

LA FRANJA Y LA RUTA EN LATINOAMÉRICA. EL CASO PERUANO.

Puede enviar sus comentarios y sugerencias al correo electrónico goliger@cedestra.cl

I. INTRODUCCIÓN

China ha elaborado su expansión a través de un concepto matriz: Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR)¹. Anunciada en 2013, refuerza la conectividad regional situando a China en el centro de las rutas comerciales para cumplir dos objetivos principales: establecer una ruta terrestre que facilite el flujo de bienes comerciales a través de la construcción de autopistas, vías de tren, gasoductos y otras instalaciones energéticas; y mejorar la conectividad marítima.

Al comienzo, América Latina y El Caribe no estaba considerada en la iniciativa; posteriormente se le invitó a sumarse a la IFR planteando que "*forman parte de la extensión natural de la ruta de la seda marítima y son participantes indispensables de la cooperación internacional del proyecto Cinturón y Ruta*" (CELAC, 2018). Para cumplir con los objetivos de la iniciativa, se hace necesario el desarrollo de terminales portuarios promoviendo la interconectividad de infraestructuras.

Panamá fue el primer país latinoamericano que se incorporó a la iniciativa (2017); más adelante, entre otros: Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Bolivia, Cuba, Perú y Argentina (2022).²

II. PERÚ

Con una inversión de US\$3.000 millones, se construye a 80 km al norte de Lima el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, que se va a convertir en un *hub* integrado de transporte marítimo para América Latina, en el centro logístico más importante de la costa del Pacífico sudamericano y en el primer *hub* logístico de la naviera estatal china **Cosco Shipping**. Una característica diferenciadora de este puerto es la capacidad de recibir embarcaciones de 18 mil TEU, las que, hasta el momento, no llegan a América Latina por su gran tamaño.

Este puerto, iniciado en 2011, estará operativo el segundo semestre del 2024 y, finalizado, en 2030; el 60% es inversión china (*Cosco Shipping Ports*) y el 40% restante es inversión privada a través de la empresa peruana Volcán Compañía Minera, cuya propiedad mayoritaria es de la suiza Glencore.

A esto se suma el interés expresado al gobierno de Perú para que el puerto de Chancay sea una **Zona Económica Especial**. El puerto de Chancay es un ejemplo de cómo China busca asegurar las cadenas de suministro que sustentan su crecimiento económico y sus aspiraciones geopolíticas.

Adicional a esta inversión, a fines de 2022 se anunció el proyecto de construcción de otro mega

¹ La denominada Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) (*Belt and Road Initiative*, BRI), (también llamada Nueva Ruta de la Seda; Un Cinturón, Una Ruta (*One Belt, One Road*, OBOR) y Franja Económica de la Ruta de la Seda (*Road Economic Belt*), es una estrategia de desarrollo de infraestructura global y cooperación

internacional de China, lanzada en 2013, que en 2017 se incorporó a su Constitución.

² Sin contar a China, a marzo de 2022 se contabilizan 148 países adscritos a la Franja y la Ruta, a través de la firma de memorandos de entendimiento. En América Latina y El Caribe, 21 países lo han firmado, entre ellos Perú.

puerto en la región de Arequipa, el Puerto de Corío por US\$2.500 millones.

Todo lo anterior complementa la estrategia de desarrollo que Perú viene impulsando desde la primera década del siglo XXI, incorporando a sus siete principales puertos marítimos (Paíta, Salaverry, Chimbote, Callao, San Juan de Marcona, Matarani e Ilo) y el principal puerto fluvial (Iquitos).

En particular, al Puerto del Callao se le autorizó, en 2023, una inversión de US\$1.200 millones que le permitirá una capacidad de mover 2,8 millones de TEU, superando a Valparaíso y San Antonio que, en conjunto, en las condiciones actuales, no alcanzarán la capacidad de este puerto.

A estos 2,8 millones de TEU de *APM Terminals Callao* se agregan 1,9 millones que sumará la ampliación de DP World, el otro operador del puerto del Callao (*Dubai Ports World* opera en San Antonio y Lirquén en Chile y en los Terminales 1, 2 y 3 de Puerto Nuevo, en Buenos Aires).

Continuando con la estrategia de desarrollo peruana, *Jin Zhao Mining* (empresa minera establecida en Perú desde 2009), invertirá US\$520 millones en la construcción del puerto de San Juan de Marcona. Adicionalmente, *Shougang Hierro Perú* (empresa que comienza sus operaciones en Perú en 1992), construirá el nuevo muelle de US\$350 millones de San Nicolás; ambos proyectos se ubican en la provincia de Nazca.

Complementariamente, China tiene inversiones en los 24 departamentos que componen el país, a lo que se suman los acuerdos de libre comercio de Perú con varios países de la zona del Asia-Pacífico. En particular, en minería, el yacimiento de cobre Las Bambas pertenece a *Minerals and Metals Group (MMG)*, minera estatal china, y Toromocho es explotada por Chinalco.

III. CONSIDERACIONES FINALES

Desde el año 2000, Perú ha aumentado 6,24 veces el movimiento portuario (medido en TEU), mientras que, en el mismo período, Chile lo ha hecho 2,96 veces.

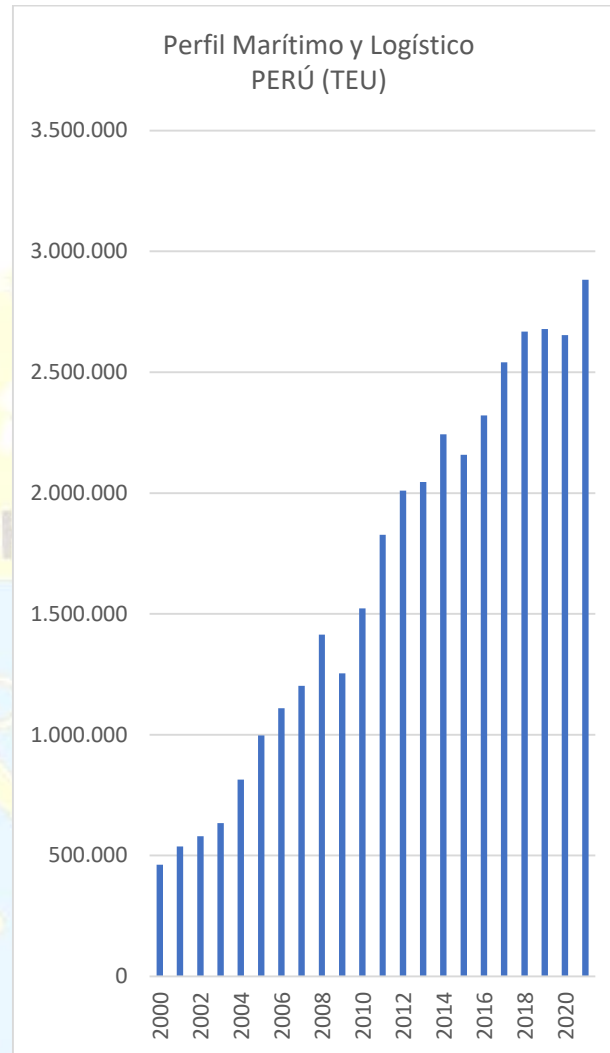


Figura 1: Evolución del *throughput* de puertos de contenedores – PERÚ. (Elaboración propia con datos CEPAL)

Respecto de la actividad portuaria, según el último informe del Banco Mundial, Callao está sobre Valparaíso y San Antonio.

En cuanto a capacidad, Chile tiene una capacidad anual de 4 millones de TEU (principalmente concentrado en los puertos de la Región de Valparaíso); en Perú, solamente Callao con las extensiones del Muelle Sur y Norte llegará a 5,5 millones de TEU, a lo que se sumará *Chanccay*, desde 2024.