



RED CHINA & AMÉRICA LATINA  
Enfoques Multidisciplinarios



N° 42

NOVIEMBRE • 2024

IMPLICACIÓN EXTRATÉGICA  
DEL PUERTO DE CHANCAY  
OPERADO POR CHINA

R. Evan Ellis

WORKING PAPER SERIES (WPS) - REDCAEM  
Eje Geopolítica y Geoestrategia



# REDCAEM

RED CHINA & AMÉRICA LATINA  
Enfoques Multidisciplinarios

## Consejo Editorial

Marisela Connelly

*Profesora e Investigadora del Centro de Estudios de Asia y África (CEAA) de El Colegio de México*

Sergio Cesarín

*Coordinador del Centro de Estudios sobre Asia del Pacífico e India (CEAPI) de la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Argentina*

Carlos Aquino

*Coordinador del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Perú*

## Editora

Pamela Aróstica Fernández

*Directora de la Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios (REDCAEM)*

*Working Paper Series (WPS)* de REDCAEM se fundó en noviembre de 2017 y es una publicación bimestral de la Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios (REDCAEM). Es la primera revista digital focalizada en las relaciones sobre China y América Latina y el Caribe, su objetivo es contribuir con análisis multidimensionales por medio de los seis ejes temáticos de la Red: a) Política y Relaciones Internacionales, b) Historia y Relaciones Culturales, c) Geopolítica y Geoestrategia, d) Medio Ambiente y Desarrollo, e) Género, y f) Economía, Comercio e Inversión. Los seis números que se editan al año, tienen completa independencia editorial e incluyen la revisión por parte de jueces externos. Las opiniones expresadas son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de REDCAEM.

Para suscribirse, diríjase la página web de REDCAEM: <https://chinayamericalatina.com/afiliacion/>

El texto completo se puede obtener de forma gratuita en: <https://chinayamericalatina.com/wps/>

Ellis, R. Evan (2024). Implicación estratégica del Puerto de Chancay operado por China. REDCAEM *Working Paper Series (WPS)*. Revista N°42, Noviembre. Eje de Geopolítica y Geoestrategia. Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios (REDCAEM).

Traducción al español por Pamela Aróstica del Working Paper original Ellis, R. Evan (2024). Strategic Implication of the Chinese-Operated Port of Chancay. REDCAEM *Working Paper Series (WPS)*. Magazine N°42, November. Geopolitics and Geostrategy Axis.



# Índice

I.	Introducción.....	5
II.	Antecedentes sobre el proyecto del Puerto de Chancay.....	6
III.	Implicaciones comerciales estratégicas de Chancay.....	11
IV.	Implicaciones militares en tiempos de guerra.....	15
V.	Conclusiones: Proyecciones sobre el camino a seguir.....	17
VI.	Bibliografía.....	19

# Implicación estratégica del Puerto de Chancay operado por China

R. Evan Ellis

## Resumen

Este artículo examina el Puerto de Chancay desde una perspectiva estratégica, centrándose en cómo COSCO (China Ocean Shipping Company) logró un control sin precedentes sobre la operación del nuevo megapuerto peruano, el impacto que el puerto probablemente tendrá en el sistema logístico global y sus implicaciones estratégicas en tiempos de guerra con Estados Unidos. Sostiene que el proyecto es ilustrativo de cómo la RPC utiliza su influencia económica, la coordinación entre su gobierno y múltiples entidades comerciales, y las prácticas predadoras en su contratación para asegurarse ventajas comerciales, ampliando el poder de mercado y el valor añadido en una serie de industrias. También ilustra cómo la infraestructura física, la presencia y las redes humanas creadas a través de su creciente presencia comercial crean oportunidades que los militares de la RPC pueden explotar en tiempo de conflicto con Occidente, incluso cuando el valor militar es el principal impulsor de los proyectos per se.

## Palabras clave

Puerto de Chancay, China, Perú, América Latina, puertos, logística, competencia estratégica

## Autor

R. Evan Ellis es Profesor e Investigador de Estudios Latinoamericanos en el Instituto de Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra del Ejército de EE.UU., con especial atención en las relaciones de la región con China y otros actores no occidentales, así como en el crimen organizado transnacional y el populismo en la región. Ha publicado más de 550 trabajos, entre ellos los siguientes libros: *China in Latin America: The What and Wheres* (2009), *The Strategic Dimension of Chinese Engagement with Latin America* (2013), *China on the Ground in Latin America* (2014) *Crimen Organizado Transnacional en América Latina y el Caribe* (2018) y *China Engages Latin America: Distorting Development and Democracy* (2022). Es PhD. en Ciencias Políticas de la Universidad Purdue. Las opiniones aquí expresadas son estrictamente suyas.

## I. Introducción

El nuevo puerto de aguas profundas de Chancay, en la costa del Pacífico de Perú, propiedad del gigante logístico de la República Popular China (RPC) COSCO, que lo operará, se ha convertido en el centro de la atención internacional debido al impacto que tendrá en la industria logística mundial y posiblemente en el entorno de seguridad mundial, así como a las irregularidades asociadas con la forma en que el gobierno peruano contrató a COSCO (China Ocean Shipping Company) compañía estatal del gobierno de China, para el puerto. La jefa saliente del Comando Sur de Estados Unidos, la general Laura Richardson, ha expresado su preocupación por el potencial de “doble uso” militar-civil de Chancay (Richardson 2024). Por parte peruana, el gobierno de Dina Boluarte consideró que el puerto era tan importante para las buenas relaciones con China que modificó la legislación peruana, otorgando a COSCO un control exclusivo sin precedentes sobre el puerto, con el fin de eliminar la disputa sobre la cuestión antes de su visita de Estado a Perú en junio de 2024 (Chen, et. al., 2024).

En noviembre de 2024, el presidente chino Xi Jinping realizará una visita de Estado a Lima Perú con motivo de la cumbre de líderes del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), su primer viaje a América Latina desde antes de la pandemia del Covid-19. Se espera que en Lima participe en la inauguración del Puerto de Chancay el 14 de noviembre (El Universo, 2024), así como en la posible firma de nuevos acuerdos de cooperación y el lanzamiento de nuevos proyectos con sus homólogos peruanos. Tras su escala en Lima, el presidente Xi se desplazará a Brasilia para asistir a la cumbre del G-20. Allí, puede presidir la adhesión formal de Brasil a la iniciativa de la Franja y la Ruta de China (Patrick, 2024), así como firmar nuevos e importantes acuerdos de cooperación con Brasil para infraestructura y otros proyectos. Estos podrían incluir planes para una nueva conexión ferroviaria, así como la mejora de las carreteras entre el Atlántico y el Pacífico para conectar mejor el cinturón agrícola y minero del interior de Brasil con el puerto de Chancay, en el Pacífico.

La inauguración de las capacidades iniciales del puerto cuando el presidente chino Xi Jinping viaje a Perú para asistir a la cumbre de líderes del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) en Lima en noviembre de 2024, y el posterior viaje del presidente Xi a Brasilia para el G-20, inmediatamente después de las elecciones presidenciales de Estados Unidos del 5 de noviembre de 2024, pondrán a Chancay, las relaciones de China

con Perú y Brasil, y el avance de la RPC en América Latina, en el centro de la atención internacional.

Este artículo examina el Puerto de Chancay desde una perspectiva estratégica, centrándose en cómo COSCO logró un control sin precedentes sobre la operación del nuevo megapuerto peruano, el impacto que probablemente tendrá en el sistema logístico mundial y sus implicaciones estratégicas en tiempos de guerra con Estados Unidos. Este trabajo argumenta que el proyecto es ilustrativo de cómo la RPC utiliza su influencia económica, la coordinación entre su gobierno y múltiples entidades comerciales, así como las prácticas depredadoras en su contratación para asegurarse ventajas comerciales, y para expandir su poder de mercado y valor añadido en una serie de industrias. Este trabajo también pone de relieve cómo la infraestructura física, la presencia y las redes humanas creadas a través de la creciente presencia comercial de la RPC crean oportunidades que su ejército puede explotar en tiempo de conflicto con Occidente, sin que ese valor militar sea el motor principal de los proyectos comerciales per se.

## II. Antecedentes sobre el proyecto del Puerto de Chancay

En 2019, COSCO adquirió una participación del 60% en el Puerto de Chancay al propietario local peruano, Volcán, en el que también participa el gigante minero Glencore, con sede en Australia (Aquino y Jourdan, 2024). COSCO invirtió en la propiedad con la intención de convertirla en un nuevo e importante centro portuario para el transporte marítimo transpacífico. La adquisición se realizó en el momento de mayor crecimiento de la logística marítima que conecta al resto del planeta con la RPC, como “fábrica del mundo” y como consumidor cada vez más importante de sus materias primas y alimentos.

En el momento en que COSCO adquirió el puerto de Chancay, aún no estaba del todo claro que la creciente preocupación de EE.UU. por los riesgos estratégicos asociados a la dependencia comercial de China, fuera a impedir de manera significativa esos crecientes flujos comerciales, a través del fenómeno conocido como “desacoplamiento”. La adquisición también se produjo antes de la pandemia de Covid-19, y las interrupciones de las cadenas globales de suministro provocadas por la invasión rusa de Ucrania aumentaron drásticamente los costes del transporte marítimo transpacífico de contenedores y demostraron las vulnerabilidades de la excesiva dependencia de las cadenas de suministro mundiales (Stackpole, 2022).

Las características de Chancay como puerto de aguas profundas, con un importante margen para una futura expansión, lo convirtieron en un sitio lógico para el principal centro de transporte marítimo de COSCO para el Pacífico oriental. Su proximidad a varias importantes minas peruanas de propiedad de la República Popular China y otras instalaciones sugería una sinergia lógica con los usuarios portuarios chinos y otros. El gobierno peruano de la época, orientado al mercado, de Martín Vizcarra, quien había viajado a la República Popular China, asoció al Perú con el proyecto de la Franja y la Ruta de China (Ellis, 2022) y posiblemente reforzó la confianza de COSCO en la continua apertura y actitud positiva del Perú hacia la República Popular China.

La postura del gobierno de Vizcarra también se sumó a la de una larga serie de gobiernos anteriores que reconocieron la posición del Perú en el Pacífico y su potencial como puerta de entrada a Asia como piedra angular del desarrollo económico del país. Perú alberga una de las comunidades de inmigrantes chinos más grandes del hemisferio, que se remonta a la inmigración asociada con el colapso de la dinastía manchú a finales del siglo XIX. Desde la década de 1990, el Perú había acogido a empresas con sede en la República Popular China en los sectores del petróleo, la minería, la electricidad, las telecomunicaciones y otros sectores. En 2009, Perú firmó un importante Tratado de Libre Comercio con la República Popular China (Ellis, 2022), siendo el segundo en América del Sur, y en 2019 estaba trabajando para mejorarlo en el comercio de servicios. Perú también es miembro y ha realizado una contribución sustancial de capital al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura liderado por China (Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB, 2022). En abril de 2013, Perú se convirtió en “Socio Estratégico” de la República Popular China, y en abril de 2019 Perú se unió a su Iniciativa de la Franja y la Ruta (Aquino, 2019).

Como complemento a la comodidad de COSCO con Perú, la larga historia de Perú con los chinos posiblemente dio a sus funcionarios gubernamentales, al menos cierta comprensión de los riesgos y complejidades asociados con el trabajo con la República Popular China.

En el momento en que el proyecto de COSCO estaba ante las autoridades peruanas para su aprobación, la República Popular China también estaba discutiendo una serie de diferentes conexiones ferroviarias, por carretera y de otro tipo entre el Atlántico y el Pacífico, incluido el proyecto ferroviario transcontinental Brasil-Perú “Twin-Oceans” (Berti, 2020), eso posiblemente daría aún más utilidad a un importante puerto central ubicado en el Pacífico, conectando el Pacífico con productos básicos y mercados en Brasil y otras partes

del continente. De hecho, para Brasil, con la construcción o mejora de infraestructura complementaria, el puerto podría permitir la exportación de productos agrícolas a China desde estados del interior de Brasil como Rondônia, Acre, Mato Grosso y Amazonas. Una ruta por carretera o ferroviaria hacia la costa peruana y el puerto de Chancay, podría proporcionar una alternativa a los largos tránsitos por carretera hacia los puertos del Océano Atlántico y un largo tránsito hacia el este, o el uso del Canal de Panamá, más costoso y de volumen restringido, para dirigirse al oeste, hacia la República Popular China.

En el momento en que los funcionarios peruanos estaban revisando el proyecto de Chancay, algunos expertos peruanos consultados por el autor temían que el desarrollo del puerto pudiera ocurrir a expensas del puerto de Callao, cerca de la capital Lima, operado por el gobierno y de tamaño más restringido. No solo el tamaño y el rendimiento contemplados de Chancay, eventualmente eclipsarían a los del Callao, sino que el potencial del Callao para expandir sus propias operaciones para competir con Chancay era limitado debido a las propiedades que ya rodeaban al puerto del Callao (Ver Guerra Vásquez, 2024).

Más allá de la competencia con el puerto del Callao, a los expertos en logística consultados por el autor en el momento de la adquisición inicial, les preocupaba que los chinos pudieran utilizar la propiedad del puerto para conferir ventajas injustas a empresas con sede en la República Popular China u otros clientes preferentes que lo utilizaran, o usar el acceso como apalancamiento para asegurar otros objetivos comerciales y estratégicos. Sin embargo, los funcionarios peruanos consultados por el autor sobre tales preocupaciones en ese momento insistieron en que la ley peruana no permitiría que Chancay fuera operado exclusivamente o con preferencias inadecuadas.

Tras la aprobación de la adquisición y el proyecto por parte del gobierno, COSCO siguió adelante, incluso ampliando el alcance de sus planes iniciales, agregando terminales adicionales (Andina, 2019). Al igual que otros proyectos de infraestructura, experimentó algunos retrasos debido a la pandemia de Covid-19, pero los superó. Para el 2022, al menos 2.200 trabajadores chinos, peruanos y otros, trabajaban en el proyecto (Simmons y Saravia, 2023). A principios de 2024, COSCO había invertido más de USD1000 millones de dólares en el complejo portuario en apoyo de su capacidad operativa inicial, proyectada para el 14 de noviembre de 2024 (Aquino y Jourdan, 2024).

A medida que avanzaba el proyecto, surgieron una serie de preocupaciones sobre sus impactos en la comunidad local y el medio ambiente, incluido el efecto de la construcción

que agrietaría las casas de cemento más antiguas y quebradizas de la zona (Fundación Andrés Bello, 2024). Algunos también expresaron su preocupación de que el puerto pudiera costar los empleos de 3.000 pescadores tradicionales en la comunidad circundante (Fundación Andrés Bello, 2024; véase también Simmons y Saraiva, 2023), así como los humedales locales (Aguilar, 2024; República, 2022). Sin embargo, tales preocupaciones no impidieron el progreso del proyecto, con el esperado beneficio económico.

A principios de 2024, salió a la luz que las cláusulas contractuales que la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN) había acordado en febrero de 2021, efectivamente permitía a COSCO operar Chancay exclusivamente, controlando así quién podía usarlo y bajo qué condiciones. Tales términos planteaban el riesgo de que, a medida que el puerto se convirtiera en un importante centro logístico para el Perú y la región, su uso de manera preferencial pudiera conferir ventajas significativas tanto en la industria de la logística marítima, tanto a COSCO como a las empresas a las que permitía utilizar el puerto en condiciones favorables (FirstPost, 2024).

Cuando salió a la luz el derecho de exclusividad otorgado a COSCO, el gobierno peruano buscó modificar el acuerdo, argumentando que la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN) no tenía la autoridad bajo la ley peruana para otorgar dicha exclusividad a COSCO (Reuters, 2024a ). Por lo tanto, la naturaleza de la declaración del gobierno sugirió que los funcionarios de la APN no habían prestado suficiente atención a los términos del contrato en el afán de recibir la inversión de COSCO o habían pasado por alto deliberadamente tales preocupaciones debido a los beneficios personales directos o indirectos para quienes aprobaron el contrato o sus asociados.

COSCO argumentó que su inversión de más de USD\$1.3 mil millones de dólares en la fase uno del proyecto se había basado precisamente en el compromiso contractual del Perú exclusivamente (Stott, 2024). COSCO sugirió así que podría invocar su derecho en el contrato para iniciar un procedimiento de arbitraje, reclamando daños y perjuicios contra el gobierno peruano debido a la importante inversión que ya había realizado, si el gobierno peruano insistía en modificar el contrato (Shipping Herald, 2024). Según las disposiciones del contrato, el desacuerdo puso en marcha un período de "reflexión" de seis meses.

La disputa por el puerto coincidió con los preparativos de Perú para albergar la cumbre de líderes de APEC en Lima en noviembre de 2024. La cumbre incluiría el primer viaje del presidente chino Xi Jinping a la región desde antes de la pandemia de Covid-19 y también

contaría con la asistencia del presidente de Brasil, Luis Ignacio “Lula” da Silva, y una serie de otros líderes sudamericanos y asiáticos. La visita de Estado del presidente Xi a Perú incluiría además su participación en la inauguración de la capacidad operativa inicial del puerto prevista para el 14 de noviembre. Los acontecimientos en torno a la cumbre serían, por lo tanto, un momento crítico para mostrar internacionalmente al Perú y a su gobierno de una manera positiva. El bajísimo índice de aprobación pública de la presidenta Boluarte, del 5%, el más bajo de América Latina (Bloomberg, 2024), hizo que el éxito de la cumbre y la toma de posesión de Chancay fueran aún más críticos para ella y su gobierno en términos políticos.

Tras la cumbre, en junio de 2024, la presidenta Boluarte había programado una visita de Estado a la República Popular China. Su propósito era discutir no solo la visita del presidente Xi a Perú y la inauguración del puerto de Chancay, sino también una serie de otros proyectos de la República Popular China que el impopular gobierno de Boluarte esperaba realizar (Consejo de Estado de la República Popular China, 2024). Entre ellas figuraba la construcción de un puerto adicional más pequeño, valorado en USD405 millones de dólares, más al sur, cerca de Ica, que había sido adjudicado al gigante minero Jinzhao, con sede en la República Popular China (Aquino, 2024). También en la agenda estaba la discusión sobre una importante inversión esperada por parte del fabricante de automóviles chino BYD para construir una instalación para automóviles eléctricos en el país (Reuters, 2024b). La presidenta Boluarte también tenía programada una visita a la empresa china de telecomunicaciones Huawei en Shenzhen (Patrick, 2024b), así como a otros actuales y potenciales nuevos actores económicos chinos en el Perú. La disputa por el puerto de Chancay amenazaba así una amplia gama de importantes objetivos económicos y políticos para el gobierno de Boluarte.

Al final, para evitar poner en peligro una gama tan amplia de intereses estratégicos, el gobierno de Boluarte retiró sus objeciones al contrato de Chancay, y su Congreso cambió la ley peruana para hacer que la concesión de la exclusividad para operar Chancay fuera consistente con las leyes peruanas. (Chen, et. al., 2024). Además, para eliminar aún más los problemas no resueltos con China que podrían socavar el éxito de la visita de la Presidenta Boluarte a la República Popular China, su gobierno también finalizó discretamente la aprobación de una controvertida adquisición por parte de China Southern Power Corporation (SPIC) de las participaciones peruanas de Enel, dando a las empresas

chinas el control del 100% de la distribución de electricidad en el área metropolitana de Lima (Squires, 2024; Cassinelli, 2024).

El uso de detalles contractuales por parte de la República Popular China para asegurar una ventaja sobre su contraparte peruana, que tal vez no haya examinado con suficiente atención lo que estaba firmando, no fue diferente del caso del inversionista multimillonario Sarkis Izmirlian en las Bahamas, quien creía que podía controlar el riesgos de contratar a China Construction Americas (CCA) para construir el complejo multimillonario Baha Mar en Nassau, sólo para verse atrapado por una cláusula contractual que obligaba a la mediación en Hong Kong, cuando CCA no pudo entregar las instalaciones a tiempo, con 2.000 personas en nómina (Eyewitness News, 2024). De hecho, un estudio exhaustivo de los contratos de deuda realizado por el proyecto AIDDATA en el College of William and Mary sugiere que lo que sucedió con APN en Perú es parte de un patrón más amplio de uso generalizado de cláusulas contractuales predadoras por parte de empresas con sede en la RPC (Gelpern, et. , al., 2021), asegurando ventaja a los gobiernos socios por carecer de la capacidad técnica o la motivación (debido al entusiasmo por firmar contratos con la RPC por razones políticas o para beneficio personal) para evaluar plenamente las implicaciones y riesgos de lo que están firmando.

Más allá de Perú, la historia de cómo COSCO obtuvo el permiso legal para operar exclusivamente el puerto de Chancay, induciendo incluso al gobierno peruano a cambiar sus propias leyes para acomodar a los chinos, ilustra cómo, se encuentra lejos de la representación común de la RPC en sus negociaciones comerciales con la imagen “win-win” (Ross, 2024), debido a que el resultado suele ser mucho menos favorable para el socio. Chancay muestra cómo estos resultados desfavorables ocurren comúnmente, a través del uso por parte de la República Popular China de cláusulas contractuales predadoras y otras técnicas para asegurar ventajas legales, así como la explotación por parte de la República Popular China de las vulnerabilidades económicas y políticas de sus socios para inducirlos a ceder a sus demandas.

### **III. Implicaciones comerciales y estratégicas de Chancay**

La importancia estratégica del puerto de Chancay va mucho más allá de la imposición por parte de COSCO de un acuerdo desventajoso, a una burocracia desatendida, y a un gobierno peruano económica y políticamente vulnerable. El puerto tiene el potencial de

transformar la dinámica logística del Pacífico (Jay, 2024), brindando beneficios significativos a COSCO y a aquellos clientes y usuarios a quienes otorga acceso preferencial, a expensas tanto de sus rivales logísticos globales, como de los clientes involucrados en el transporte marítimo transpacífico sin acceso privilegiado a Chancay.

A finales de octubre de 2024, COSCO había invertido USD\$1,400 millones en el puerto de Chancay, estando previsto que los primeros cuatro de sus atracaderos estuvieran operativos, sostenidos por 27 grúas de carga, algunas de hasta 90 pies de altura, y 40 grúas autónomas. vehículos de manipulación de carga para la inauguración del puerto el 14 de noviembre (El Universo, 2024). Chancay planea comenzar a operar con dos barcos por mes brindando servicio directo a su mega instalación homóloga en el puerto de Shanghái, en la República Popular China, y continuar con este ritmo de “prueba” hasta intensificar las operaciones en mayo de 2025 (Reuters, 2024c). Incluso con este período de aceleración, se espera que el rendimiento de Chancay en el primer año sea de un millón de contenedores (TEU) (El Universo, 2024), lo que ya representa 2/3 del rendimiento de 1,5 millones de TEU logrado por la empresa de logística DPWorld en 2022 en el puerto rival de Chancay, el puerto del Callao (Labrut, 2022).

Para respaldar su capacidad de ampliar significativamente su rendimiento manteniendo bajos costos, COSCO ha construido un túnel de 1,840 pies de largo a través de la montaña que separa el puerto costero de un área de tierra adentro que proporciona un amplio espacio de patio para el manejo de carga (El Universo 2024). El puerto en sí, inicialmente centrado en el transporte de contenedores, posteriormente se complementará con capacidades para manejar carga a granel (El Universo, 2024).

Cuando esté a plena capacidad, Chancay, como puerto de aguas profundas con 15 atracaderos, podrá recibir y acomodar carga y descarga simultáneas de varios de los buques portacontenedores más grandes (Aquino y Jordan, 2024), de 18.000 a 21.000 TEU en tamaño (El Universo, 2024) y en el futuro, buques de 24.000 TEU (Reuters 2024c). Eventualmente también se podrían agregar capacidades para manejar buques rodados, cargas fraccionadas o manejar petróleo y otras cargas líquidas a granel, incluido el gas natural licuado (GNL).

Chancay también estará geográficamente más cerca de los principales puertos chinos, que otras opciones en la costa del Pacífico de las Américas. Por lo tanto, su ubicación y características geográficas lo hacen ideal para servir como puerto central para las

operaciones de COSCO en la costa oriental del Océano Pacífico (Cáceres, 2022). El uso de nuevas clases de buques portacontenedores muy grandes, en lugar de los pequeños, reducirá el costo por contenedor para el tránsito transpacífico. Al mismo tiempo, la ruta más directa (Aquino y Jourdan, 2024) reducirá el combustible, la tripulación y otros costos asociados con los días de navegación. Además, Chancay incorporará automatización de última generación y otras tecnologías de “puerto inteligente”, que se espera reduzcan aún más el costo y el tiempo de procesamiento del manejo de carga (Simmons y Saravia, 2023).

Se espera que la combinación de tiempos y costos reducidos, tanto en tránsito como en el puerto, reduzca los costos por contenedor que COSCO puede ofrecer para sus rutas de transporte transpacífico. Esto beneficiará no sólo a COSCO, sino también a la “Ocean Shipping Alliance” en la que COSCO colabora con otras empresas de logística globales como CMA-CGM, OOCL y Evergreen. En el proceso, probablemente ayudará a la posición de Ocean Shipping Alliance en su competencia por rutas globales con las otras alianzas (Gemini Cooperación, 2M y la nueva Premier Alliance (Shipping Universe, 2024).

Aunque Chancay será el primer puerto de COSCO en Sudamérica, su larga experiencia como importante actor logístico global, operando 38 puertos a nivel mundial (Simmons y Saravia, 2023), facilitará su éxito en su apuesta por dominar las rutas marítimas en la región.

En el curso de su competencia con las otras alianzas navieras, Chancay también puede forzar una reestructuración de las rutas marítimas existentes. Para entender cómo, es importante entender el funcionamiento de Chancay como hub en un modelo logístico marítimo “hub and spoke”, similar al concepto utilizado por aerolíneas comerciales, como Delta con su principal hub en Atlanta, o American con sus centros en Miami, Charlotte y Dallas Fort-Worth.

Por el contrario, antiguamente el transporte marítimo transpacífico utilizaba principalmente rutas de “circuito”, recogiendo carga en varios puertos de Asia, luego transitando por el Pacífico, luego dejando la carga y recogiendo nueva carga en una sucesión de puertos del lado latinoamericano. Aunque en el modelo tradicional algunos puertos también se utilizan para consolidar carga, la estructura predominante es similar a una ruta de autobús con paradas. Desde la perspectiva del contenedor que se envía, como los pasajeros de un autobús, esa estructura aumenta significativamente la cantidad de tiempo y distancia que el contenedor tiene que recorrer antes de llegar a su destino final.

Para cargas de alto valor, el tiempo adicional afecta los costos de transporte de inventario del cliente. Para carga perecible, el alto tiempo en tránsito genera pérdidas por deterioro y/o impone costos adicionales para los contenedores refrigerados.

En el corazón del modelo de centro y radio de COSCO estará el uso mencionado anteriormente de barcos muy grandes para mover grandes volúmenes de carga de manera económica entre Chancay y Shanghái u otros puertos de Asia. Debido a que Perú generalmente importa mercancías en contenedores desde China, pero exporta carga a granel, la necesidad de COSCO de evitar el costo de los contenedores vacíos que viajan de regreso a Asia lo obligará a centrarse en rutas secundarias que reciban carga en contenedores con destino a Asia desde una amplia gama de otros puertos en la costa Pacífica de las Américas. Su control sobre el acceso a Chancay le ayudará a garantizar que, en la medida de lo posible, sean sus propios barcos y no los de sus competidores los que operen esas rutas secundarias.

El nuevo sistema de COSCO, si tiene éxito, tendrá un peligroso efecto negativo y reforzador sobre sus competidores en las otras alianzas navieras. A medida que los precios más bajos que ofrece para el transporte marítimo transpacífico desvían la carga de sus competidores, estos pueden verse obligados a utilizar barcos más pequeños en sus rutas, o incluso cortar servicios a rutas no económicas, haciendo que su servicio sea aún menos atractivo.

Más allá de su efecto en las rutas y la competencia entre alianzas navieras, en el largo plazo, el sistema radial de COSCO centrado en su operación exclusiva de Chancay puede facilitar el control de la República Popular China sobre una variedad de proyectos portuarios y de infraestructura en Perú y más allá, además de ayudarle a conseguir la adjudicación de los trabajos de construcción de infraestructura asociados a dichos proyectos.

Como se mencionó anteriormente, la empresa china Jinzhao se ha adjudicado un contrato de USD\$409 millones de dólares para construir un puerto de minerales cerca de Ica, en el sur del país. Además, el lanzamiento de Chancay por parte de COSCO ha reavivado las conversaciones sobre la construcción de un ferrocarril intercontinental que unirá Chancay y otros puertos controlados por China en la costa de Perú con el Atlántico a través del interior de Brasil, posiblemente con rutas también transitando por Bolivia (Small, 2024). Incluso más que cuando la República Popular China propuso previamente un proyecto ferroviario de “océanos gemelos” (Chen, 2015), la operación exclusiva de

Chancay por parte de COSCO, la disponibilidad en la región de empresas constructoras con sede en la República Popular China y la posibilidad de financiamiento de bancos con sede en la República Popular China, aumentaría la posibilidad de que la República Popular China construya la línea, o líneas de tren utilizando sus propias empresas. Lo haría con el objetivo de facilitar su acceso al hierro, la soja y otros productos agrícolas brasileños, y posiblemente al litio boliviano, a través de operaciones de sus propias empresas allí.

A medida que se amplie esa infraestructura complementaria controlada por China, el acceso a ella podría brindar a los clientes importantes beneficios en términos de costos y tiempo, además de estimular las economías de las áreas por las que pasará dicha infraestructura, generando beneficios para los gobiernos de esos territorios. Tales beneficios, a su vez, darían a COSCO, a los otros operadores con sede en la RPC y al gobierno chino, influencia sobre esos clientes y gobiernos.

En el proceso, dicha infraestructura operada por China podría brindar a las empresas con sede en la República Popular China un acceso más seguro a los productos mineros, agrícolas y de otro tipo de la región necesarios para la economía china, posiblemente a expensas del envío de esos bienes a otros mercados.

#### **IV. Implicaciones militares en tiempos de guerra**

En tiempos de guerra entre la República Popular China y Estados Unidos, el puerto de Chancay podría ser utilizado por la Armada del Ejército Popular de Liberación (EPL) para reabastecer fuerzas y apoyar operaciones contra Estados Unidos en el Pacífico oriental, incluso en ausencia de un acuerdo formal de base o alianza militar (Ellis, 2023; Berg, 2022).

Desde una perspectiva militar, Chancay sería particularmente útil como puerto de aguas profundas de gran capacidad que podría recibir los buques de guerra y submarinos más grandes de la Armada del EPL. Su distancia de los Estados Unidos es lo suficientemente grande como para protegerlo parcialmente de los ataques de las fuerzas militares provenientes de los Estados Unidos continentales, al tiempo que permitiría que las fuerzas de la Armada del EPL lanzadas desde allí, influyan en la costa oeste de los Estados Unidos.

Es poco probable que el actual gobierno de la presidenta Dina Boluarte, o las Fuerzas Armadas peruanas, amigas de Estados Unidos, permitan a sabiendas, que Chancay se

utilice contra Estados Unidos en tiempos de guerra (Simmons y Saravia, 2023). Sin embargo, una serie de factores podrían conspirar en tiempos de guerra para permitir tal posibilidad. Primero, el control operativo del puerto por parte de COSCO, con un nivel desconocido pero probablemente mínimo de supervisión del gobierno peruano, podría permitir el almacenamiento de materiales para apoyar a los buques de guerra del EPL y otras fuerzas en las áreas de carga del puerto, sin el conocimiento del gobierno peruano. La colaboración de entidades comerciales chinas con el EPL está bien establecida dentro de la doctrina china de fusión civil-militar (Pompeo, 2020), y COSCO ha apoyado regularmente al EPL en el pasado, incluso en operaciones de evacuación de no combatientes de Libia y Yemen (Yung, 2016).

En tiempos de paz, un futuro gobierno peruano estaría bajo fuerte presión para negarle el permiso a COSCO para recibir buques de la Armada del EPL en su puerto, dada la creciente dependencia peruana de las exportaciones de minerales a la República Popular China, préstamos para infraestructura y otros proyectos, y la dependencia de China de una parte sustancial de la transmisión eléctrica, la telefonía y otras infraestructuras de Perú (Ellis, 2022). De hecho, en 2012, la República Popular China utilizó una influencia similar sobre el gobierno de Sri Lanka para persuadirlo de que permitiera el reabastecimiento del buque de la Armada del EPL Yuan Wang 5, en el puerto de Hambantota (Mogul, 2022), también operado por COSCO, a pesar de que la República Popular China no tenía ningún acuerdo sobre bases militares con Sri Lanka.

Durante tiempos de guerra, la capacidad de COSCO para recibir y enviar cargamento militar y reabastecer a los buques militares de la Armada del EPL podría verse facilitada por una crisis política en Perú, en la que el control del gobierno es incierto y uno de los aspirantes al poder podría estar dispuesto a permitir que COSCO use el puerto de esa manera. Varios gobiernos peruanos han caído en los últimos años, incluido el más reciente con el derrocamiento del presidente Pedro Castillo tras su intento de disolver el Congreso peruano (Daniels, 2022). Los gabinetes peruanos, incluidos los ministros de Defensa, cambian regularmente. El Congreso peruano está actualmente fragmentado en numerosos partidos, generalmente opuestos a la presidenta Boluarte, cuya popularidad, como se señaló anteriormente, es apenas del 5%. En una situación de liderazgo tan disputada en tiempos de guerra, como ocurrió anteriormente con la caída de Pedro Castillo, el ejército peruano podría encontrarse con una decisión difícil sobre cómo responder.

## V. Conclusiones: Proyecciones sobre el camino a seguir

Mientras el gobierno de la presidenta Boluarte se prepara para recibir a Xi Jinping en APEC 2024 e inaugurar el Puerto de Chancay, la importancia estratégica del puerto, tanto en términos comerciales como de otro tipo, resalta la necesidad de que el gobierno de Perú, junto con otras partes interesadas, establezca mecanismos y haga decisiones difíciles relativas a su supervisión y control. Tales decisiones incluyen la gestión de la infraestructura portuaria, ferroviaria y de otro tipo de transporte del país para garantizar que la operación de Chancay por parte de COSCO no le permita capturar una posición de monopolio en el sector logístico del Perú, ni dar una ventaja injusta a los usuarios portuarios chinos sobre otros. El gobierno peruano también debería pensar y establecer procesos y capacidades mediante los cuales la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN) y otras organizaciones gubernamentales peruanas mantendrán una presencia adecuada en el puerto para garantizar que COSCO lo utilice de manera consistente con la autoridad soberana del Perú sobre su territorio y sus responsabilidades internacionales ante aliados como Estados Unidos. El gobierno de Perú, al anticipar los riesgos y las responsabilidades asociadas en tiempos de guerra, debería planificar ahora cómo mantener la supervisión sobre lo que COSCO trae y saca del puerto, y garantizar que no pueda usarse contra Estados Unidos u otros países en tiempos de guerra.

Más allá de Perú, otros estados de la región deberían aprender de las lecciones de Chancay. Esto incluye cómo el uso de la influencia comercial y la guerra legal por parte de la RPC puede permitirle asegurar ventajas burocráticas, particularmente cuando las burocracias latinoamericanas con capacidades de evaluación legal y técnica inadecuadas, o permeadas por intereses personales, llevan a cabo negociaciones no transparentes con empresas con sede en la RPC sobre infraestructura u otros asuntos de importancia estratégica.

Chancay debería ser además una advertencia para la región de que incluso cuando los gobiernos no tienen la intención de contraer compromisos militares con los chinos, sus decisiones al negociar acuerdos comerciales, acuerdos científicos y de otro tipo con China, pueden hundir inadvertidamente a esos países en compromisos con consecuencias militares no deseadas en tiempos de guerra.

Podría decirse que la lección más importante de Chancay es que la transparencia, las instituciones sólidas y el análisis estratégico son fundamentales para que los países

aseguren los beneficios esperados de los proyectos con los chinos, evitando al mismo tiempo consecuencias negativas graves, aunque no deseadas. Tales atributos y esfuerzos pueden marcar la diferencia entre un proyecto de este tipo que impulse al país hacia adelante en su desarrollo y reputación internacional o, en el caso de Chancay, convirtiéndose en un símbolo de alto perfil de malas decisiones y problemas institucionales, eclipsando las preocupaciones de lo que alguna vez fue. Se supone que será el momento de triunfo del país en el foco internacional.

## VI. Bibliografía

- Aguilar, Luis. (2024). "Megapuerto de Chancay y sus estragos en el norte chico: Ingemmet advierte demanda de agua por expansión territorial." *La República*. October 26. En: <https://larepublica.pe/sociedad/2024/10/25/megapuerto-de-chancay-ingemmet-advierte-demanda-de-agua-por-expansion-territorial-888275>. (Consultado 30.10.24).
- Andina. (2019). "Peru: Chancay Port Consortium plans to increase investment by US\$723 million." June 27. En: <https://andina.pe/ingles/noticia-peru-chancay-port-consortium-plans-to-increase-investment-by-723-million-756786.aspx>. (Consultado 30.10.24).
- Andres Bello Foundation. (2024). "A Future That Links Peru with China: The Megaport in Chancay." October 15. En: <https://fundacionandresbello.org/en/news/peru-%f0%9f%87%b5%f0%9f%87%aa-news/a-future-that-links-peru-with-china-the-megaport-in-chancay/#:~:text=Residents%20of%20Chancay%20have%20reported%20structural%20damage%20to,risk%20due%20to%20pollution%20and%20increased%20marine%20traffic>. (Consultado 30.10.24).
- Aquino, Marco. (2019). "Peru to sign MoU to join China's Belt and Road club in coming days: Chinese ambassador." Reuters. April 24. En: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-peru-idINKCN1S104R>. (Consultado 30.10.24).
- Aquino, Marco. (2024). "Peru awards China's Jinzhao \$405 million port construction contract." Reuters. March 22. En: <https://www.reuters.com/world/peru-awards-chinas-jinzhao-405-million-port-construction-contract-2024-03-22/>. (Consultado 30.10.24).
- Aquino, Marco. Adam Jourdan. (2024). "China widens South America trade highway with Silk Road mega port." Reuters. January 18. En: <https://www.reuters.com/world/china/china-widens-south-america-trade-highway-with-silk-road-mega-port-2024-01-18/>. (Consultado 30.10.24).
- Asian Infrastructure Investment Bank. (2022). "Members and Prospective Members of the Bank." June 28. En: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>. (Consultado 30.10.24).
- Berg, Ryan C. (2022). "Combating Chinese Dual-Use Infrastructure: Bringing In the Private Sector." Center for Strategic and International Studies. December. En:

<https://www.csis.org/analysis/combating-chinese-dual-use-infrastructure-bringing-private-sector>. (Consultado 30.10.24).

Berti, Adele. (2020). "Will the Bi-Oceanic Railway ever see light at the end of the tunnel?" *Railroad Technology*. March 10. En: <https://www.railway-technology.com/features/bi-oceanic-railway-corridor/>. (Consultado 30.10.24).

Bloomberg. (2024). "Peru's Unpopular Leader Hits New Low: A 5% Approval Rating." May 26. En: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-26/peru-s-unpopular-leader-hits-new-low-a-5-approval-rating>. (Consultado 30.10.24).

Caceres Solis, Mario. (2022). "Belt and Road" Initiative in Peru: Impact, opportunities and challenges." *Center for Strategic Studies of the Peruvian Army*. January 25. En: <https://ceep.mil.pe/2022/01/25/belt-and-road-initiative-in-peru-impact-opportunities-and-challenges/?lang=en>. (Consultado 30.10.24).

Cassinelli, Martin. (2024). "What the Peruvian president's state visit to China means for US economic diplomacy." *Atlantic Council*. July 2. En: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/what-the-peruvian-presidents-state-visit-to-china-means-for-us-economic-diplomacy/>. (Consultado 30.10.24).

Chen, Lu. Li Rongqian. Denise Jia. (2024). "Peru Amends Law Allowing Cosco Shipping to Retain Exclusive Rights to Operate Chancay Port." *Caixin*. June 8. En: <https://www.caixinglobal.com/2024-06-08/peru-amends-law-allowing-cosco-shipping-to-retain-exclusive-rights-to-operate-chancay-port-102204435.html>. (Consultado 30.10.24).

Chen, Michele. (2015). "China Is Building a Massive Railway Across South America—at a Huge Human and Environmental Cost." *The Nation*. June 19. En: <https://www.thenation.com/article/archive/china-is-building-a-massive-railway-across-south-america-at-significant-human-and-environmental-cost/#:~:text=The%20interoceanic%20rail%20line%20crossing%20Brazil%20and%20Peru%E2%80%94sinophilically,materials%20from%20inland%20resource%20bases%20to%20coastal%20ports>. (Consultado 31.10.24).

Daniels, Joe. (2022). "Peru plunges into political crisis as president ousted." *Financial Times*. December 7. En: <https://www.ft.com/content/f9f1336a-9d79-4cb6-9e85-f9ef7e2eb439>. (Consultado 30.10.24).

El Universo. (2024). "Megapuerto de Chancay se inaugura el 14 de noviembre con el que Perú busca ser "el Singapur de América Latina." October 29. En: <https://www.eluniverso.com/noticias/internacional/megapuerto-de-chancay-se->

inaugura-el-14-de-noviembre-con-el-que-peru-busca-ser-el-singapur-de-america-latina-nota/. (Consultado 30.10.24).

Ellis, Robert Evan. (2022). "The Evolution of Peru's Multidimensional Challenges: Engagement with China." *Center for Strategic Studies of the Peruvian Army*. July 27. En: <https://ceep.mil.pe/2022/07/27/the-evolution-of-perus-multidimensional-challenges-engagement-with-china/?lang=en>. (Consultado 30.10.24).

Ellis, Robert Evan. (2023). "The Strategic Role of Latin America in a Global Conflict Over Taiwan." *Seguridad y Poder Terrestre*. Vol. 2, No. 1. January-March. En: <https://revistas.ceep.mil.pe/index.php/seguridad-y-poder-terrestre/article/view/21/35>. pp. 113-131. (Consultado 30.10.24).

Eyewitness News. (2024). "Izmirlian prevails in landmark \$1.6 billion verdict against China Construction America." October 20. En: <https://ewnews.com/izmirlian-prevails-in-landmark-1-6-billion-verdict-against-china-construction-america/>. (Consultado 30.10.24).

FirstPost. (2024). "Explained: Peru's trouble over 'exclusivity clause' for mega Chancay port built by China." April 30. En: <https://www.firstpost.com/explainers/peru-china-chancay-port-exclusivity-clause-13765278.html>. (Consultado 30.10.24).

Gelpern, A., Horn, S., Morris, S., Parks, B., & Trebesch, C. (2021). How China Lends: A Rare Look into 100 Debt Contracts with Foreign Governments. Peterson Institute for International Economics, Kiel Institute for the World Economy, Center for Global Development, and AidData at William & Mary. En: <https://www.aiddata.org/publications/how-china-lends>. (Consultado 31.10.24).

Guerra Vásquez, Ricardo. (2024). "Puerto de Chancay: estudio sobre competencia con el Callao se sabrá la próxima semana: ¿qué falta?" *Gestión*. October 30. En: <https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-estudio-sobre-competencia-con-el-callao-se-sabra-la-proxima-semana-que-falta-mtc-raul-perez-reyes-ositran-noticia/>. (Consultado 30.10.24).

Jay, Tim. (2024). "China-Backed Chancay Megaport Poised to Redefine South American-Asia Trade Routes." *Global Trade*. October 21. En: <https://www.globaltrademag.com/china-backed-chancay-megaport-poised-to-redefine-south-american-asia-trade-routes/>. (Consultado 30.10.24).

La República. (2022). "Megapuerto en Chancay: vecinos denuncian que obras destruyen humedales y causan daños ambientales." September 17. En: <https://larepublica.pe/sociedad/2022/09/14/megapuerto-en-chancay-destruir->

[humedales-y-otros-danos-ambientales-valen-la-pena-por-reactivar-la-economia.](#)  
 (Consultado 30.10.24).

Labrut, Michele. (2022). "DP World Callao in Peru sets container volume record." *Seatrade Maritime News*. January 4. En: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/dp-world-callao-in-peru-sets-container-volume-record>. (Consultado 30.10.24).

Mogul, Rhea. (2022). "Chinese research ship Yuan Wang 5 docks at Sri Lanka's Hambantota port." *CNN*. August 16. En: <https://www.cnn.com/2022/08/16/asia/india-china-tensions-military-ship-docks-sri-lanka-intl-hnk/index.html>. (Consultado 30.10.24).

Patrick, Igor. (2024a). "Brazil backs away from joining China's belt and road but keeps funding door ajar." *South China Morning Post*. October 29. En: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3284244/brazil-backs-away-joining-chinas-belt-and-road-keeps-funding-door-ajar>. (Consultado 30.10.24).

Patrick, Igor. (2024b). "Peruvian president to travel to China at the end of June," *South China Morning Post*. June 6. En: <https://www.scmp.com/news/china/article/3265545/peruvian-president-travel-china-end-june>. (Consultado 31.10.24).

Pompeo, Michael R. (2020). "The Chinese Communist Party's Military-Civil Fusion Policy." U.S. State Department, official website. January 13. En: <https://2017-2021.state.gov/military-civil-fusion/>. (Consultado 31.10.24).

Reuters. (2024a). "Peru to 'correct error' that gave Cosco exclusivity in megaport." March 23. En: <https://www.reuters.com/business/peru-correct-error-that-gave-cosco-exclusivity-megaport-2024-03-23/>. (Consultado 30.10.24).

Reuters. (2024b). "Peru trying to lure BYD auto plant with industrial park incentive." 2024. June 26. En: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/peru-trying-lure-byd-auto-plant-with-industrial-park-incentive-2024-06-26/>. (Consultado 30.10.24).

Reuters. (2024c). "Peru's Chinese-built mega port to soft launch in late November with Shanghai route." October 18. En: <https://www.reuters.com/world/americas/perus-chinese-built-mega-port-begin-moving-two-container-ships-week-november-2024-10-18/>. (Consultado 30.10.24).

Richardson, Laura J. (2024). "Statement Before the 118th Congress House Armed Services Committee. U.S. Southern Command, official website. March 12. En:

<https://www.southcom.mil/Portals/7/Documents/Posture%20Statements/2024%20SOUTHCOM%20Posture%20Statement%20FINAL.pdf?ver=lwci9nu-nOJkQjxIWpo9Rg%3d%3d>. (Consultado 30.10.24).

Ross, John. (2024). “Theoretical bases of China’s “win-win” foreign policy concept.” Learning From China. En: <https://learningfromchina.net/theoretical-bases-of-chinas-win-win-foreign-policy-concept/> (Consultado 31.10.24).

Shipping Herald. (2024). “China COSCO may seek arbitration over exclusivity rights to Peru mega-port.” May 1. En: <https://www.shippingherald.com/china-cosco-may-seek-arbitration-over-exclusivity-rights-to-peru-mega-port/#:~:text=The%20Peruvian%20government%20is%20looking%20to%20avoid%20an,by%20the%20firm%2C%20an%20official%20said%20on%20Monday>. (Consultado 31.10.24).

Shipping Universe. (2024). “Shipping Alliances 2025: Key Changes and a Deep Dive into the Global Players.” September 26. En: <https://www.shipuniverse.com/shipping-alliances-2025-key-changes-and-a-deep-dive-into-the-global-players/>. (Consultado 30.10.24).

Simmons, Keir. Laura Saravia. (2023). “With Peru port project, China gains a foothold in America’s backyard,” NBC News. November 15. En: <https://www.nbcnews.com/news/world/china-peru-chancay-port-rcna124564>. (Consultado 30.10.24).

Small, Gretchen. (2024). “Peru’s Chancay Port Puts South American Bioceanic Railway Back on Agenda.” EIR, January 6, 2024. En: <https://eir.news/2024/01/news/perus-chancay-port-puts-south-american-bioceanic-railway-back-on-agenda/>. (Consultado 31.10.24).

Squires, Liz. (2024). “China Southern Power Grid gets funds to finalize Enel buy in Peru.” Latin Lawyer. June 25. En: <https://latinlawyer.com/article/china-southern-power-grid-gets-funds-finalise-enel-buy-in-peru>. (Consultado 30.10.24).

Stackpole, Beth. (2022). “How is the war in Ukraine impacting the global supply chain?” World Economic Forum, official website. July 5. En: <https://www.weforum.org/agenda/2022/07/ripple-effects-from-russia-ukraine-war-test-global-economies/>. (Consultado 30.10.24).

State Council of the People’s Republic of China. (2024). “China ready to advance comprehensive strategic partnership with Peru to new heights: Xi.” June 28. En: [https://english.www.gov.cn/news/202406/28/content\\_WS667ebc7ac6d0868f4e8e8a.html](https://english.www.gov.cn/news/202406/28/content_WS667ebc7ac6d0868f4e8e8a.html)

[b4.html#:~:text=Xi%20said%20that%20Peru%20is%20one%20of%20the,a%20package%20of%20free%20trade%20agreements%20with%20China.](#) (Consultado 30.10.24).

Stott, Michael. (2024). "China megaport builder hits back as Peru moves to scrap exclusivity deal." 2024. *Financial Times*. March 26. En: <https://www.ft.com/content/58bc4e62-c42f-4121-bba3-4607ab53a78e>. (Consultado 30.10.24).

Yung, Christopher. (2016). "China's Expeditionary and Power Projection Capabilities Trajectory: Lessons from Recent Expeditionary Operations." Testimony Before the U.S.-China Economic and Security Review Commission, Washington, D.C. January 21. En: [https://www.uscc.gov/sites/default/files/USCC%20Testimony%202016\\_Yung.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/USCC%20Testimony%202016_Yung.pdf). (Consultado 31.10.24).



**REDCAEM**  
RED CHINA & AMÉRICA LATINA  
Enfoques Multidisciplinarios