de manera eficiente. En ese sentido, es importante promover la ágil culminación de los proyectos complementarios al puerto de Chancay como es el Tren de Cercanías, el Anillo Vial Periférico, la carretera Oyón Ambo, entre otros.
9. El puerto de Chancay debido a sus características únicas en la región permite la adhesión a rutas marítimas de conectividad internacional como el Conector Transoceánico, con potencial de trasladar envíos desde los principales puertos del Asia hacia Chile, Ecuador, Colombia, Bolivia, etc. No obstante, el puerto de Chancay tiene también el potencial para consolidarse como centro alimentador de otros puertos secundarios que permita el transporte de

mercancías directamente de Asia sin incluir a los puertos de la costa oeste de EE. UU.

10. El puerto de Chancay a nivel político permitirá convertir al país en un *hub* logístico para la región, fortaleciendo nuestra proyección en la región, la profundización de relaciones político-económicas hacia el norte del Asia y el Sudeste Asiático y finalmente, que el Perú tome la delantera en ser el país más cercano a China y ser el eje para las relaciones de este país con el resto de la región.
11. Para lograr ganar competitividad con respecto a otros mercados a nivel mundial y al mismo tiempo aumentar el valor agregado de nuestras exportaciones se pueden considerar el desarrollo de cadenas regionales de valor, considerando los avances realizados en esta materia dentro de los mecanismos de integración como la Alianza del Pacífico y la Comunidad Andina de Naciones.
12. Es indispensable incluir el desarrollo de una zona especial económica en el puerto de Chancay que permita el establecimiento de industrias y el desarrollo de cadenas de valor tal como ha sucedido en China, Uruguay, etc. El éxito de la misma dependerá también de la implementación de las condiciones indicadas en la presente investigación.
13. El puerto de Chancay podría lograr un desarrollo del *hinterland* por medio de la creación de un espacio de innovación, emprendimiento y generación de conocimiento, para lo cual se requiere que el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación sea involucrado. En ese sentido, se deberán también evaluar oportunidades de integración a la Ruta de la Seda Digital y proponer un estudio de factibilidad que evalúe la posibilidad de colocar al país como eje de una red de fibra óptica submarina intercontinental que conecta a Sudamérica con Asia Pacífico.
14. Es de suma relevancia que Cancillería y el Ministerio de Economía y Finanzas puedan liderar una comisión multisectorial que abarque todas las

oportunidades de desarrollo que brinda el puerto de Chancay y sean aprovechadas para el futuro del país.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia EFE. (2019). Puerto de Chancay recibirá los barcos portacontenedores más grandes del mundo. *Gestión*. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/empresas/puerto-chancay-recibira-barcos-portacontenedores-grandes-mundo-256859-noticia/>
- Amar, A., & Torchinsky, M. (2019). Cadenas regionales de valor en América del Sur. *Documentos de Proyectos*. Santiago: CEPAL. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45002/4/S1900878\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45002/4/S1900878_es.pdf)
- Andina. (2019). Envíos peruanos con valor agregado a China crecen 13.5% en primer semestre 2019. Lima. Obtenido de <https://andina.pe/agencia/noticia-envios-peruanos-valor-agregado-a-china-crecen-135-primer-semestre-2019-765276.aspx>
- Artica, J. (2021). Tren Lima- Ica: ¿cómo va el avance de la obra que se anunció en el 2016? *El Comercio*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/economia/peru/tren-de-cercanias-lima-ica-como-va-el-avance-de-la-obra-que-se-anuncio-en-2016-ncze-noticia/?ref=ecr>
- Athens Bureau. (2021). Ambassador Lambridis: Piraeus is the biggest port in the Mediterranean thanks to Chinese investments. *Greek City Times*. Obtenido de <https://greekcitytimes.com/2021/06/25/ambassador-lambridis-piraeus/>
- Cadena, J. (Enero/Junio de 2006). La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados. *Revista de Relaciones*

*Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 1(1), 115-141. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/927/92710107.pdf>

Carrasco, M. (s.f.). Cadenas Globales de Valor. (CEPAL, Recopilador) Cámara de Comercio de Lima. Obtenido de [https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/6\\_marco\\_carrasco\\_cadenas\\_de\\_valor\\_en\\_el\\_peru.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/6_marco_carrasco_cadenas_de_valor_en_el_peru.pdf)

Carrascosa, A. (enero - marzo de 2011). Diplomacia económica como estrategia en las relaciones internacionales. *Miradas al exterior - Revista de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación*(17), págs. 6-8.

Casas, M. (2020). *La iniciativa de la Franja y la Ruta de China, implicancias para la política exterior peruana*. Lima.

COHIDRO. (2021). *ositran.gob.pe*. Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/11/pdn-cohidro-2021.pdf>

Conde, E. (1997). Visión geopolítica del mar.

Consejo Nacional de Competitividad y Formalización. (2019). *Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019-2030*. Lima.

Cui, S., & Zhang, Z. (2018). China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica. En Y. Dongzhen, & W. Baiyi (Ed.), *Pensamiento social chino sobre América Latina* (págs. 261-289). CLACSO. doi:10.2307/j.ctvnp0jw3.14

Cunha, R. (Enero/Junio de 2011). Integración productiva en América del Sur: evidencias sobre la especialización vertical. *Revista de Economía del Caribe*.

Customs Today. (2019). Planes de ampliación para el Puerto del Pireo. *ICEX España Exportación e Inversiones*. Obtenido de

<https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2019837229.html#>

Darío, L. (2019). China pisa fuerte en América Latina y compite con EE.UU. *Perfil*. Obtenido de <https://www.perfil.com/noticias/internacional/china-pisa-fuerte-en-america-latina-y-compite-con-eeuu.phtml>

del Pozo, P., & López Trigal, L. (1999). *Geografía Política*.

Dirección General de Comunicación, Diplomacia Pública y Redes. (s.f.). *Diplomacia del Siglo XXI: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y cooperación*. Obtenido de Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y cooperación: <https://bit.ly/2VpXkPR>

Dorpalen, A. (1942). *The world of general haushofer*. New York.

Durand, G. (2017). El reforzamiento de las relaciones franco-peruanas en el campo de la diplomacia económica (1945-1975). *Agenda Internacional*(35), págs. 193-212. doi:10.18800/agenda.201701.010

Fernández Rodríguez, M. (2018). América del Sur en el comercio global (2007-2016). *Agenda Internacional*, XXV(36), 169-190.

Financial Times. (2021). Will China become the centre of the world economy?

Gallardo, F. (2018). *La inversión china en el siglo XXI, desafíos para la Política Exterior Económica del Perú*. Lima.

García, M., & Díaz, A. (mayo - junio de 2008). El conflicto Perú - Chile: cuando la interdependencia económica supera la potencialidad de un conflicto. *Razón y Palabra*(62).

Higueras, G. (13 de Marzo de 2016). Xina i la nova Ruta de la Seda. *El Periódico*.

- Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. (2012). Comercio Marítimo. *Foro CEEM «Intereses Marítimos y Política de Estado»*. Lima: CTP CEEM «Doctrina Marítima». Obtenido de <http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2018/08/SeparataIEHMP2012.pdf>
- Juárez, L., & Villacampa, R. (2007). El Corredor Transístmico de Tehuantepec: Alternativa Idónea ante la Saturación del Canal de Panamá. Universidad de las Américas Puebla. Obtenido de <http://repositorio.udlap.mx/xmlui/handle/123456789/10547>
- Lopes, W., & Subtil, M. (2021). Obra da ponte entre Rondônia e Acre deve ficar pronta em março de 2021, diz Dnit. *globo.com*. Obtenido de <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2021/01/27/obra-da-ponte-entre-rondonia-e-acre-deve-ficar-pronta-em-marco-de-2021-diz-dnit.ghtml>
- Mahan, A. (1897). *Interés de Estados Unidos de America en el poderio marítimo: Presente y Futuro*. (U. N. Colombia, Trad.)
- Mahan, A. (1897). *Interés de Estados Unidos de America en el poderío marítimo: Presente y futuro*. Universidad Nacional de Colombia. Obtenido de [https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/9037/El\\_inter%C3%A9s\\_de\\_Estados\\_Unidos\\_de\\_America\\_en\\_el\\_poder%C3%ADo\\_mar%C3%ADtimo.htm?sequence=10&isAllowed=y](https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/9037/El_inter%C3%A9s_de_Estados_Unidos_de_America_en_el_poder%C3%ADo_mar%C3%ADtimo.htm?sequence=10&isAllowed=y)
- Mestre, T. (marzo-abril de 1970). Japón: de la "diplomacia económica" al compromiso internacional. *Revista de Política Internacional*(108), págs. 99-112.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2015). *Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2025*. Lima. Obtenido de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/300353/d31291\\_opt.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/300353/d31291_opt.pdf)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2021). *Reportes Bilaterales - Socios Comerciales: China*. Lima.

- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019). *Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad*. Lima.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2015). *Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) Sector Relaciones Exteriores 2015 - 2021*. Resolución Ministerial 1268-2015/RE.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*.
- Morillas, J. (2012). Diplomacia Económica y Marca España. *La Razón*, 5. Obtenido de <https://bit.ly/3icVGeb>
- Mulder, N. (2014). *Global value chains and world trade*. Santiago de Chile: CEPAL. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37041/S2014061\\_en.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37041/S2014061_en.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Pacific Economic Cooperation Council. (2019). *A vision for APEC 2040. Report of the PECC Task Force on APEC beyond 2020*. Singapur: PECC.
- Pajuelo, G. (2019). *Universidad de Navarra*. Obtenido de <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/el-primer-puerto-de-china-en-latinoamerica-se-construye-en-peru>
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Buenos Aires: Vergara.
- Redacción Gestión. (2021). Volumen de carga de contenedores en Perú creció 30% entre enero y julio de este año. *Gestión*. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/puerto-del-callado-volumen-de-carga-de-contenedores-en-peru-crecio-30-entre-enero-y-julio-de-este-ano-nndc-noticia/>
- Redacción Logística 360. (2021). PUERTO DE CHANCAY: EL MEGAPUERTO QUE DINAMIZARÁ EL FLUJO COMERCIAL DEL PACÍFICO SUR CON ASIA. *Logística360*. Obtenido de <https://www.logistica360.pe/www->

logistica360-pe-puerto-de-chancay-el-megapuerto-que-dinamizara-el-flujo-comercial-del-pacifico-sur-con-asia/

Sánchez, P. (2013). La diplomacia comercial en el centro de la. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XLVI, págs. 345-362.

Santa Gadea, R. (2019). THE CHINESE BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) AND PERU: STRATEGIC VISION FROM THE PERSPECTIVE OF SOUTH AMERICAN PHYSICAL INTEGRATION AND COMPETITIVE INSERTION IN ASIA-PACIFIC. *PAPEC STUDY CENTERS CONSORTIUM CONFERENCE 2019*. Valparaíso. Obtenido de <https://economiyempresa.udp.cl/wp-content/uploads/2019/05/003SantaGadeappt.pdf>

Santa Gadea, R. (2020). CHINA Y ASIA-PACÍFICO EN LA GLOBALIZACIÓN: TENDENCIAS Y OPORTUNIDADES PARA EL PERÚ. *DOCUMENTOS DE TRABAJO DEL CENTRO DE ESTUDIOS SOBRE CHINA Y ASIA-PACÍFICO*(N°1). Obtenido de [https://www.up.edu.pe/investigacion-centros/centros-up/centro-estudios-china-asia-pacifico/publicaciones/Lists/Publicaciones/Attachments/51/DT%20China%20y%20Asia-Pac%20C3%ADfico%20en%20la%20Globalizaci%C3%B3n\\_final.pdf](https://www.up.edu.pe/investigacion-centros/centros-up/centro-estudios-china-asia-pacifico/publicaciones/Lists/Publicaciones/Attachments/51/DT%20China%20y%20Asia-Pac%20C3%ADfico%20en%20la%20Globalizaci%C3%B3n_final.pdf)

Santa Gadea, R., & Aquino, C. (02 de Noviembre de 2021). Conmemoración del 50 Aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre el Perú y la República Popular China. Obtenido de [https://www.facebook.com/academiadiplomaticadelperu/videos/2883990131913234/?\\_\\_tn\\_\\_=F](https://www.facebook.com/academiadiplomaticadelperu/videos/2883990131913234/?__tn__=F)

Song, R., & Liagos, A. (s/f). El mito del Puerto de El Pireo. En P. Ministerio de Comercio, *Un brillante futuro compartido*. Beijing: Ediciones en Lenguas Extranjeras Cía. Ltda. Obtenido de <http://www.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/gr/esindex.shtml>

- Torrice, G. (2021). Perú y el Megapuerto de Chancay: La Franja y la Ruta comienza por el mar. *Red China & América Latina*. Obtenido de <https://chinayamericalatina.com/peru-y-el-megapuerto-de-chancay-la-franja-y-la-ruta-empieza-por-el-mar/>
- Transport Geography. (2021). European Mobility Atlas 2021.
- Ugarteche, O., Martínez, A., & OBELA. (2019). Comercio e IED de China en Latinoamérica. Obtenido de <http://www.obela.org/book/export/html/2515>
- UNCTAD. (2021). *Container Shipping in times of COVID-19*.
- UNCTAD. (2021). *El transporte marítimo durante el COVID-19: por qué se han disparado los fletes de los contenedores*.
- Vicens Vives, J. (1950). *Tratado General de Geopolítica*. Barcelona.
- Xinhua. (2021). COSCO Investment In Piraeus An Example Of Cooperation With Mutual Benefits. *Shipping Herald*. Obtenido de <http://www.shippingherald.com/cosco-investment-in-piraeus-an-example-of-cooperation-with-mutual-benefits/>
- Zaclicever, D. (2017). *Trade integration*. CEPAL. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43192/1/S1701271\\_en.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43192/1/S1701271_en.pdf)
- Zaclicever, D. (2019). *Latin America's faltering manufacturing competitiveness*. CEPAL. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45061/1/S1901076\\_en.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45061/1/S1901076_en.pdf)