



Ver **suscripciones**



El deal

DIARIO FINANCIERO Con Perú como base, China aumenta su peso en Latinoamérica

Más que un megapuerto, Chancay podría convertirse en el punto de partida de una mayor expansión del régimen de Beijing en las fronteras con EEUU.

Por: **Marcela Vélez-Plickert**

Publicado: Viernes 20 de septiembre de 2024 a las 10:00 hrs.



Compartir



Si el calendario se cumple, en cerca de dos meses el presidente chino, Xi Jinping, aterrizará en Perú. No será una visita protocolar cualquiera. Xi llegará a Latinoamérica en medio de la expansión de las empresas chinas en la región; y en medio de una disputa comercial con EEUU que amenaza con convertirse en una nueva Guerra Fría.

Que Perú sea el anfitrión de la cumbre del Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC) tiene, además, una especial relevancia este año. Está previsto que tras la cumbre Xi inaugure la primera fase del Puerto de Chancay.

Dada las tensas relaciones entre Beijing y Washington, la entrada en operación del Puerto de Chancay se convierte además en un evento geopolítico. Con una inversión inicial por US\$ 1.300 millones y total por US\$ 3.500 millones, Chancay será el mayor de la decena de puertos que empresas chinas manejan en Latinoamérica. Más importante aún, tanto el régimen de Beijing como los gobiernos de Perú y Brasil han identificado la oportunidad de expandir el impacto de la obra a nivel regional.

PUERTO DE CHANCAY

EL PUENTE DEL PERÚ (Y SUDAMÉRICA) CON ASIA Y OCEANÍA

US\$ 3.500 millones
Inversión total



Avance de las obras **74%**

US\$ 1.300 millones
Inversión en primera etapa

140 millones
de contenedores
al año moviliza
COSCO Shipping



10 días
disminuye el viaje entre Perú y Shanghai

US\$ 335 millones
en inversión de proyectos
sociales para la ciudad
de Chancay

1,8 km
Extensión del túnel
de acceso al puerto
para no
congestionar la
ciudad

7.500
puestos
de trabajo
generados

45%
de exportaciones
de Perú
van a Asia

2,8 km
Mide el rompeolas
del puerto

17,8 m
Profundidad del
mar para cabotaje

Plantas de ensamblaje de autos eléctricos, y otros centros industriales, infraestructura de carreteras y trenes hacia Chancay, son algunos de los planes que están creciendo alrededor de la idea del megapuerto, que será el primero en Sudamérica en ofrecer una conexión directa con Shanghai.

Algunas de estas ideas ya fueron discutidas en la visita de la presidenta peruana, Dina Boluarte, a Beijing a mediados de año.

“Chancay es un paso notable para Perú y China en el avance de sus relaciones. Es algo que se ha estado preparando durante bastante tiempo... Los acuerdos alcanzados (entre Boluarte y Xi) son emblemáticos de una nueva fase en el

compromiso chino con el exterior. China está dando prioridad al comercio y la inversión en un conjunto selecto de industrias que son fundamentales para el crecimiento del país”, afirmó Margaret Myers, directora del Programa Asia-Latinoamérica de Diálogo Interamericano, a Señal DF.

Son industrias consideradas por Beijing como parte de la “nueva infraestructura” que requiere una economía más verde y digital. “La exportación de vehículos eléctricos e inteligencia artificial a Perú y al resto de la región es un imperativo económico para China en esta coyuntura”, agregó Myers.

Al mismo tiempo, son industrias en las que las empresas chinas enfrentan cada vez más restricciones en EEUU y la Unión Europea. Ambos elevaron recientemente los aranceles a los vehículos eléctricos chinos, con tarifas que van desde el 27% hasta el 100% en caso de EEUU. A eso se suman restricciones a paneles solares, turbinas eólicas y componentes industriales como acero y aluminio.

“China está acelerando su relación con un selecto grupo de sectores e industrias en Latinoamérica porque literalmente su crecimiento depende de ello”, sostiene Myers.

Beijing parece haber escogido a Perú como hub regional. A las promesas de inversiones en vehículos eléctricos e IA, se suman proyectos ya en construcción o estudios de factibilidad en carreteras, electricidad, minería y transporte.

BN Americas ha contabilizado al menos 78 proyectos en Perú, en el que empresas de capitales chinos que participan directamente o a través de subsidiarias, con inversiones requeridas por unos US\$ 50.000 millones.

La Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China identifica 228 proyectos de infraestructura construidos por empresas chinas en la región entre 2005 y 2022, que habrían generado cerca de 800.000 puestos de trabajo.

“El Puerto de Chancay no marca un antes y un después en términos de la relación entre China y Latinoamérica. Pero sí es de especial relevancia porque prendió todas las alarmas en EEUU. El Puerto transparenta algo que se viene diciendo en círculos académicos y que EEUU ha perdido terreno respecto a China en su capacidad de ofrecer infraestructura crítica y de transporte y telecomunicaciones a países de la región”, afirmó Francisco Urdinez, director del Núcleo Milenio sobre los Impactos de China en América Latina (ICLAC).

Que el acercamiento de las empresas chinas a Perú sea mayor no sorprende a Urdinez: “Perú tiene una relación comercial con China casi como ningún otro país de América Latina. La intensidad de su intercambio comercial es muy importante”. El 36% de las exportaciones peruanas tuvo en 2023 China como destino.

Un camino de dos vías

En Perú y en otros países de la región, el Puerto y las promesas de trenes, carreteras y nodos industriales son vistos como una oportunidad para aumentar los envíos a China y otros mercados en Asia.

Por parte de Beijing, las obras de infraestructura ofrecen una red para abastecerse más rápidamente de materias primas

como cobre y el litio, mientras abre nuevos mercados para sus empresas y exportaciones.

Por ejemplo, conectarse a través de una línea férrea con Chancay ofrecería a Brasil una nueva ruta para sus exportaciones a Asia. Para China significaría acceder de forma más rápida a la soya, combustibles y carne que ofrecen los productores brasileños. La iniciativa tiene ya una década e incluso una subsidiaria de China Railway Engineering Corporation elaboró un estudio de factibilidad en 2016. El proyecto no prosperó por razones técnicas y cambios de gobierno en Perú y Brasil.

Pero hoy Boluarte y Luiz Inácio “Lula” da Silva son aliados cercanos a Xi. Además, el Puerto de Chancay, apuntó el director ICLAC, Francisco Urdinez hace del tren bioceánico “un proyecto más concreto, más realizable”. Empresas chinas han expresado ya su interés por financiar la obra, que requeriría una inversión por unos US\$ 7.500 millones.

El interés de las empresas chinas es entendible, pues la construcción de una red de puertos, trenes y caminos facilitaría el transporte de exportaciones como vehículos eléctricos a la región, en momentos en que Europa y EEUU les están cerrando las puertas.

El riesgo

DF



Urdinez destaca cómo el Puerto de Chancay pasó de ser una iniciativa privada, impulsada por el grupo peruano Volcán, a convertirse en un tema de estado y regional.

“China usa América Latina para obtener cosas en las negociaciones con EEUU. De la forma en que EEUU usa a Taiwán. Estratégicamente, América Latina le sirve a China, pero no es una región sobre la que proyecte la misma influencia que proyecta sobre Asia o África donde es realmente enorme”, agregó Urdinez.

El riesgo para la región es quedar atrapada en esas negociaciones. Hasta ahora, Washington ha sido incapaz de responder con un apoyo similar en inversiones e infraestructura, demostrando que la región no es una prioridad en su agenda.

Myers sostiene, además, que no lo será tampoco en el próximo Gobierno, ya sea de Donald Trump o Kamala Harris.

“Dicho esto, la política propuesta por (Donald) Trump para América Latina incluiría probables esfuerzos por dismantelar los acuerdos con la región de la era Biden, la idea de utilizar la fuerza militar en México (contra el narcotráfico) y una agenda de inmigración con un impacto de amplio alcance en las poblaciones latinoamericanas en EEUU”, planteó Myers.

De la misma forma es de esperarse que el próximo ocupante de la Casa Blanca tenga una política hostil hacia China, que incluya el uso de restricciones comerciales a los países que hagan negocios con Beijing. Los países latinoamericanos podrían verse obligados a **X**. China lo sabe. Pero los puertos, carreteras y plantas eléctricas no son fáciles



Saber de inversiones, suena bien.

Conoce más en

bcicl/inversiones

y mercadosglobales.cl



EPÁRATE

CYBER

EURO

OPORTUNIDADES
DE INVERSIÓN
CON RENTABILIDAD
ASEGURADA



puertos

Perú

transporte marítimo

China



Economía y Política

Polémica por sueldo de Cubillos en USS pone sobre la mesa conceptos de prudencia y verdad pública | Diario Financiero



Señal DF

Los complejos días que se vienen para Enel | Diario Financiero



Señal DF

Gobierno ingresaría este lunes los proyectos para eliminar preexistencias en isapres y fortalecer a Fonasa | Diario Financiero



DF LAB

Cristóbal Valenzuela, cofundador y CEO de Runway: "Hacer una startup es doloroso, difícil e intenso y saber manejar las expectativas se vuelve clave" | Diario Financiero



Empresas

Reconocida empresa de call center no logra su reorganización y se va a quiebra | Diario Financiero



Señal DF

La competencia que viene entre los dos gigantes en berries nacidos en Chile que captan un cuarto del negocio mundial | Diario Financiero

Opinión FT: Por qué los inversionistas en vehículos eléctricos siguen a Taylor Swift y las encuestas FT de los estados clave 🔑

 Actualidad Latinoamericana | Antofagasta Minerales proyecta un presupuesto de inversión histórico para 2025 de US\$ 3.500 millones DF SUD

Las acciones suben y el dólar retrocede a la espera de la Fed Primer Click