

**REVISTA PERUANA DE DERECHO INTERNACIONAL**

**ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222**

**Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 25-58.**

**Recepción: 11/03/2024. Aceptación: 28/06/2024**

**DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>**

## **ANÁLISIS GEOECONÓMICO DEL PUERTO HUB DE CHANCAY: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES**

**GEOECONOMIC ANALYSIS OF THE CHANCAY HUB PORT:  
CHALLENGES AND OPPORTUNITIES**

**Óscar Maúrtua de Romaña<sup>(\*)</sup>**

Sociedad Peruana de Derecho Internacional  
(Lima, Perú)

<https://orcid.org/0009-0002-9209-1888>

### **RESUMEN**

La complejidad de las relaciones internacionales se profundiza, entre otros factores, a razón de la creciente interdependencia económica, que se ha extendido a todos los ámbitos que conforman la sociedad mundial. Ello ha devenido en una mayor vinculación y acercamiento entre los principales actores que operan en este escenario, especialmente, a partir del aprovechamiento de la vía marítima. En el caso peruano, se han generado transformaciones significativas en el sistema portuario, como la actual construcción de un nuevo complejo portuario y logístico en la ciudad de

---

<sup>(\*)</sup> Diplomático, jurista y docente universitario. Ministro de Relaciones Exteriores (2021-2022 y 2005-2006). Director de la Academia Diplomática del Perú (2002-2003). Viceministro y Secretario General de Relaciones Exteriores, Jefe del Servicio Diplomático (2004). Estudios de postgrado en la Universidad de Oxford, Universidad John Hopkins y en el Comité Jurídico Interamericano de la OEA. Exrepresentante del Perú ante la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (ESCAP) Bangkok (1994-1999).

Chancay. Este mega proyecto, si bien va a posicionar al Perú como un actor geopolítico relevante en la región, supone un desafío en torno a las potencialidades geoeconómicas que se pueden desarrollar, para lo cual, nuestros tomadores de decisión necesitan estar informados estratégicamente. En este sentido, el presente trabajo tiene por objeto ofrecer un análisis geoeconómico en torno a las potenciales ventajas y desafíos que supone la construcción de este megaproyecto, haciendo énfasis en que las estrategias de desarrollo local territorial y las oportunidades económicas que se generan a partir de iniciativas globales como la Franja y la Ruta, insertarán al Perú en las principales cadenas de valor globales. Para alcanzar este propósito, se realizará una revisión bibliográfica de los principales documentos de trabajo y de literatura especializada en la materia, con el propósito de encontrar evidencia empírica que contraste la hipótesis señalada.

**Palabras clave:** Interdependencia económica, corredores marítimos, Puerto Hub de Chancay, geoeconomía, desarrollo local territorial, Iniciativa de la Franja y la Ruta, sistema portuario, parques industriales, zonas económicas especiales.

## ABSTRACT

The complexity of international relations is deepened, among other factors, due to the growing economic interdependence, which has spread to all the areas that make up world society. This has become a greater link and rapprochement between the main actors operating in this scenario, especially, from the use of the sea route. In the Peruvian case, significant transformations have been generated in the port system, such as the construction of a new port and logistics complex in the city of Chancay. This mega project, although it will position Peru as a relevant geopolitical actor in the region, poses a challenge around the geoeconomic potential that can be developed, for which our decision makers need to be strategically and timely informed. In this sense, the present work aims to offer a geoeconomic analysis around the potential advantages and challenges posed by the construction of this megaproject, emphasizing that local territorial development strategies and economic opportunities generated from global initiatives such as the Strip and the Route, will insert Peru into the main global value chains. To achieve

this purpose, a bibliographic review of the main working documents and specialized literature on the subject will be carried out, with the purpose of finding empirical evidence that contrasts the hypothesis.

**Keywords:** Economic interdependence, maritime corridors, Chancay Hub port, geoeconomics, local territorial development, Strip and Route Initiative, port system, industrial parks, special economic zones.

\* \* \* \* \*

## INTRODUCCIÓN

La complejidad de las relaciones internacionales se profundiza, entre otros factores, a razón de la creciente interdependencia económica, que se ha extendido a todos los ámbitos que conforman la sociedad mundial (Keohane y Nye, 1987). Esto ha devenido en una mayor vinculación y acercamiento entre los principales actores que operan en este escenario, especialmente, a partir del aprovechamiento de la vía marítima. El Perú no ha sido ajeno a esta dinámica, y ha llevado a cabo cambios significativos en sus corredores marítimos, con el objetivo de hacer frente a las crecientes exigencias del sistema logístico portuario a nivel internacional. Como señala la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (2023), cerca del 85% del comercio internacional peruano se transporta por la vía marítima, y sus principales destinatarios son los países asiáticos. Teniendo en cuenta que China fue el principal destino de las exportaciones peruanas en 2023 – con un 35% del monto total de transacciones – y, a su vez, el principal origen de las importaciones hacia el Perú – con un 26% del monto total – se espera que las relaciones continúen fortaleciéndose, ahora, a partir de la construcción del próximo Terminal Multipropósito en Chancay (Arias, 2024).

Cabe resaltar que las relaciones entre China y el Perú no son improvisadas ni prematuras, al contrario, son fruto de un pasado histórico arraigado que data desde el período de la post conquista americana por parte de España (Bonialian, 2021). Como señalan Gordon y Morales (2017) el Puerto del Callao mantuvo una relación comercial estrecha con el continente asiático, especialmente con China, a través del Galeón de Manila – pasando también por el Puerto de Manzanillo en México – donde los productos transportados eran la seda, muebles y porcelana, a cambio de la plata que salía, principalmente, de las minas en Potosí. En tiempos actuales, la relación entre ambos países se ha fortalecido. Desde el establecimiento de las relaciones diplomáticas en noviembre de 1971 y la suscripción del Tratado de Libre Comercio en 2009, se consolidó una asociación estratégica integral que permitió una mayor vinculación económica y financiera (Novak y Namihas, 2022, p. 45) generando un escenario propicio para el establecimiento de inversiones y apertura comercial.

Es así que, en 2019, aparece en escena la estatal china Cosco Shipping Ports al adquirir el 60% de las acciones del Complejo Portuario y Logístico de Chancay, dejando un 40% a Volcán Compañía Minera S.A.A (Mardones, 2022, p. 7). Si bien este es un importante proyecto para Beijing – puesto que es la primera inversión portuaria operada por ellos – representa también una interesante oportunidad para que el Perú mejore su posicionamiento estratégico en la región. Con una inversión que supera los 3,000 millones de dólares (El Comercio, 2023), se espera que este mega proyecto se convierta en un hub de intercambio comercial que permite redistribuir mercancías a países como Ecuador, Colombia, Chile y Brasil (por medio del corredor bioceánico nororiental). Cabe destacar que este complejo portuario y logístico contará, al finalizar su construcción a mediano plazo, con dos terminales especializados de 280 hectáreas, con terminales de carga a granel, carga general, carga en vehículos, y un terminal de 11 muelles especializados para la recepción de naves que alcancen los 18,000 contenedores en TEUs (medida equivalente a 20 pies que calcula el tamaño de los contenedores), superando los buques que transitan por el Canal de Panamá.

Frente a lo anterior, se presentan una serie de desafíos que los tomadores de decisión en el Perú deben enfrentar. Las proyecciones geopolíticas, definidas como la representación política que un actor tiene de un espacio territorial (Cabrera, 2018), permitirán al país proyectarse como un actor clave en el comercio regional. No obstante, esta visión resulta ser limitada si no se tienen presente los desafíos geoeconómicos que supone la construcción del Terminal Multipropósito de Chancay. Por lo tanto, este trabajo busca ofrecer un análisis geoeconómico en torno a las potenciales ventajas y desafíos que supone la construcción de este megaproyecto, para lo cual, se subdividirá en tres apartados: Primero, contextualizarlo en un escenario de constantes transformaciones del sistema portuario global; segundo, detallar las estrategias de desarrollo territorial y fortalecimiento de la competitividad que se generan a partir de su construcción; y tercero, enmarcarlo en iniciativas globales como la Franja y la Ruta de China, que permitirá una mayor inserción de los productos locales en las cadenas de valor globales.

## **1. TRANSFORMACIÓN PORTUARIA EN EL SISTEMA LOGÍSTICO GLOBAL: CONTEXTUALIZANDO EL PUERTO HUB DE CHANCAY**

Como señala la Organización Mundial del Comercio (2021), el transporte marítimo es considerado el principal mecanismo mediante el cual se distribuyen y redistribuyen las mercancías alrededor del mundo. Los corredores marítimos, definidos como las rutas de envío entre dos o más centros portuarios, se han convertido en espacios propicios para el aumento de las transacciones comerciales (C40 Cities, 2022). Ello se debe, entre otros factores, a las condiciones generadas por la globalización y las redes de interdependencia económica, que permitieron un comercio más liberalizado y dejaron de lado políticas marítimas restrictivas. En consecuencia, se ha llegado a considerar al transporte marítimo como el alma del comercio mundial, pues constituye la columna vertebral de las cadenas de suministro globales, representando cerca de un 80% de las transacciones en su totalidad (Organización Marítima Internacional, OMI; 2016).

Este aumento devino en complejas transformaciones de los sistemas que forman parte del comercio marítimo, como es el caso de las redes logísticas globales. Según cifras de la OMI (2016), esta red está compuesta por más de 50,000 buques mercantes dedicados a este tipo de comercio, la flota a nivel mundial se encuentra registrada en más de 150 países; y emplea a millones de trabajadores marítimos de diversas nacionalidades. Este proceso cambiante le asignó un nuevo papel a la infraestructura portuaria, pasando a ser considerada como un espacio estratégico clave que no solo ofrece beneficios comerciales, sino que favorece estrategias de desarrollo local en el país donde se ubican estos puertos, favoreciendo la construcción de nodos de producción y clústers económicos que permiten un mayor acercamiento a los mercados internacionales por parte de las empresas locales.

En el caso del corredor marítimo transpacífico – conformado por las costas de los países que bordean el Océano Pacífico – se generaron transformaciones significativas a razón de un proceso que Narrea (2022, p. 7) denomina “gigantización” de los buques mercantes. Este proceso se explica a raíz del impacto que tuvo el Canal de Panamá en el comercio marítimo, que definió tanto las medidas de los contenedores como el tamaño

de los buques que los transportaban. En tal sentido, se definieron tres tipos de buques específicos: los Panamax, capaces de transportar entre 3,000 y 5,000 contenedores en la medida TEU; los Post Panamax, capaces de transportar entre 5,000 y 9,000 contenedores en TEU; y, en los últimos años, los buques Neo Panamax, capaces de transportar un máximo de 12,500 contenedores TEU (Rodríguez, 2020). Al tiempo que los buques se hacían más grandes, debían estar preparados para recorrer distancias más largas con un peso cada vez mayor, lo que supuso nuevos desafíos en torno a la infraestructura marítima.

Cabe resaltar que este proceso de gigantización de los buques no surge de forma desprevénida; todo lo contrario, responde a causales específicas que devienen de los procesos de intensas transacciones comerciales (Narrea, 2022, p. 10). Al respecto, es posible distinguir dos causas sustanciales: la creciente aceleración del comercio mundial y el aumento en la demanda de intercambio por parte de los países por sus territorios. Por lo tanto, algunos autores afirman que esta gigantización forma parte de una estrategia propia del sistema logístico internacional (Shi et al., 2022), que busca reducir los costos de transacción por contenedor y reducir el consumo de combustible en los buques. Respecto al primer punto, se genera un mayor ahorro al transportar los contenedores en un solo momento, que estar moviéndolos constantemente debido a la falta de buques de gran tamaño donde puedan ser colocados; respecto al segundo, al ser los buques más grandes, pueden transportar una mayor cantidad de contenedores en un solo viaje, sin necesidad de estar invirtiendo en más combustible.

De igual forma, estas nuevas tendencias y transformaciones han influido en la construcción y mejoramiento de la infraestructura portuaria en nuestra región. A largo plazo, el objetivo fue transformar la red de envío de mercancías en el Pacífico Occidental – mediante la reestructuración y construcción de nuevos puertos – no obstante, los hechos se adelantaron a los planes que se habían diseñado (Narrea, 2022, p. 13). Para el caso peruano, en enero de 2020, arribó al Puerto del Callao el buque “Explanada APL”, que tiene una capacidad de carga de 13,892 TEU y un calado de aproximadamente 13 metros para su desembarco. A grandes rasgos, fue calificado como un portacontenedor “muy grande”, teniendo en cuenta que este puerto frecuentaba buques Neo Panamax de 12,500 TEU. Si bien el

Explanada APL pudo desembarcar en el Callao, generó un nuevo reto respecto a la infraestructura de este puerto, razón por la cual, el gobierno peruano optó por aumentar la capacidad de recepción tanto del Puerto del Callao como en el Puerto de Paita, pasando a recibir 333 buques portacontenedores y 1,116, respectivamente. En síntesis, se buscó una reestructuración de la red portuaria peruana, enmarcada en un contexto de cambios en el sistema logístico global.

Asimismo, se generó un mayor compromiso respecto a las exigencias que debía cumplir el Puerto Hub de Chancay si pretendía alcanzar su objetivo de recibir la última generación de portacontenedores provenientes de Asia. En específico, debía responder a dos criterios principales: el creciente tamaño de los buques y el aumento en los volúmenes de carga. Por lo tanto, como señalan Sánchez et al. (2020), el potencial estratégico de Chancay tendrá capacidad para recibir 1,5 millones de contenedores TEU en su primera etapa. Además, se espera que pueda recibir buques portacontenedores capaces de trasladar más de 18,000 TEU, superior a los Neo Panamax que suelen transitar en la región, y aprovechar el potencial natural del Puerto Hub para recibir buques con un calado superior a los 16 metros. Si a ello se le añade la capacidad de recibir los famosos buques Triple E –construidos con el propósito de disminuir los costos unitarios por contenedor, optimizar las rutas globales de larga distancia y generar una mayor eficiencia en la gestión ambiental– se obtiene un Megaproyecto a la altura de las exigencias del cambiante sistema logístico global, lo cual favorecería una mayor competitividad de los puertos peruanos.

Aunado a ello, este complejo portuario y logístico, que tiene por objetivo convertirse en el principal hub de Sudamérica (Mardones, 2022) se enmarca en una serie de proyectos y objetivos de alcance regional e internacional, que deben ser entendidos si se busca generar estrategias de desarrollo local a partir de este proyecto. En el plano regional, se espera que Chancay genere transformaciones en la red de envíos en Sudamérica, convirtiéndose en el centro para las exportaciones de los contenedores chinos a lo largo del continente. En el plano internacional, se debe ubicar a este Megaproyecto como parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) que viene desarrollando la República Popular de China. Además, el papel de la



estatal Cosco Shipping Ports, que a su vez integra al grupo Ocean Alliance, se refuerza gracias a que participa en el transporte del 40% de la carga global y gestiona 297 terminales en 37 puertos alrededor del mundo (Mardones, 2022, p. 9). Esto se traduce en una oportunidad de inserción en cadenas de valor globales y un mayor acercamiento a mercados internacionales por parte de las empresas productoras nacionales.

Respecto al papel de Cosco Shipping Ports (CSP), es necesario destacar que es una empresa de red global que opera en Asia, América y Europa. Esto le permite ser una plataforma logística que participa en diversas rutas de envío y que dispone de corredores comerciales que permiten un mayor acercamiento entre los puertos donde participa. Asimismo, se caracteriza por tener un modelo de gestión vertical y horizontal. Respecto al modelo vertical, Cosco Shipping Ports, al igual que Cosco Logistics, es una rama de Cosco Shipping Group, conglomerado líder que agrupa un conjunto de áreas específicas que trabajan mediante una economía de escala, facilitando la llegada de rutas y la frecuencia en sintonía con las demandas de carga en los puertos. En relación al modelo horizontal, Cosco Shipping Group ha establecido alianzas con líneas navieras como CMA, Evergreen, Maersk, Ocean Alliance, entre otras, con el propósito de establecer una mejor cobertura de rutas, conformando un modelo de integración que, juntos, mueven alrededor del 80% de la carga global total, según cifras de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (2022).

## **2. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL Y FORTALECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD: OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS GEOECONÓMICOS**

### **2.1. APLICANDO UN ENFOQUE GEOECONÓMICO**

La geopolítica ha sido una disciplina signada por un desarrollo convulso a lo largo de su devenir histórico. Sus orígenes académicos datan de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, cuando asumió el deber científico de elaborar leyes objetivas que permitan explicar la creciente expansión territorial de los Estados y los procesos de conquista (Valton, 2021). Esto explica su vinculación con la corriente realista de las relaciones internacionales

(Tucci, 2016). No obstante, debido al fuerte rechazo que recibió producto de su vinculación con el nazismo, la geopolítica perdió terreno en el mundo académico y científico, siendo considerada una ciencia al servicio de la destrucción. Además, producto de la globalización económica y financiera, la aparición de nuevas tecnologías y un escenario internacional cada vez más interdependiente, se generaron cambios profundos en las relaciones entre los Estados y se añadieron nuevos actores que comenzaron a incidir en el sistema internacional.

Bajo este escenario, los asuntos económicos fueron adquiriendo mayor peso en la búsqueda de brindar explicaciones a los complejos procesos de desarrollo en la región sudamericana. La teoría de la dependencia y su férrea vinculación con la tesis de centro-periferia, calificó a una gran parte de países sudamericanos como subdesarrollados – ubicados en las zonas periféricas – cuyo valor estratégico consistía en ser poseedores de recursos naturales, materias primas y productos de escaso valor agregado (Olier, 2015). Por lo tanto, la geoeconomía se posicionó como una categoría relevante para explicar los procesos de transacciones comerciales entre los países de la periferia (subdesarrollados) con el centro (desarrollados), a tal punto que Malamud (2018) señaló que en Latinoamérica no prima la geopolítica, sino la geoeconomía. En este sentido, Valton (2021) define esta categoría como las estrategias de orden económico-comerciales, definidas por el espacio geográfico, que permiten promover los intereses nacionales y la consecución de metas geopolíticas.

Para los fines de este trabajo, se complementará esta definición con aquella que ofrece Cadena (2010, p. 80), que entiende a la geoeconomía como un método de análisis que se concentra en los procesos productivos y la mejora en la calidad de vida por medio del desarrollo territorial, en un espacio geográfico determinado. En tal sentido, un análisis geoeconómico se concentrará en ubicar las estrategias de desarrollo territorial y oportunidades económicas que un territorio puede ofrecer con el propósito de coadyuvar a la solución de problemas en una sociedad. Cabe resaltar que el territorio en cuestión, en el marco de esta investigación, es el próximo Complejo Portuario y Logístico de Chancay y su área de influencia cercana, cuyo valor estratégico no debe desvincularse de las oportunidades económicas que

puede generar para los mercados locales y para la población nacional en su conjunto.

## **2.2. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL: CORREDORES ECONÓMICOS, CAPITAL HUMANO Y PARQUES INDUSTRIALES**

Narrea y Martínez (2021) diseñaron un estudio interesante donde analizaron el puerto de Chancay desde la óptica de un hinterland, debido al nivel de competitividad que tienen los territorios aledaños. Para tal fin, establecieron un área límite de 500 kilómetros cuadrados alrededor del puerto, con el objetivo de no sobre extender el estudio de las regiones, tomar en cuenta aquellas que disponen de recursos estratégicos clave, y aquellas en donde se pueden formar corredores económicos que permitan un mayor aprovechamiento del puerto de Chancay. En este sentido, se destacaron regiones importantes como La Libertad, Ancash, Lima, Huánuco, Pasco – caracterizadas por su potencial agrícola y minero – y algunas regiones de la Selva – como es el caso de Loreto, Ucayali y San Martín – que se caracterizan por su potencial forestal y agrícola. Lo interesante es que dentro de estas regiones existen provincias que, al vincularse entre sí, forman clústers económicos, cuyo valor radica en sus altos niveles de producción y en sus amplias cadenas de productividad, por lo cual, pueden conformar corredores económicos importantes para el país.

Frente a lo anterior, es importante señalar que un corredor económico es una franja comercial que permite un eficiente intercambio de bienes y servicios (Cornelio y Chávez, 2021, p. 13). Su potencial estratégico no solo radica en la conectividad territorial, sino en las cadenas productivas que se generan a lo largo de estos corredores, que disponen también de una mayor aglomeración poblacional (Galarza, 2011). En tal sentido, es posible identificar fortalezas productivas en los alrededores del Puerto Hub de Chancay, cuyo valor se concentra en los productos agrícolas, madereros e intercambios comerciales. Sumado al potencial de los corredores económicos, se analizará la importancia del capital humano en el desarrollo regional, y el papel de los parques industriales en el crecimiento económico. Prestar atención a estos aspectos permitirá fortalecer el desarrollo territorial,

proporcionando mayores ingresos a las familias para invertir en capital humano y otorgar a las empresas un mayor acceso a la financiación.

Respecto a la conformación de corredores económicos, Narrea (2022) destaca dos pasos previos: el establecimiento de clústers económicos y el reconocimiento de nodos de producción. Respecto al primer punto, se reconocen cuatro de ellos en provincias vinculadas entre sí: clúster Bellavista-Mariscal Cáceres; clúster Huari; clúster Oyón-Pasco-Yauli; y clúster Chancay-Oyón-Pucallpa. La cuestión siguiente es reconocer si alguno de estos clústers puede llegar a convertirse en un corredor económico, para lo cual, es necesario analizar las redes de conectividad e identificar si alguno de ellos se caracteriza por ser multipropósito, esto es, si es competitivo en dos o más sectores considerados clave en materia comercial. Sobre el particular, se identificó que dos de estos clústers, si bien son muy competitivos, se encuentran vinculados a mercados externos en otros puertos, como es el caso del clúster Oyón-Pasco-Yauli, que se encuentra enlazado al Puerto del Callao; y el clúster Huari, vinculado al Puerto de Punta Lobitos. Por lo tanto, ambos puertos no formarían, directamente, parte del área de influencia de Chancay.

Sin embargo, los otros dos clústers tienen potencial para conformar corredores económicos multipropósito (Narrea y Martínez, 2021). De formarse un corredor en Chancay-Oyón-Pucallpa – considerado el más importante – su primer tramo estaría vinculado con actividades mineras, mientras que el segundo tramo con actividades forestales. Ambos sectores aprovecharían una posible ruta con el Puerto Hub de Chancay para tener acceso a mercados internacionales. Además, a través de estos corredores, se pueden producir mercancías con valor agregado, que permitirían un mayor ingreso y desarrollo de los productos que se exportan. Para el caso del corredor Bellavista-Mariscal Cáceres, a pesar de que esté vinculado con el Puerto de Paita (Piura) puede encontrar en la provincia de Tingo María un nodo que facilite su acceso a Chancay. Además, resulta interesante mencionar que, de encontrarse ambos corredores, se conectarían los centros de producción de café y cacao, con los centros de procesamiento del mismo producto, generando una cadena altamente productiva.

Respecto al segundo punto, se distinguen tres nodos de producción relevantes al interior del país – oriental, central y costero – tomando en

cuenta el nivel de competitividad de cada provincia (Vizcardo, 2023). En el plano metodológico, estos nodos se miden a través de dos criterios: provincias con un rendimiento productivo por hectárea que supere el promedio nacional y una participación que supere el 1% de la producción nacional (Narrea, 2022). El nodo oriental se caracteriza por su elevado potencial productivo en madera, café, cacao y palta; siendo las provincias de Tocache (San Martín) y Padre Abad (Ucayali) aquellas que tienen un mayor rendimiento. En el caso del nodo central, conformado por las provincias de Huánuco y Pasco, la producción de aguaymanto se caracteriza por ser un producto altamente exportable. Por ejemplo, en el 2019, cerca del 50% de la producción total de aguaymanto procedió de esta área. Por su parte, el nodo costero, conformado por la provincia de Virú (La Libertad), se compone de una variedad de productos altamente exportables, como es el caso de la alcachofa, los espárragos, el mango, la palta, arándanos, entre otros.

Como se observa, el análisis de corredores económicos que conecten con el Puerto Hub de Chancay, sumado al aprovechamiento estratégico de ciertos nodos de producción, evidencian las oportunidades de conectividad y productividad que ofrece el territorio para vincular cadenas de producción con mercados internacionales, favoreciendo así el incremento de nuestras exportaciones. Estas afirmaciones se basan, además, en los datos que ofrece el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego [Midagri] (2023), cuyo Informe de Producción señala que existe un crecimiento acelerado de los sectores agropecuarios y madereros en las exportaciones de los últimos años, lo cual representa una oportunidad para promover el empleo en el interior del país, debido a la necesidad de mano obra en trabajos intensivos. De igual forma, señala un crecimiento en las cadenas de producción y exportación tanto del cacao como del café. Al respecto, es necesario mencionar que el Informe se basa en los objetivos plasmados en los Planes Regionales de Exportación, donde se priorizan los productos agrícolas y ganaderos para la exportación.

Si bien en el Perú existen otros corredores económicos y de producción que han tenido un papel destacado en la economía nacional, lo que se busca aquí es generar propuestas económicas que puedan utilizar el Puerto Hub de Chancay para potencializar sus productos, esto es, que tengan una ventana adicional de acceso hacia el exterior. Un ejemplo destacado

es la producción de palta, donde el Perú se caracteriza por ser el segundo exportador mundial (Midagri, 2023). Este liderazgo se debe a dos aspectos sustanciales: el volumen de la producción y las estrategias territoriales implementadas, donde cada eslabón es altamente productivo. A su vez, esta cadena se ha visto favorecida gracias a la existencia de un entorno empresarial competitivo, donde los nodos de producción se han conectado con plantas de procesamiento, favoreciendo una mayor capacidad de trabajo. Todo este proceso se podrá ver favorecido gracias a un acceso directo a los mercados asiáticos, por medio del puerto de Chancay, aprovechando su infraestructura moderna y adaptada al proceso de transformación constante del sistema logístico global.

### **2.3. DESARROLLO TERRITORIAL A PARTIR DEL CAPITAL HUMANO**

Como se ha mencionado hasta el momento, tener cadenas de producción competitivas en el interior, y vinculadas con los grandes proyectos de infraestructura en el país (como es el caso del Puerto Hub de Chancay), ofrecen mayores oportunidades para promover el desarrollo territorial y mejorar la calidad de la población. No obstante, estos procesos no se ejecutan de forma automática, razón por la cual, es necesario centrar la atención en aquellos quienes conforman estas cadenas productivas, esto es, especializar a los trabajadores que operan en ellas. Esto implica, principalmente, invertir en capital humano (Vásquez y Henao, 2017, p. 17). Las cadenas económicas tienen una mayor probabilidad de crecer si se invierte en una masa crítica que pueda aprovechar las oportunidades de empleo y facilitar la gestión de las empresas. Se necesita una fuerza laboral calificada no solo para aumentar la producción, sino para mejorar la calidad en estas cadenas de producción, favoreciendo la creación de nuevas empresas y el desarrollo económico local (Barney, 1991).

Para lograr este objetivo, la inversión en educación se considera un pilar clave, puesto que permite un aumento en la productividad laboral de la persona (Vargas y García, 2017, p. 189). Por tal motivo, es necesario reconocer la oferta educativa presente en los cuatro clústers económicos mencionados anteriormente, para lo cual, se dividirá la oferta educativa en

cuatro apartados: a nivel universitario, centrándose en las universidades con licenciamiento; a nivel técnico, centrándose en los institutos; a nivel secundario, tomando en cuenta los Colegios de Alto Rendimiento (COAR); y los Centros para la Innovación Productiva y la Transferencia Tecnológica (CITE). Respecto a los centros de innovación, estudios recientes señalan que las micro y pequeñas empresas (mypes) tienen mayores posibilidades de aumentar sus exportaciones, en tanto se ubiquen en entornos de creciente innovación (Wadho y Chaudhry, 2018). A continuación, se mencionarán dos ejemplos interesantes que describen la conexión entre los centros educativos y los clústers económicos, con el propósito de aprovechar la ventana de oportunidades que ofrece el Puerto Hub de Chancay.

En primer lugar, se toma en cuenta el corredor costero – que abarca las regiones de Lima Provincias, Lima Metropolitana, Áncash y La Libertad – donde se puede evidenciar la presencia de diversos centros de formación educativa. De acuerdo a la división realizada – para el caso de La Libertad – se cuenta con cinco universidades, tres institutos de formación técnica, un COAR y cuatro CITEs, los cuales se encuentran en las provincias de Trujillo y Virú (Narrea, 2022). Para el caso de Áncash, en las provincias de Huaraz y Santa, se cuenta con dos universidades licenciadas, entre las cuáles figura la Universidad Nacional del Santa y la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo. Para el caso de Lima Provincias, en Huacho y Santa María, se encuentran universidades licenciadas con carreras profesionales como ingeniería agrónoma o ingeniería pesquera, ambas relevantes para las cadenas de producción en su territorio. Un ejemplo es la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Ello se complementa si se toma en cuenta el otro extremo del corredor donde se encuentra Lima Metropolitana, lo que demuestra una relación complementaria entre los centros de formación y los productos que se extraen de acuerdo a cada territorio.

En segundo lugar, está el corredor Chancay – Pucallpa, donde se evidencia una gran oferta educativa alrededor de este punto económico. La provincia destacada es la de Coronel Portillo, donde se congregan la mayoría de servicios formativos, como universidades, centros de innovación e institutos técnico superiores. Además, se destacan los distritos de Huánuco, Conchamarca y Pilco Marca, cuyo potencial estratégico se concentra en

abarcando centros de innovación productiva y transferencia de tecnología, así como universidades con licenciamiento, donde se destaca la Universidad de Huánuco y la Universidad Nacional Hermilio Valdizán. Ambas ofrecen carreras profesionales relacionadas a lo que se produce en el territorio, como ciencias agrícolas y ciencias administrativas, por lo cual, se espera que el capital humano generado en estos centros educativos sea insertado en estos espacios laborales. Finalmente, se destaca la ciudad de Tingo María –debido a su conectividad con las provincias anteriores– donde se encuentra la Universidad Agraria de la Selva. En conjunto, se puede evidenciar la presencia de una red de educación que ofrece oportunidades para las cadenas de producción en sus territorios.

Lo que se trata de enfatizar en este apartado es que la oferta educativa superior, muestra oportunidades de crecimiento y desarrollo para el interior del país. Por medio del capital humano, es posible estimular la producción de mercancías con alto valor agregado –generado a partir de la especialización para una mano de obra calificada– y una mejora en los proyectos de innovación (Vargas y García, 2017). Como se mencionó líneas arriba, las empresas tienen una mayor posibilidad de aumentar sus exportaciones gracias a las oportunidades de innovación que se generan en los territorios donde están ubicadas. Esto permitirá que sus productos sean más competitivos a nivel internacional; y una manera de lograr este objetivo, es a través de una oferta educativa de calidad. Aunado a ello, el Puerto Hub de Chancay ofrece la posibilidad de complementar estas iniciativas, que verán en este proyecto una ventana de nuevos mercados y oportunidades económicas que favorezcan su crecimiento.

## **2.4. LOS PARQUES INDUSTRIALES COMO MOTOR DE DESARROLLO**

Los parques industriales son espacios idóneos para el desarrollo económico y la planificación del futuro. Su particularidad consiste en ser una zona reservada para actividades productivas relacionadas al sector industrial (Gerencia Regional de Desarrollo Económico, 2021). Entre las características principales se destaca su ubicación estratégica, sus espacios disponibles para producir y distribuir bienes, su acceso a servicios públicos, acceso a medios



de transporte, y contar con instalaciones idóneas para fábricas (Salazar, 2024). De igual forma, las zonas industriales fortalecen la capacidad del territorio con el propósito de satisfacer la demanda internacional de ciertos productos. Asimismo, representan una oportunidad para reforzar las redes de interconexión, lo cual favorece la conectividad en los diversos escalones de producción (Narrea, 2022, p. 65).

Algunos ejemplos destacados en el Perú se encuentran, primero, en la provincia de Concepción (Comas), donde se estableció un pequeño grupo de procesamiento de madera. En la ciudad de Pucallpa, existe un grupo que procesa el mismo producto, pero con mayores niveles de producción. De igual forma, en el distrito de Tingo María, hay centros que se dedican al procesamiento de café y cacao de alta calidad, elaborándose otros subproductos a partir de estos recursos. Esto permite elevar el valor de las exportaciones para el mercado nacional e internacional.

Un caso particular en el Perú es el potencial Parque Industrial de Ancón (PIA), que es un proyecto de gran envergadura y el único de los 20 parques promovidos por el Ministerio de Producción (2022) que ha sido llamado para licitación pública. Se estima que su inversión alcanzaría los 760 millones de dólares (La República, 2024) y permitiría un mayor acceso de productores y operadores logísticos a determinados espacios industriales. Además, a largo plazo, el PIA podría formar parte de un hub logístico de mayor envergadura, donde estén incluidos el Puerto del Callao, el Aeropuerto Jorge Chávez y, especialmente, el Puerto Hub de Chancay, aprovechando que se encuentra en el área que conforma los 500 km alrededor de este proyecto.

Respecto al Parque Industrial de Pucallpa, su creación se sustenta en el Proyecto de Ley N° 29749 del año 2011. Ello implica que tanto el Gobierno Regional de Ucayali como la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo, tienen la obligación de brindar la infraestructura básica y promover las acciones necesarias para la instalación y operación del Parque. A largo plazo, se espera que su producción maderera aumente a un nivel en el que pueda liderar este sector y brindar oportunidades para promover un desarrollo sinérgico entre el sector privado y la academia. Además, su potencial estratégico radica en su conexión con los principales centros de formación, innovación y tecnología, como la Universidad Nacional de

Ucayali, la Universidad Intercultural de la Selva o el Centro de Innovación Productiva y de Transferencia de Tecnología en Madera. Por otro lado, el Parque Industrial de Tingo María, creado mediante el Proyecto de Ley N° 28264 es considerado el tercero más importante del interior, tanto por su extensión –cuenta con 200.000 hectáreas de área productiva dedicadas al café y al cacao– como por su ubicación estratégica.

Si bien se han identificado otros Parques Industriales alrededor del país – tales como el Parque Industrial de Curtiembres y Calzado, el Parque Industrial de Huaraz o el Parque Industrial del Santa – lo importante es no perder de vista su capacidad productiva, pues favorecen el desarrollo de una industria nacional, una mejora en la entrega de servicios y una cadena donde se pueden fabricar productos con valor agregado (Gerencia Regional de Desarrollo Económico, 2021). En este sentido, las zonas industriales deben complementarse con una Política Industrial Nacional, evitando la creación arbitraria de éstas. Como señala Salazar (2024) en el Perú existen cerca de 19 parques industriales que se encuentran vacíos o están inoperativos, aún habiendo sido creados por mandato de ley. Por lo tanto, debe tenerse en cuenta que la creación de un parque debe formar parte de una política industrial que promueva la competitividad del sector en el cual opera.

El análisis de los parques industriales evidencia que las iniciativas actuales se concentran en generar alto valor agregado en las cadenas competitivas. Para obtener el máximo provecho, se debe prestar atención a dos aspectos claves: primero, aumentar las capacidades de los trabajadores, por medio de un fortalecimiento del capital humano, y del sector productivo, favoreciendo un clima de innovación; y segundo, generar sinergias entre el sector público, privado y académico, aplicando el modelo de la triple hélice. De esta manera, el puerto de Chancay puede complementar las actividades de estos parques, acercando a productores y operadores logísticos especializados, al tiempo que permite un salto en la productividad y acerca las empresas a mayores oportunidades económicas. La clave del Puerto Hub de Chancay es su capacidad de establecer sinergias y vínculos con las estrategias de desarrollo territorial al interior del país, de manera que se pueda favorecer el crecimiento de las regiones y una mayor descentralización.

### **3. EXPERIENCIAS Y LECCIONES INTERNACIONALES: EL CASO DE COLOMBIA, MÉXICO Y CHINA**

Latinoamérica se ha caracterizado por ser una región que cuenta con una infraestructura portuaria de gran nivel. Por su tradición histórica, su diversidad de puertos y la presencia del Canal de Panamá – considerado el paso por excelencia que conecta el Pacífico con el Atlántico – la región ha sido considerada un punto clave para las transacciones comerciales a nivel mundial. Cabe destacar la tesis de Gordon y Morales (2017), quienes señalan que los puertos de Acapulco, Veracruz y del Callao fueron los que abrieron el comercio global, al conectar Europa con Asia a través de América. En la actualidad, es posible identificar una diversidad de puertos, como el de Cartagena, Kingston, Freeport, Manzanillo, entre otros; los cuales se caracterizan por implementar estrategias de desarrollo local territorial, esto es, son puertos que permiten conectar la producción local a los mercados internacionales. Estas experiencias sirven como ejemplos respecto a lo que puede promover el Puerto Hub de Chancay, teniendo en cuenta que existen otros puertos donde se han llevado a cabo estrategias que el Perú puede adaptar a su realidad.

En primer lugar, se destaca la experiencia del Puerto de Cartagena, el cual se caracteriza por implementar Zonas Económicas Especiales (ZEE) alrededor del Puerto. Conceptualmente, las zonas económicas especiales se caracterizan por ser áreas geográficas donde las empresas obtienen ciertos beneficios fiscales y los procesos regulatorios son más sencillos (Farole y Akinci, 2011). En el caso de Cartagena, las ZEE se han ubicado estratégicamente alrededor del puerto, permitiendo insertar ciertos productos en las cadenas de valor globales. Esto ha permitido generar mayores incentivos para el desarrollo industrial de bienes intermedios, que ven estas zonas un espacio idóneo para transformar sus productos y dotarlos de alto valor (Velásquez, 2021). De esta manera, las ZEE del Puerto de Cartagena se han convertido en espacios propicios para fomentar la exportación de los productos locales, favoreciendo una mejora en la calidad de su producción y un aumento en la competitividad. Según cifras del Departamento de Estadística colombiano, estas zonas han representado el 61% de los bienes y servicios producidos en el país en el año 2020.

Asimismo, las ZEE han permitido consolidar polos de crecimiento regional, aprovechando su ubicación estratégica, que se evidencia al estar conectada con centros de tecnología e innovación, así como centros educativos y de formación técnica. Ambos generan incentivos para la producción de capital humano, necesario para contar con mano de obra calificada que ocupe los puestos de trabajos generados en estas zonas. Es preciso señalar que no solo existe una sola ZEE alrededor del Puerto de Cartagena; sino cerca de 34 y que se ubican alrededor del Caribe (Velásquez, 2021), lo cual evidencia que su construcción debe responder a los productos que se generan en cada territorio, sirviendo como un complemento para el Puerto, más no como un fin en sí mismo. Al respecto, Cartagena se ha concentrado en la producción de alimentos, productos químicos y productos minerales no metálicos. Prueba de ello es que, en el corazón del Puerto, se encuentra el mayor complejo petroquímico de Colombia, el cual permite que las empresas asociadas a este sector, puedan participar de la cadena de producción de este material.

Respecto a las distancias, las ZEE alrededor del Puerto de Cartagena se ubican a un máximo de 300 km, lo que supone un viaje de siete horas. En el caso del Puerto de Chancay, se ha considerado una escala de 500 km al interior del Puerto, lo que supone una mayor área de producción, que a su vez necesita estar adecuadamente conectada para que los productos locales puedan salir al exterior. Con una infraestructura adecuada, polos de crecimiento y productos debidamente identificados, las ZEE se presentan como instrumentos clave para promover el desarrollo territorial, teniendo en cuenta que su cercanía con los puertos les abre ventanas de oportunidad para insertar productos locales en cadenas globales de valor.

En segundo lugar, está el caso del Puerto de Manzanillo en México. La estrategia utilizada alrededor de este espacio son los Parques Industriales (PI), ubicados en el Estado de Jalisco – donde se estiman cerca de 30 PI – y el Estado de Guanajuato – donde se estima un aproximado de 47 PI –. Cabe destacar que estos parques se caracterizan por ser zonas adecuadas para atraer inversión extranjera directa y promover el desarrollo productivo en los territorios donde están instalados (CEPAL, 2004). Una característica esencial suele ser su ubicación estratégica y su conexión con puertos aéreos,

marítimos, carreteras o ferrocarriles. En conjunto, los Parques Industriales se han diferenciado por ser una herramienta que funciona si existe una adecuada conectividad entre los territorios.

Respecto al Estado de Jalisco, se destaca su alto nivel de desarrollo (Thirión, 2022, p. 5) y su capital, la ciudad de Guadalajara, es considerada un centro de innovación y alta tecnología, debido a la creciente inversión extranjera y a la atracción de empresas asociadas al mercado tecnológico (Narrea, 2022, p. 65). Para estas empresas, Guadalajara es considerada un espacio propicio para la inversión, razón por la cual se han asentado industrias como la automotriz – de notable crecimiento en los últimos años – y de alta tecnología – incluyendo las tecnologías de información –. Enfocándonos en el capital humano, se han contabilizado cerca de 15 universidades y 16 institutos técnicos superiores, destacándose la Universidad de Guadalajara (UdG). Ello ha permitido sentar las bases para el desarrollo de la industria local, especializando a la futura mano de obra.

En el plano de la competitividad, se resalta la vinculación del Estado de Jalisco con el Puerto de Manzanillo, pues se encuentra en un radio 300 km de distancia al puerto. Esta ubicación le ha permitido ser un nodo económico clave, pues se considera el centro para la distribución de mercancías que llegan del puerto, hacia el centro y el norte del país. Dicha competitividad se refuerza por la cantidad de parques industriales que existen en Jalisco – alrededor de 30 – los cuales están distribuidos estratégicamente. Aunado a ello, Jalisco ha priorizado la inversión en innovación, cuyo resultado le ha permitido fabricar productos como teléfonos celulares y automóviles, los cuáles han alcanzado un valor de exportación tazado en 4,400 millones de dólares (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2023) siendo el principal destino los Estados Unidos.

De igual forma, el Estado de Guanajuato siguió una experiencia similar a la de su par jalisciense. Dicho Estado ha tenido un desarrollo notable de parques industriales, pasando de 8 a 43 en sólo 17 años (René, 2022). En la actualidad, según cifras del gobierno, cuenta con 47 parques industriales. Esta estrategia le ha permitido atraer una mayor inversión extranjera hacia su territorio y ser considerado un espacio propicio para la inversión empresarial. Un caso interesante es el desarrollo de la industria automotriz,

donde están presentes fábricas como Ford, Honda, Mazda, General Motors y Volkswagen (Central Business Park, 2024). Por el lado de la competitividad, esta se ha visto reforzada por la presencia de universidades e institutos en su territorio y su ubicación estratégica al centro del país. Ello explica, entre otros factores, el aumento del crecimiento económico en Guanajuato.

A nivel de relaciones exteriores, China se ha mostrado cada vez más interesada en participar dentro de estos parques industriales, principalmente, por su cercanía al mercado estadounidense. Si se toma en cuenta la mano de obra calificada y los clústers económicos formados a partir de estos parques, se puede explicar el aumento de la inversión extranjera. Por su parte, México ha aprovechado su desarrollo industrial para comerciar con Estados Unidos, principal receptor de sus exportaciones asociadas al mercado automotriz. Según cifras de la Secretaría Económica de México, el valor de las exportaciones ascendió a 2,700 millones de dólares en 2020. En este sentido, es importante destacar que los territorios al interior pueden participar en distintas fases de la cadena de valor, en este caso, asociados al mercado automotriz y de las telecomunicaciones.

Por lo tanto, las lecciones que dejan estas experiencias son las siguientes: La presencia e interconexión de centros educativos y formativos (como universidades e institutos) son claves para fortalecer el capital humano y sentar las bases para el desarrollo industrial; segundo, es necesario que se planifique adecuadamente la construcción de parques industriales, que respondan a una política de estado y sean ubicados estratégicamente en el territorio; y tercero, se debe priorizar la inversión en innovación, lo cual permitirá desarrollar una industria altamente tecnológica. Todos estos factores han sido un complemento crucial para el Puerto de Manzanillo, cuya ventana de oportunidad ha sido abrir los mercados asiáticos y ser una puerta de salida para los productos de valor agregado que se generan en el territorio. Se debe tener presente que la sola existencia de un puerto – o megapuerto – no garantiza, per se, un mayor desarrollo del territorio al interior; es necesario que se establezcan estrategias de desarrollo económico y social que permitan fortalecer las oportunidades que traerá consigo, en el caso peruano, el Puerto Hub de Chancay.

Ahora bien, desde el plano internacional, se tiene la experiencia de un proyecto chino anunciado por el presidente Xi Jinping en 2014. A través de una sesión ordinaria del Congreso del Partido Comunista, Xi anunció la creación de una megalópolis conformada por las ciudades de Beijing, Tianjin y Hebei (conocida como Ji), coloquialmente conocida como “Jing-Jin-Ji” (Zadro, 2022). Este proyecto busca revitalizar la economía del norte de China a través de un modelo de desarrollo territorial donde convergen dos estrategias específicas: la conformación de zonas económicas especiales y el desarrollo de parques industriales. Esta área, en conjunto, representa cerca del 10% del PBI total de China (BBC, 2015), y lo que se busca es fortalecer las competencias de estas tres regiones, aligerar la densidad poblacional y reducir la contaminación urbana.

Desde un enfoque marítimo-comercial, este megaproyecto busca aprovechar el liderazgo de Tianjin como un puerto global, favoreciendo el acceso a los mercados internacionales en diversas partes de su territorio. China es consciente que, para promover el desarrollo territorial, es menester que su producción local sea competitiva. De esta manera, se sientan las bases para el crecimiento económico y se diversifican las áreas donde se ha concentrado la mayor producción, específicamente en el sur, lideradas por la región de Nanjing. La estrategia china deja lecciones importantes para el Puerto Hub de Chancay, pues demuestra que el crecimiento económico depende del desarrollo territorial, por lo tanto, es necesario que se adapten estas estrategias a las condiciones específicas de Chancay y su área de influencia. Un ejemplo lo encontramos en los clústers económicos al centro y al este del Perú, donde se concentran regiones con potencial agrícola, maderero, minero y pesquero, los cuales deben integrarse por vías de conectividad que les permitan encontrar en Chancay una ventana hacia los mercados internacionales.

#### **4. OPORTUNIDADES ECONÓMICAS A PARTIR DE LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y DE LA RUTA (IFR)**

Ahora bien, luego de haber enfatizado en las estrategias de desarrollo territorial y las experiencias internacionales en torno a los principales puertos de la región, es preciso reflexionar en torno a las oportunidades económicas

hacia el exterior que ofrece el Puerto Hub de Chancay, especialmente, a través de su vinculación con la Iniciativa de la Franja y de la Ruta (IFR). A grandes rasgos, la proyección internacional de Chancay se realiza a partir de su operador portuario Cosco Shipping Ports. Esta empresa, que cuenta con la mayor parte de las acciones de proyecto, opera a partir de un proceso de integración regional, donde forma parte de un grupo mucho mayor denominado “Ocean Alliance”. Bajo esta alianza, operan otras empresas portuarias – como CMA CGM, Evergreen Line y OOCL – que, juntas, operan 42 servicios de ruta a nivel global (El Mercantil, 2024). Ello implica que el Puerto Hub de Chancay no solo tendrá una conexión con los puertos chinos y asiáticos, sino en todos aquellos donde Cosco Shipping Ports tiene presencia, incluidos aquellos puertos donde opera la Ocean Alliance, lo cual se traduce en una mayor conectividad con mercados estratégicos alrededor del mundo.

No obstante, lo que hace diferente al Puerto Hub de Chancay de sus pares regionales, es su vinculación con la Iniciativa de la Franja y de la Ruta. Considerado uno de los mayores proyectos de inversión a escala global, la IFR se divide en dos grandes conectores: La Franja, definida como un cinturón económico, se concentra en los proyectos de infraestructura terrestre; mientras que la Ruta, conocida también como la Ruta de la Seda Marítima, se concentra en los proyectos de conectividad en los mares. Por un lado, la Franja consolida vínculos geográficos a través de carreteras, puertos, trenes y redes de energía (Narrea, 2022, p. 71). Por otro lado, la Ruta establece vínculos a través de infraestructura portuaria y flotas marítimas. Hasta el 2020, cerca de 144 países habían aceptado formar parte de esta iniciativa, a través de la firma de acuerdos de cooperación, donde 19 de ellos se encuentran en Latinoamérica (Santa, 2020).

En la práctica, si bien esta iniciativa brindará grandes beneficios a la economía china, también proporcionará ganancias económicas a los países con los cuáles ha establecido vínculos, pues es una relación sinérgica. En el caso de China, el objetivo es que, a través de la IFR, se amplifiquen las iniciativas privadas, con el propósito de consolidar una red de integración naval con Europa, África y Asia, a través de proyectos de inversión en 15 puertos que Beijing considera estratégicos. Aunado a ello, el gigante asiático



*Oscar Maúrtua de Romaña*

busca fortalecer la conectividad de sus provincias menos desarrolladas, fortaleciendo la competitividad interna, y buscando nuevos mercados donde estos productos puedan insertarse. Por lo tanto, la sinergia se evidencia cuando el desarrollo de China depende del nivel de conectividad que tiene con otros puertos alrededor del mundo, en otras palabras, los chinos pueden construir grandes proyectos de infraestructura, empero necesitan puertos igual de especializados en los países receptores, razón por la cual han invertido grandes sumas de dinero en la construcción y modernización de infraestructura portuaria.

Sobre el particular, si bien se reconoce que la IFR tendrá presencia y un impacto significativo en ciertos continentes, su objetivo no solo consiste en mejorar la eficiencia en las cadenas logísticas de los países asiáticos vinculados con los puertos chinos. Al contrario, trasciende este alcance y se enfoca en mejorar las rutas logísticas globales, en tanto que estas transformaciones permitan optimizar las transacciones marítimas. Esto es, que permitan fortalecer los nodos de producción para superar el tráfico de la red marítima, que atraviesa un proceso de transformación a partir de la gigantización de los buques mercantes y una mayor movilidad de contenedores. En este sentido, algunos puertos en Latinoamérica se presentan como los principales receptores de esta potencial ayuda –incluido el Puerto Hub de Chancay – lo cual se traduce en beneficios importantes como 1) una mayor reducción de tiempo entre los países que forman parte de la IFR, lo cual implica ahorros económicos que bordean el 1,1% y el 1,5% en los costos generales de transporte (Narrea, 2022, p. 73).; y 2) una mayor eficiencia logística gracias a la conectividad directa entre los puertos que forman parte de la IFR.

Como vemos, existen motivaciones económicas que permiten estimar un aumento de las inversiones en lo que respecta a los principales puertos marítimos de la región. Con el objetivo puesto en mejorar la Ruta Marítima de la Seda, China estima transformar las principales rutas del comercio marítimo, como la ruta del círculo ecuatorial, el Canal de Panamá (pieza fundamental que conecta el Pacífico con el Atlántico) y, para este caso, el Puerto Hub de Chancay. Informes internacionales señalan que las inversiones chinas, en infraestructura portuaria, siguen en aumento, y llevan más de una década

*Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222*

*Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 25-58.*

*Recepción: 11/03/2024. Aceptación: 28/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>*

priorizando los centros marítimos que consideran estratégicos (El Mercantil, 2024). Asimismo, las empresas estatales como Cosco Shipping Ports, TCP Participaciones por China Merchants o Landbridge Group, enfatizan en sus acuerdos la importancia de vincularse a la Iniciativa de la Franja y de la Ruta, la cual consideran de gran importancia para promover inversiones estratégicas en infraestructura portuaria en la región. De esta manera, los puertos latinoamericanos pueden explorar nuevas rutas transpácificas hacia el continente asiático.

## CONCLUSIONES

En primer lugar, se destaca que el Puerto Hub de Chancay se encuentra inmerso en un contexto internacional signado por la creciente transformación del sistema logístico global, lo cual se explica por la creciente aceleración del comercio mundial y el aumento en la demanda de intercambio por parte de los países receptores. Se ha señalado que esta “gigantización” forma parte de una estrategia propia del sistema logístico internacional, que busca reducir los costos de transacción por contenedor y reducir el consumo de combustible en los buques mercantes. Dicha situación llevó a que las infraestructuras portuarias se transformen, aumentando sus capacidades para recibir buques de mayor calado – en el caso de Chancay, se estima que tendría un calado superior a los 16 metros – una mayor cantidad de contenedores – se calcula que Chancay podrá recibir contenedores de hasta 18 TEU – y una mayor vinculación con los puertos que forman parte de la IFR.

En segundo lugar, se analizó el Puerto Hub de Chancay desde un enfoque del desarrollo territorial, haciendo énfasis en los aspectos geoeconómicos. Ello permitió reconocer determinadas estrategias de desarrollo –como la conformación de clústers económicos, el fortalecimiento del capital humano y la construcción estratégica de parques industriales– que permitirían aumentar las ventajas competitivas al interior del país. La premisa base consistió en que el Puerto Hub de Chancay, per se, no genera un mayor desarrollo del territorio, que es la base para afianzar el crecimiento económico del país. Es necesario establecer políticas y estrategias que permitan crear un marco legal y económico propicio para la creación de empresas, cuyo objetivo prioritario debe ser potenciar el mercado local

para que se puedan aprovechar las oportunidades comerciales que ofrece Chancay. Esta es una valiosa oportunidad para aumentar la inversión en innovación y generar una mayor producción con alto valor agregado.

Las experiencias internacionales, por su parte, permitieron conocer qué tipo de estrategias han implementado países como Colombia y México, para maximizar los beneficios que le ofrece contar con puertos clave en la región. El caso colombiano, mediante el Puerto de Cartagena, se caracteriza por la conformación de Zonas Económicas Especiales, que han generado mayores incentivos para el desarrollo industrial de bienes intermedios, que ven estas zonas como un espacio idóneo para transformar sus productos y dotarlos de mayor valor. El caso mexicano, mediante el Puerto de Manzanillo, se caracteriza por la presencia de parques industriales en su zona de influencia, principalmente, en los Estados de Jalisco y Guanajuato. Ambos han proporcionado espacios para promover el desarrollo de industrias asociadas al mercado automotriz y tecnológico, que complementa al Puerto gracias a su potencial de redistribuir las mercancías que llegan del exterior hacia el interior del país, al tiempo que insertan los productos locales en cadenas de valor globales.

Finalmente, se abordó el caso chino para analizar el proyecto de la megaciudad denominada Jing-Jin-Ji. Fue relevante entender que el desarrollo chino se basa en la conformación de una ruta marítima que le permita acceder a nuevos mercados, para lo cual, invertir en infraestructura marítima es de suma importancia. China reconoce que, para promover el desarrollo territorial, es menester que su producción local sea competitiva, por lo cual han implementado zonas económicas especiales y parques industriales, con el objetivo de promover una mayor competitividad de sus productos. Tales estrategias permitirán dimensionar las alternativas que se pueden implementar a raíz de la construcción del Puerto Hub de Chancay, promoviendo el desarrollo al interior del país y explotando las ventajas que nos puede ofrecer un proyecto de tal envergadura.

## REFERENCIAS

Arias, F. (2024, 4 de abril). *Exportaciones 2023: ¿Qué países fueron los principales socios comerciales del Perú?*. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/04/05/exportaciones-2023-que-paises-fueron-los-principales-socios-comerciales-del-peru/>

Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of management*, 17(1), 99-120.

Bonialian, M. (2021). Peruleros en Filipinas y en el Oriente, 1580-1610 [Peruleros in the Philippines and the Orient, 1580-1610]. *Fuerza e imperio*, 2, 185-211. <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/392404/485904>

Cabrera, L. (2018). ¿Por qué los países suramericanos aún invierten en defensa? Un análisis desde la geopolítica contemporánea. *Revista de Estudios Hemisféricos y Polares*, 9(2), 25-42. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7716421.pdf>

Cadena, J. (2010). De la geopolítica a la geoeconomía: ¿una forma virtual de globalización?. *Instituto de Política y Democracia*, 79-94. <https://revistas.usantotomas.edu.co/index.php/cife/article/view/781>

CEPAL. (2004). *Desarrollo productivo de economías abiertas*. Repositorio institucional. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b66cec55-559f-4775-a6cb-b7479ffa36a6/content>

Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico. (2022). *Recuperar el futuro: Un llamamiento al esfuerzo de recuperación sostenible en Asia-Pacífico*. <https://unsdg.un.org/es/latest/blog/recuperar-el-futuro-un-llamamiento-al-esfuerzo-de-recuperacion-sostenible-en-asia>

Cornelio, R. y Chávez, M. (2021). *Articulación de los corredores económicos y su relación con el producto bruto interno, en las Regiones Junín, Pasco y Huánuco, período: 2007-2019* [tesis de licenciatura]. Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión, Cerro de Pasco. <http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/2375/1/>

*Revista Peruana de Derecho Internacional*. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 25-58.

Recepción: 11/03/2024. Aceptación: 28/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>

T026\_42354717\_T.pdf

Corredores marítimos verdes. (2022, 4 de mayo). *C40 Cities*. <https://www.c40.org/es/news/green-shipping-corridors/>

El impacto de los parques industriales en la revolución automotriz en el sureste de México. (2024, 03 de febrero). *Central Business Park*. <https://cbpark.com.mx/el-impacto-de-los-parques-industriales-en-la-revolucion-automotriz-en-el-sureste-de-mexico/>

Farole, T., & Akinci, G. (Eds.). (2011). *Special economic zones: progress, emerging challenges, and future directions*. World Bank Publications. <https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/752011468203980987/special-economic-zones-progress-emerging-challenges-and-future-directions>

Galarza, L. (2011). *Visión de futuro del desarrollo territorial*. Centro de Planeamiento Estratégico del Perú. CEPLAN. <https://app.ingemmet.gob.pe/biblioteca/pdf/Geral-82.pdf>

Gerencia Regional de Desarrollo Económico. (2021). *Informativo de los parques industriales*. Dirección de Industria. Gobierno Regional de Piura. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3823626/Informativo%20Parques%20Industriales..pdf>

Gordon, P. y Morales, J. (2017). *The silver way*. Penguin Specials.

Keohane, R. y Nye, J. (1987). Power and interdependence revisited. *International Organization*, 41(4), 725-753. <https://doi.org/10.1017/S0020818300027661>

La inmensidad del Puerto de Chancay. (2023). *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/ecdata/megapuerto-chancay-radiografia-de-la-inversion-portuaria-con-capital-chino-mas-importante-peru-empresas-constructoras-obras-infraestructura-capacidad-portuaria-contenedores-hectareas-especdis-noticia/?ref=ecr>

Las navieras de Ocean Alliance extienden su acuerdo hasta 2032. (2024, 27 de febrero). *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2024/02/27/>

*Revista Peruana de Derecho Internacional*. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 25-58.

Recepción: 11/03/2024. Aceptación: 28/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>

las-navieras-de-ocean-alliance-extienden-su-acuerdo-mas-alla-del-2027/

Malamud, A. (2024). América Latina está viviendo la trampa de las democracias mediocres. *Diálogo Político*. <https://dialogopolitico.org/agenda/entrevistas/andres-malamud-democracia/>

Mardones, I. (2022). *Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile*. Athena Lab (Documento de Trabajo N° 15). <https://athenalab.org/wp-content/uploads/2022/03/D15-Puerto-Chancay.pdf>

Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego [Midagri]. (2023). *Informe mensual del valor bruto de la producción agropecuaria 2022*. <https://www.gob.pe/institucion/midagri/informes-publicaciones/3971244-informe-mensual-del-valor-bruto-de-la-produccion-agropecuaria-2023>

Ministerio de la Producción. (2022). *Memoria Institucional del Ministerio de Producción*. <https://transparencia.produce.gob.pe/images/stories/Repositorio/transparencia/planeamiento/memoria-anual/2022.pdf>

Narrea, O. (2022). *Sharing Chinese and Peruvian Visions about the Future Chancay Port: Exploring Opportunities under the Belt and Road*. Centro de Estudios Asiáticos y China, Working Paper 3. <https://cechap.up.edu.pe/en/publication/sharing-chinese-and-peruvian-visions-about-the-future-chancay-port-exploring-opportunities-under-the-belt-and-road/>

Narrea, O. y Martínez, E. (2021). ¿Más allá de Chancay-Shanghái? Explorando los escenarios para pasar de enclaves mineros a corredores multipropósito inter-regionales. Centro de Estudios sobre Minería y Sostenibilidad. XXI Concurso Anual de Investigación CIES. [https://www.researchgate.net/publication/354010655\\_Mas\\_alla\\_de\\_Chancay-Shanghai\\_Explorando\\_los\\_escenarios\\_para\\_pasar\\_de\\_enclaves\\_mineros\\_a\\_corredores\\_multiproposito\\_inter-regionales](https://www.researchgate.net/publication/354010655_Mas_alla_de_Chancay-Shanghai_Explorando_los_escenarios_para_pasar_de_enclaves_mineros_a_corredores_multiproposito_inter-regionales)

Navas, M. (2015, 22 de julio). Cómo China quiere crear una megalópolis de 130 millones de habitantes *BBC Mundo*. <https://www.bbc.com/>

*Revista Peruana de Derecho Internacional*. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 25-58.

Recepción: 11/03/2024. Aceptación: 28/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>

Oscar Maúrtua de Romaña

mundo/noticias/2015/07/150721\_china\_megalopolis\_jingjinji\_men

Novak, F. y Namihas, S. (2022). 50 años de relaciones diplomáticas entre el Perú y China. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 72(170), pp. 35-56. <https://spdiojs.org/ojs/index.php/RPDI/article/view/242>

Olier, E. (2015). Geopolítica de la economía global. *Cuadernos de estrategia*, 174, 103-141. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5255539>

Organización Internacional del Comercio. (2021). *Los servicios del sector: transporte marítimo*. <https://www.wto.org/indexsp.htm>

Organización Marítima Internacional, OMI. (2016). “*El transporte marítimo: indispensable para el mundo*”, seleccionado como lema del Día Marítimo Mundial de 2016. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>

Parque Industrial de Ancón: ¿de qué trata el megaproyecto en Lima Norte y en qué fase se encuentra?. (2024, 4 de enero). *La República*. <https://larepublica.pe/sociedad/2024/01/04/parque-industrial-de-ancon-de-que-trata-el-megaproyecto-en-lima-norte-y-en-que-fase-se-encuentra-200660>

Perú se ubica en el sexto lugar en el ranking de mayor conectividad marítima de la región. (2023). *Sociedad de Comercio Exterior del Perú*. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/peru-se-ubica-en-el-sexto-lugar-en-el-ranking-de-mayor-conectividad-maritima-de-la-region>

René, D. (2022, 20 de diciembre). *Guanajuato, principal productor automotriz en México*. El Sol de León. <https://www.elsoldeleon.com.mx/local/guanajuato-principal-productor-automotriz-en-mexico-9355613.html>

Rodriguez, J. (2020). *The geography of transport systems*. Routledge.

Salazar, J. (2024). *El Megapuerto de Chancay: expectativas y realidades*. Sesión de Cátedra Perú N° 116. Sociedad Nacional de Industrias [Diapositivas de trabajo].

*Revista Peruana de Derecho Internacional*. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Mayo-Agosto 2024, N°177, pp. 25-58.

Recepción: 11/03/2024. Aceptación: 28/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>

- Sánchez, R.; Perrotti, D. y Gómez-Paz, M. (2020). Ongoing challenges to ports: the increasing size of container ships. *Comisión Económica para América Latina y El Caribe*. 3(379), 1-16. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f6f5ca01-1690-44e6-b218-dead038fb544/content>
- Santa, R. (2020). *China and Asia-Pacific in the World Economy: Trends and Opportunities for Peru*. Working Papers of the Center for China and Asia-Pacific Studies at Universidad del Pacífico, N° 1. <https://bit.ly/3ceFd8O>.
- Secretaría de Relaciones Exteriores. (2023). *Información económica de las entidades de Jalisco* [Economic Information of Jalisco's entities]. <https://embamex.sre.gob.mx/eua/images/stories/economicos/businessdevelopment/entidades/Jalisco.pdf>.
- Shi, Q.; Zhao, Y.; Qian, Z.; Zheng, L. y Wang, S. (2022). Global value chains participation and carbon emissions: Evidence from Belt and Road countries. *Applied Energy*, 310. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0306261921017207>
- Thirión, J. (2022). Jalisco en la globalización del siglo XXI: dinámica en los contextos nacional e internacional. *Carta Económica Regional*, 34(129), 71-91. [https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8450570.pdf&ved=2ahUKewj2oeO3gNuGAxU6L7kGHbvEC5AQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw0InbFtArYJps9r\\_zkie7xK](https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8450570.pdf&ved=2ahUKewj2oeO3gNuGAxU6L7kGHbvEC5AQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw0InbFtArYJps9r_zkie7xK)
- Tucci, F. (2016). *La rosa de los vientos de lo internacional: Análisis geopolítico. Contexto histórico del nacimiento de la geopolítica [Sesión 2]*. Centro de Investigación para Asuntos Internacionales. <https://es.scribd.com/document/580589012/Brochure-Analisis-Geopolitico-CENTRA>
- Valton, E. (2021). Geopolítica y geoeconomía: una visión sistémica. *Política Internacional*, 3(4), 106-116. <http://portal.amelica.org/ameli/journal/332/3322884011/3322884011.pdf>



- Vargas, J. y García, H. (2017). Capital humano y descentralización de la educación. El caso para Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. *Ensayos de Economía*, 50(2), 181-207. <http://www.scielo.org.co/pdf/enec/v27n50/2619-6573-enec-27-50-181.pdf>
- Vásquez, J. y Henao, R. (2017). El papel del capital humano y las mediciones alternativas de la productividad en la dinámica industrial y los mundos de producción. *Revista Espacios*, 38(57), 15-31. <https://www.revistaespacios.com/a17v38n57/a17v38n57p15.pdf>
- Velásquez, C. (2021). Competitividad portuaria desde la perspectiva de las OIGS: una revisión para el grupo Puerto de Cartagena, Colombia. *Revista Punto de Vista*, 11(18), 47-63. <https://revistas.poligran.edu.co/index.php/puntodevista/article/view/2355>
- Vizcardo, R. (2023). El valor estratégico del Hub Perú en América del Sur. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 22, 95-129. <https://revista.ieee.es/article/view/6120/7350>
- Wadho, W., & Chaudhry, A. (2018). Innovation and firm performance in developing countries: The case of Pakistani textile and apparel manufacturers. *Research Policy*, 47(7), 1283-1294.
- Zadro, A. (2022, 10 de febrero). *Jing-Jin-Ji: Génesis de una megalópolis con características chinas*. <https://www.saporedicina.com/es/jing-jin-ji-megalopolis/>

## **Financiamiento**

Autofinanciado.

## **Conflicto de interés**

El autor declara no tener conflicto de interés.

## **Contribución de autoría**

El autor ha participado en el desarrollo del proceso de investigación, así como en la elaboración y la redacción del artículo.

**Agradecimientos**

El autor agradece la asistencia brindada por el señor Marko Alonso Vasquez Rojas para la utilización de las tecnologías de la información.

**Correspondencia**

oscarmaurtuaderomana@gmail.com