



PUERTO DE CHANCAY: POSICIONAMIENTO DE PERÚ COMO HUB REGIONAL ENTRE SUDAMÉRICA Y ASIA PACÍFICO

Rubén Tang Unzueta

WORKING PAPER SERIES (WPS) - REDCAEM
Eje Economía, Comercio e Inversión



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 Cesarin

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: <http://chinayamericalatina.com/afiliacion/>

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

Tang Unzueta, Rubén (2023). Puerto de Chancay: Posicionamiento de Perú como hub regional entre Sudamérica y Asia Pacífico. *Working Paper Series (WPS) de REDCAEM*, Revista N°37, Noviembre. Eje Economía, Comercio e Inversión. Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios (REDCAEM).

Publicación de REDCAEM

Copyright © Red China y América Latina, Noviembre 2023

Todos los derechos reservados



Índice

I.	Introducción.....	5
II.	Perú y la relevancia de la región Asia Pacífico y su relación bilateral con China.....	6
	2.1. La relación bilateral entre Perú y China.....	8
III.	Puerto multipropósito de Chancay: Perú como hub regional entre Sudamérica y Asia Pacífico.....	10
IV.	¿Cuáles son los principales desafíos para el éxito del futuro puerto de Chancay?.....	13
	4.1. Establecimiento de una Zona Económica Exclusiva (ZEE).....	13
	4.2. Establecimiento de un régimen para el transporte marítimo interno....	15
	4.3. Mejora de la infraestructura portuaria y logística.....	17
	4.4. Formación de capital humano para la eficiente operatividad del puerto.....	18
	4.5. Protección del medio ambiente de la zona.....	19
V.	Conclusiones.....	20
VI.	Bibliografía.....	21

Puerto de Chancay: Posicionamiento de Perú como hub regional entre Sudamérica y Asia Pacífico

Rubén Tang Unzueta

Resumen

El presente Working Paper tiene como objetivo analizar la importancia que tiene para el Perú su posicionamiento como hub entre Sudamérica y la región de Asia-Pacífico. Una de las obras que contribuirán a la consecución de ese objetivo es la puesta en marcha del proyecto del nuevo puerto multipropósito de Chancay. El trabajo examina por qué este proyecto es de suma relevancia para el liderazgo del Perú como centro del comercio internacional dentro de América del Sur, así como para el fortalecimiento de su relación bilateral con sus principales socios comerciales del Asia-Pacífico especialmente con China. Para el éxito de este objetivo de política exterior, se proponen las medidas que se tendrían que llevar a cabo a nivel del sector público y privado de tal manera que el proyecto del puerto de Chancay esté alineado dentro de la estrategia del país para potenciar su competitividad, su comercio exterior y la atracción de mayores inversiones de los países de la Cuenca del Pacífico.

Palabras clave

Puerto de Chancay, Perú, hub regional, China, Asia Pacífico, comercio exterior.

Autor

Rubén Tang Unzueta es Asesor del Vicerrectorado de Investigación de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) para el proyecto relaciones PUCP-Asia. Fundador y ex director del Instituto Confucio PUCP. Abogado graduado en la Pontificia Universidad Católica del Perú con especialización en derecho del comercio Internacional, inversiones y mercados asiáticos. Ha trabajado como asesor legal en la Dirección APEC del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

I. Introducción

Desde hace mucho tiempo atrás, la Cuenca del Pacífico es la región más dinámica del mundo, constituyendo el 60% del PBI mundial. Es decir que el centro de gravedad de la economía mundial que era la Cuenca del Atlántico se ha trasladado a la Cuenca del Pacífico.

En ese sentido, el destacado estratega geopolítico Parag Khanna en su libro *The Future is Asian* (Khanna, 2019), sostiene que estamos siendo testigos de un cambio tectónico en el poder global. Si el siglo XIX perteneció a Europa y el siglo XX a Estados Unidos, ahora el siglo XXI pertenece a Asia. Más allá de la era de la hegemonía occidental, Asia está regresando a los patrones de comercio e intercambio cultural que prosperaron mucho antes del colonialismo europeo y el predominio estadounidense. Incluso mientras Estados Unidos se mantiene al margen en esta nueva fase de globalización, el creciente peso de Asia está reordenando la economía mundial. China ha tomado la delantera en Asia, África y América Latina a través de su Iniciativa de la Franja y la Ruta, pero según este autor, China no dominará Asia ni el mundo. Si bien China es un actor importante en un amplio sistema asiático, es simplemente una característica de un supercontinente asiático altamente próspero que ahora resurge en el escenario mundial.

Esto, lógicamente, tiene consecuencias en la esfera económica, en las relaciones entre individuos y entre naciones y en cómo vamos a entender el mundo y la democracia en los próximos años. Todos estos campos, asegura el autor, van a “asianizarse” irremediablemente. Por tanto, se está estableciendo un nuevo orden no solo liderado por China, sino también por India, Japón y otros que juntos ya representan el 40% del PBI mundial.

En el caso específico de las economías del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) su importancia reside en que sus miembros alcanzan una población conjunta de alrededor de 2,500 millones de habitantes —cerca del 45% de la población del orbe—, representa alrededor del 55% del PIB mundial y aporta más del 45% a las transacciones comerciales internacionales. La participación de los miembros de APEC en la economía mundial es aún más elevada si se considera el sector de las manufacturas: alrededor del 58% de dicha actividad.

Por tanto, en el nuevo contexto internacional, cada vez más globalizado y complejo, que estamos viviendo presenta a la región asiática como la más dinámica del mundo y en constante crecimiento.

Al encontrarse el Perú dentro de esta privilegiada zona geográfica, este tiene todas las condiciones para incrementar su comercio exterior con los países que la integran, así como atraer más inversiones en diversos sectores en los próximos años. Por ello, la construcción del puerto multipropósito de Chancay constituye un proyecto sumamente importante para que el Perú fortalezca sus operaciones de comercio exterior con mejores condiciones y más competitivas, lo cual contribuirá sin duda también a la recuperación del Perú en su posición de hub regional en América del Sur. Por ello, el presente ensayo buscará destacar las ventajas de desarrollar este proyecto y señalará las acciones a seguir en los próximos años para el éxito de sus objetivos propuestos.

II. Perú y la relevancia de la región Asia Pacífico y su relación bilateral con China

La economía de la región de la Cuenca del Pacífico es actualmente la más dinámica y la primera en el mundo, con 2.8 billones de personas (40 % de la población mundial), 31 trillones de dólares de PBI (60 % del PBI mundial). Como bien dice Maúrtua (2021) "(...) La Cuenca del Pacífico es un espacio amplio en el que no solo convergen una variedad de sociedades, sino también de cultura, economía y política que distinguen a sus integrantes, pero, a la vez, se vinculan con fines de desarrollo, cooperación internacional, asistencia mutua y seguridad internacional. A través de los distintos tratados suscritos en el marco de la cuenca del Pacífico, se han afianzado las alianzas comerciales a niveles superiores a las estimaciones, lo que ha mejorado en buena cuenta la economía nacional".

El Perú ha tenido una relación muy cercana y lazos históricos profundos con los países asiáticos especialmente China y Japón desde el siglo XIX cuyos inmigrantes han hecho una contribución significativa al desarrollo de nuestro país en diversos campos. Pero desde la década de los noventa ha venido fortaleciendo sus relaciones con los países asiáticos, dando recientemente importantes pasos para consolidarse como eje del comercio entre Asia y América Latina. Por ello, es necesario incrementar nuestras relaciones con los países de este continente y especialmente si se considera el ingreso de nuestro país a partir del año 1998 al Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (por sus siglas en

inglés APEC) y la firma de acuerdos comerciales con países de esta región. Asia, por tanto, representa una gran oportunidad de desarrollo para el Perú en los campos del comercio internacional y las inversiones en diversos sectores.

Actualmente, Perú mantiene una excelente relación bilateral con los países del Asia Pacífico. Ha firmado acuerdos comerciales con Australia, China, Corea, Japón, Tailandia y Singapur; el 2022 se iniciaron las negociaciones de un tratado de libre comercio con Hong Kong. Asimismo, recientemente se concluyeron los términos de referencia para el inicio de la negociación de un acuerdo comercial con Indonesia a fines de este año 2023. En el caso de Tailandia, el Perú solo tiene un tratado comercial con alcances limitados y la idea es convertirlo en un tratado de libre comercio lo cual involucra incorporar otros capítulos importantes que tienen que ser negociados. Otro país de Asia con el cual el Perú quiere ampliar su relación comercial es la India. Con este país ya se tenía una negociación para un TLC que lamentablemente se quedó trunca con la pandemia del Covid-19 pero ya se retomaron las conversaciones para iniciar el proceso de negociación y concluirlo a fines del 2024.

El Perú también es miembro del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP, Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership), el cual entró en vigor para el Perú el 19 de setiembre del 2021.

El CPTPP es un acuerdo comercial que mantuvo los compromisos y beneficios que formaban parte del Tratado de Asociación Transpacífico (TPP), acuerdo que fue suscrito en el 2016, y cuya entrada en vigor no fue factible por la salida intempestiva de Estados Unidos durante el gobierno de Donald Trump.

Este acuerdo tiene como objetivo construir un acuerdo inclusivo y de alta calidad que sea soporte para el crecimiento económico, el desarrollo y la generación de empleo de los países miembros, el cual a su vez se convierta en la base y el medio para una futura Área de Libre Comercio del Asia Pacífico (FTAAP), por lo cual está abierto al ingreso de otras economías de APEC. Aparte del Perú está integrado por los siguientes países: Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, Chile, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam. Recientemente, se anunció la conclusión sustancial del proceso de adhesión del Reino Unido a este acuerdo y asimismo los ministros de comercio adoptaron los términos de referencia para el proceso de revisión del tratado el 2024 con miras a evaluar su máximo aprovechamiento y una eventual modernización de este.

Finalmente, en septiembre del 2023, el gobierno peruano solicitó formalmente la incorporación de nuestro país a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) integrado por Birmania, Brunéi Darussalam, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam como "Asociado para el Desarrollo" de este importante bloque asiático.

2.1. La relación bilateral entre Perú y China

El Perú tiene una relación histórica con China de más de 170 años de inmigración que data de 1849 y actualmente la relación bilateral está en su mejor momento desde que ambos países establecieron formalmente relaciones diplomáticas el año 1971.

Es así como firmó con China un Tratado de Libre Comercio (TLC) el año 2009 el cual entró en vigor el año 2010. Como consecuencia de este acuerdo, China se convirtió en el primer socio comercial del Perú desplazando de esta posición a los Estados Unidos. El año 2016, en el marco de la visita de estado del presidente chino Xi Jinping al Perú, los ministros de comercio de ambos países acordaron iniciar una Evaluación Conjunta sobre la Optimización del TLC Perú-China, con miras a maximizar los beneficios derivados del TLC (Gobierno de Perú, s.f.).

El 17 de noviembre de 2018 en Port Moresby, Papúa Nueva Guinea, durante la Reunión de Líderes de APEC, se suscribió el Memorándum de Entendimiento entre el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú y el Ministerio de Comercio de China para el inicio de las negociaciones de la optimización del tratado de libre comercio entre ambos países (Gobierno de Perú, s.f.).

El objetivo de esta negociación para la optimización es maximizar los beneficios del TLC vigente a través de la actualización de ciertas disposiciones de este y la incorporación de nuevas disposiciones y/o capítulos que permitan una mayor integración comercial e incrementar su uso. Hasta el momento se han realizado 5 rondas de negociaciones y los capítulos abarcados en la optimización son los siguientes: reglas de origen, procedimientos aduaneros y facilitación del comercio, comercio de servicios, inversión, propiedad intelectual y medidas sanitarias y fitosanitarias. Asimismo, se ha acordado incluir nuevos capítulos como política de competencia y comercio electrónico y cadena global de suministro. Durante la Cumbre de Líderes de APEC 2023 realizada recientemente en San Francisco, Estados Unidos, los ministros de comercio de ambos países se reunieron para

discutir la manera de acelerar esta optimización. El objetivo es culminar con este proceso de actualización a fin de que esta quizás pueda ser firmada durante la visita oficial de estado del presidente Xi Jinping al Perú el año 2024 con motivo de realizarse en nuestro país la Cumbre de Líderes de APEC.

El año 2013 ambos países elevaron sus relaciones diplomáticas en el nivel de Asociación Estratégica Integral, el más alto grado concedido por China a un país extranjero lo que ha ayudado a consolidar la amistad y la cooperación en diferentes campos. Asimismo, el año 2019, el Perú suscribió el Memorando para la participación del Perú en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (一帶一路 en chino), un plan para reactivar la antigua Ruta de la Seda, plan de inversiones masivas para construir grandes proyectos de infraestructura en todo el mundo lanzado por el presidente chino Xi Jinping en el año 2013.

Precisamente, este proyecto del puerto de Chancay está enmarcado según algunos dentro de la llamada Ruta Marítima de la Seda, el cual luego de su puesta ejecución convertiría al Perú en una potencia comercial en América Latina y será un valioso instrumento para el fortalecimiento de las relaciones de amistad y cooperación en diversos sectores con China en los próximos años.

Finalmente, el año 2022, el Perú se adhirió formalmente como miembro del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, banco multilateral cuyo objetivo es proporcionar financiamiento orientado a proyectos de infraestructura en la región asiática.

En base a lo mencionado anteriormente, la relación entre el Perú y China está atravesando por un excelente momento y se espera que esta se consolide aún más en los próximos años. Por ello, la construcción del puerto de Chancay es una expresión del beneficio compartido para ambos países especialmente para el Perú que busca un mayor desarrollo de su comercio exterior y una mayor atracción de inversiones.

Sin embargo, algunos no están muy contentos con la puesta en marcha de este proyecto. Para ellos, la construcción del megapuerto de Chancay forma parte de un gran plan geopolítico de China para ampliar su esfera de influencia, desarrollar su comercio, aumentar su riqueza e incrementar su poder diplomático y militar. Existe en ese sentido mucha preocupación por parte de algunos países especialmente de Estados Unidos, quienes consideran que el aumento de la presencia e influencia de China en la región a través de estas inversiones representan una potencial amenaza al crear una excesiva dependencia de los lazos comerciales y crediticios con este país los cuales generan

además un alto déficit comercial y una elevada deuda. Es así que recientemente en un informe del diario Financial Times (Michael Scott & Joe Daniels, 2023) se menciona la opinión de un alto funcionario del gobierno estadounidense quien afirmó que debería ser de gran preocupación para el Gobierno peruano que toda la infraestructura del puerto de Chancay quede bajo el control de una potencia extranjera y que en los grandes temas geoestratégicos, el gobierno peruano no está suficientemente concentrado en analizar los beneficios y amenazas para el país, así como la sospecha de usar este puerto para usos militares chinos. Ante ello, la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Peru S.A. (CSPCP) emitió un comunicado en varios diarios locales en donde rechazaba el informe del Financial Times. La empresa mencionó que el puerto de Chancay tiene una finalidad exclusivamente comercial, de uso público, y sus características, capacidades y equipamiento, diseñadas para este único fin, han sido verificadas y aprobadas por las autoridades nacionales correspondientes. Asimismo, que no es discrecionalidad de un puerto permitir ingresos militares, independientemente de la titularidad y que el nuevo terminal marítimo convertirá al Perú en un hub regional y traerá grandes oportunidades para el desarrollo sin comprometer la soberanía ni seguridad nacional (Diario Expreso, 2023).

La región de Asia Pacífico es de suma relevancia para el desarrollo de América Latina y le ofrece oportunidades sin precedentes. Sin embargo, este mercado todavía no ha sido explotado suficientemente por lo que de lograrse esto tendría un impacto muy grande en la economía, el comercio y las inversiones. Por ello, la puesta en marcha del puerto de Chancay contribuirá de manera significativa a este proceso como un elemento dinamizador sobre todo en un contexto actual de competencia estratégica entre las dos principales potencias mundiales hegemónicas como son los Estados Unidos y China.

III. Puerto multipropósito de Chancay: Perú como hub regional entre Sudamérica y Asia Pacífico

En base a estimaciones de los encargados del proyecto, a fines del año 2024 comenzará a operar el terminal portuario multipropósito de Chancay considerado como una de las obras más ambiciosas para dinamizar el comercio internacional en la región sudamericana. Se espera que esta obra sea inaugurada en su primera fase durante la Cumbre de Líderes del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) que el Perú tendrá el honor de organizarla por tercera vez.

El proyecto tiene carácter privado y el monto de la inversión se calcula en más de 3,600 millones de dólares. Sus accionistas son la empresa de capitales chinos Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) con una participación del 60 % y la peruana Volcán Compañía Minera con el 40 % de las acciones. Es el primer puerto privado de uso público en el Perú, lo cual significa que el titular es dueño del terreno donde operará el puerto y pagará un derecho por el uso del área acuática, diferenciándose de esta manera de los puertos de propiedad pública, concesionados y operados enteramente por privados.

Imagen 1
Proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay (2023)



Fuente: Andina (2023). "De Chancay a Shanghái: Nueva ruta que unirá Asia con Sudamérica". Lima, diciembre 18. En: <https://andina.pe/agencia/noticia-de-chancay-a-shanghai-nueva-ruta-unira-asia-sudamerica-937728.aspx> (Consultado 18.12.2023).

La ubicación de esta megaobra por sus características geográficas y de conectividad es ideal para la construcción de esta clase de megaproyectos porque el distrito de Chancay está ubicado a solamente 80 km. al norte de la ciudad de Lima, lo cual permitirá descongestionar las operaciones en el puerto del Callao que se encuentran saturadas a

pesar de los esfuerzos de sus actuales operadores para ampliarlos y hacerlos más eficientes y competitivos. Por ello, el terminal portuario multipropósito de Chancay tiene como objetivo posicionarse como uno de los espacios logísticos más modernos y eficientes del Perú y de América Latina, con lo último en tecnología para recibir a los barcos portacontenedores más grandes del mundo.

Para el Perú, el puerto de Chancay traerá una serie de beneficios que brindarán al país la puesta en marcha de este proyecto y que pasaremos inmediatamente a explicarlos. En primer lugar, el puerto de Chancay contribuirá a un mayor dinamismo de su economía, así como a la mejora de la competitividad de las exportaciones. Asimismo, generará nuevos negocios y oportunidades comerciales para el Perú convirtiéndolo en el primer centro logístico del Pacífico en América Latina para hacer negocios con el continente asiático y en particular con China. El país se posicionará como hub regional entre Sudamérica y Asia dado que "(...) el puerto de Chancay será un punto marítimo clave para el comercio entre Sudamérica y Asia, principalmente China (puerto de Shanghái), porque se convertirá en un hub regional que redistribuirá la carga de Perú, Chile, Ecuador y Colombia." (Andina, 2023).

Adicionalmente, y debido a su ubicación y rutas de acceso, el proyecto generará oportunidades para la carga proveniente del oriente y sierra central del país, elevando de esta manera su competitividad frente a otros mercados.

En segundo lugar, los encargados de la obra afirman que esta generará 10,000 nuevos empleos tanto directos como indirectos, así como impulsará el desarrollo de la zona circundante y los intercambios, a pesar de que sus detractores alertan sobre su impacto social y denuncian también daños al medio ambiente como consecuencia de su construcción y posterior operación. Este último tema lo desarrollaremos más adelante.

A nivel de la región sudamericana, como un gran objetivo estratégico, el puerto de Chancay se erigirá como una de las principales conexiones de China con los países de la costa oeste de Sudamérica, sirviendo de esta forma como un puente para el creciente comercio de mercancías en esta región con el Asia-Pacífico, hoy por hoy la más dinámica del mundo. Asimismo, el puerto permitirá que países importantes de la región, como Brasil y Argentina, entre otros, puedan exportar sus bienes a través de dicho terminal portuario a los países de Asia.

El proyecto está diseñado para contar con 4 muelles en una primera etapa y con 15 muelles en total luego de culminada la obra, lo que lo convertirá en uno de los más grandes complejos portuarios de la región. Ello incrementará de manera exponencial la demanda portuaria, reducirá costos y sobre costos del mercado nacional e internacional e impactará positivamente en la economía del país.

Se estima también que el puerto tendrá la capacidad de recibir buques de 18,000 a 24,000 contenedores, considerados los más grandes del mundo. Esto abrirá las puertas a traslados directos hacia el continente asiático, creando oportunidades sin precedentes para el comercio internacional del Perú con el Asia Pacífico y especialmente con China principalmente a través de su puerto de Shanghái.

Finalmente, uno de los grandes beneficios que traerá consigo este megapuerto es que reducirá el tiempo de viaje hacia Asia en aproximadamente 10 días, pasando de 35 a 25 días. Como consecuencia de ello, los costos de envío serán mucho más bajos lo que contribuirá definitivamente a una mayor competitividad de estos en beneficio de sus usuarios que siempre buscan las rutas con los mejores y menores costos logísticos.

IV. ¿Cuáles son los principales desafíos para el éxito del futuro puerto de Chancay?

Luego de haber hecho un análisis del proyecto del puerto de Chancay y su importancia para la consolidación de la posición del Perú como hub regional en la Cuenca del Pacífico, a continuación, nos enfocaremos en brindar algunos aportes que consideramos son indispensables para que este proyecto tenga el éxito esperado.

4.1. Establecimiento de una Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Una de las medidas que se tendrán que poner en marcha y con la cual estamos de acuerdo para que el proyecto del puerto de Chancay tenga el éxito esperado es que esta área se constituya en una Zona Económica Especial (ZEE).

Como se entiende normalmente, las ZEE son herramientas de política de comercio exterior importantes para generar empleo, diversificar las exportaciones y atraer inversión, pero requieren contar con las condiciones de ubicación, conectividad y servicios esenciales

para cumplir este rol. Estos espacios sirven pues para el desarrollo de actividades productivas y de servicios, con énfasis en los negocios de comercio exterior. El Perú actualmente cuenta con 9 Zonas Económicas Especiales (ZEE), 4 se encuentra en funcionamiento Zofratacna (Tacna), ZED Paita (Piura), ZED Ilo (Moquegua) y ZED Matarani (Arequipa) y 5 en implementación: ZED Puno, ZED Tumbes, ZEE Puno, ZofraCajamarca y ZofraChimbote.

Sin embargo, como se menciona en un informe de ComexPerú (2023) a pesar de sus promesas de prosperidad, en algunos casos, como en el Perú, estas zonas no han alcanzado el éxito que se esperaba. El mismo informe refiere a que la razón del escaso éxito de las ZEE en el Perú no está relacionado con la falta de incentivos o beneficios tributarios porque las empresas establecidas en las ZEE peruanas están exoneradas de pagar impuesto a la renta, impuesto general a las ventas, impuesto de promoción municipal e impuesto selectivo al consumo, así como aranceles para importaciones. Lo realmente crítico para que una ZEE funcione correctamente es que debe cumplir con requisitos esenciales, como una infraestructura de transporte eficiente (puertos, aeropuertos y carreteras), acceso confiable a servicios básicos (electricidad, agua e internet) y disponibilidad de mano de obra cualificada. Asimismo, la falta de proveedores y la carencia de una industria relevante son obstáculos cruciales para su desarrollo pleno.

Por ello, la creación de la ZEE Chancay-Ancón-Callao en nuestra opinión es una medida realmente acertada para el éxito del proyecto. Ello traerá consigo la integración del puerto con el futuro Parque Industrial de Ancón y el nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez actualmente en construcción. A través de esta medida se podría lograr entonces una verdadera integración de todo el sistema portuario nacional que aún no está explotado a su máximo potencial.

En ese sentido, consideramos también correcta la propuesta del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para desarrollar una estrategia y un nuevo marco normativo para la creación de nuevas zonas económicas especiales de tal manera que al momento de su creación ya tengan solucionados los problemas anteriormente mencionados. Saludamos también el trabajo desarrollado por el Mincetur para el establecimiento de la “Hoja de ruta para la implementación de estrategias de atracción de inversión extranjera directa en las ZEE del Perú”, en el marco del Programa de Intercambio de Conocimientos con la República de Corea. Estos esfuerzos estamos seguros allanarán el camino hacia un futuro más exitoso

para las ZEE en el Perú y especialmente el nuevo puerto de Chancay luego del inicio de sus operaciones (Diario El Peruano, 2023).

4.2. Establecimiento de un régimen para el transporte marítimo interno

Uno de los aspectos de suma importancia para el éxito del proyecto del puerto de Chancay con la integración de los demás puertos a nivel nacional, es que se tenga un régimen de transporte marítimo de las mercancías que se moverán a través de estos puertos.

Precisamente, el cabotaje es esa modalidad que consiste en el traslado de carga y pasajeros por vía marítima entre puertos nacionales. Esta forma de transporte se constituye en una alternativa que complementa al transporte terrestre, especialmente cuando se presentan obstrucciones en las carreteras por bloqueos o desastres naturales y puede dar continuidad a las operaciones de comercio exterior. Cuando el puerto entre en operación, se necesitará esta modalidad de transporte para trasladar mercancías de un puerto a otro especialmente con Chancay que será un puerto de conexión con el Asia. Hay que mencionar también el tema del microcabotaje que se podría dinamizar con el inicio de las operaciones del puerto pero que no cuenta con un marco legal que regule diversas situaciones, tales como requisitos, permisos, solución de controversias, entre otros.

En cuanto a los antecedentes de este tema podemos mencionar que el año 2005 se dio la ley N° 28583 con el objetivo de promover la reactivación de la Marina Mercante y se dispuso la reserva del cabotaje a naves mercantes de bandera peruana; es decir, se estableció una restricción exclusiva a empresas nacionales lo que atentaba contra la libre competencia en el sector. Además, en caso no existiese flota, la norma permitía el fletamento de naves extranjeras, para ser operadas por empresas nacionales por un periodo de hasta 6 meses.

Sin embargo, el 8 de junio de 2017 se publicó la Ley N° 30850, que modificó el párrafo 7.2 del artículo 7 de Ley N° 28583 extendiendo el plazo del fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas únicamente por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, de 6 meses a 3 años. Con ello, se logró un primer avance al flexibilizar las disposiciones iniciales, y el cabotaje marítimo volvió a formar parte de la agenda del Estado,

en busca de formular nuevas disposiciones que incentiven el uso de esta alternativa de transporte por parte de las empresas. (ComexPerú, 2023, 2 de junio).

Posteriormente se emitió el Decreto Legislativo (DL) N° 1413 para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga. El DL1413 tuvo por objetivo flexibilizar las exigencias mencionadas anteriormente, para permitir que las personas naturales o jurídicas puedan llevar a cabo la actividad de cabotaje marítimo, sin importar el origen de su capital, siempre y cuando cumplan ciertos requisitos. A pesar de haberse emitido durante un escenario con circunstancias adversas ocasionadas por la COVID-19, no obstante, según varios especialistas la norma en mención tuvo resultados positivos.

Adicionalmente, el DL 1413 estableció una Disposición Complementaria Transitoria, cuya vigencia inició el 7 de agosto de 2019 hasta el 7 de agosto del 2022. Esta norma exoneró a las personas jurídicas de constituirse en el Perú y obtener el correspondiente permiso de operación durante los 3 años de vigencia de la excepción, pero las naves debían contar con el certificado de condiciones de seguridad de transporte. Ello con el propósito de generar una mayor oferta de naves para cubrir las necesidades de transporte marítimo por tráfico de cabotaje, en beneficio de los usuarios y la competitividad del país.

Actualmente, se ha presentado al Congreso de la República el proyecto de Ley N° 5175/2022, resultado de un trabajo conjunto entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), el cual modifica el artículo 4 y complementa las disposiciones del DL N°1413. El objetivo principal de esta norma es eliminar el requisito de contar con el permiso de operación y la necesidad de constitución en el país para las empresas nacionales y extranjeras. Con ello, las empresas estarían obligadas únicamente a contar con el certificado de condiciones de seguridad de transporte, expedido por el MTC, para el otorgamiento del permiso de navegación, emitido por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi).

Además, esta ley busca implementar condiciones para el desarrollo de programas de innovación supervisados de carácter temporal, con la finalidad de promover el cabotaje de forma eficiente, atendiendo las siguientes problemáticas principales identificadas: 1) procedimientos operativos y administrativos; 2) ausencia de zonas de tránsito para carga nacional de cabotaje; 3) infraestructura portuaria no adecuada y falta de facilidades portuarias para el manejo de la carga; y 4) falta de infraestructura para el cabotaje de pasajeros.

Consideramos que la aprobación de esta norma brindaría a los importadores y exportadores una alternativa eficiente al transporte terrestre, lo que mejoraría la competitividad del país y reduciría costos logísticos. Además, sería un factor de incentivo para la inversión en este sector con reglas claras de libre competencia. Por supuesto que esto va de la mano con la mejora de la infraestructura y los servicios logísticos, temas que nos ocuparemos a continuación. Si este marco legislativo no se implementa en el mediano plazo, consideramos que sería un freno para el ingreso de más empresas navieras al sector.

4.3. Mejora de la infraestructura portuaria y logística

Como menciona Valladares (2023) la infraestructura desempeña un papel fundamental en la competitividad de un país, ya que influye en la eficiencia logística, la conectividad y la capacidad para atraer inversiones. En el caso de Perú, menciona el autor, la brecha en infraestructura ascendió a la asombrosa cifra de US\$ 100,000 millones al cierre de 2022 y que el Perú se encuentra más rezagado, incluso a nivel de Latinoamérica en este sector, requiriéndose acciones concretas y articuladas que permitan revertir esta situación.

El objetivo de este gran proyecto del puerto de Chancay es que se tenga en el país una infraestructura de primer orden a nivel mundial para competir en las mejores condiciones en el ámbito internacional y que el Perú se convierta en su conjunto en un clúster para toda América del Sur en su conexión con el continente asiático.

Actualmente, en el Perú operan los tres operadores globales más importantes del mundo. En el caso del puerto del Callao operan en el muelle sur Dubai Ports (DP) World Logistics y en el muelle norte APM Terminals Callao. Finalmente, en el caso del futuro puerto de Chancay se tiene como operador a Cosco Shipping Ports (China). Hay también una futura inversión de capitales turcos para la mejora de los puertos de Paita y Chimbote.

Este plan de que el Perú tenga en muy pocos años una infraestructura portuaria de primer nivel se está cumpliendo con las ampliaciones de los puertos antes mencionados y la entrada en operación a fines del año 2024 del puerto de Chancay.

Sin embargo, una de las dificultades que se tiene es que en la actualidad exportamos al mundo solamente productos con poco valor agregado como minerales y agroindustria, pero no productos con un importante componente de tecnología. Por ello, se hace

necesario la atracción de inversiones en tecnología y como hemos mencionado anteriormente, la Zona Económica Especial (ZEE) tendrá que cumplir un rol capital para el logro de este objetivo estratégico. En ese sentido, se podría convocar el establecimiento en Chancay de empresas de tecnología global que actualmente no hay ninguna en el Perú. Esto de alguna manera es una ventaja porque se les podrían ofrecer las condiciones más convenientes de inversión y la estabilidad jurídica especialmente en el ámbito tributario. Ello posibilitará la integración del Perú a las cadenas globales de valor generando así mismo trabajo para las personas que trabajen en el puerto y áreas circundantes.

En cuanto al tema logístico, como está proyectado, se construirá un nuevo parque industrial junto al puerto. Su objetivo es aumentar el crecimiento económico peruano y su desarrollo tecnológico al formar el Nodo Portuario-Industrial de Chancay. El futuro complejo logístico e industrial está en el punto más estratégico e incluirá zonas logísticas, industriales, complejos de servicios y tecnología e incluso áreas residenciales. Para el éxito de este negocio, se tendrán que ofrecer estos espacios a precios competitivos y razonables que incentiven la decisión de invertir en ellos.

4.4. Formación de capital humano para la eficiente operatividad del puerto

Otro de los desafíos importantes para el éxito del proyecto es la formación de capacidades en aquellas áreas especialmente técnicas que se requerirán personal para la eficiente operatividad del puerto.

En ese sentido, la capacitación de personal doméstico deberá ser una prioridad estatal con el apoyo del sector privado. De esta manera, este personal podrá participar activamente en la cadena de producción mediante la inserción en los centros de producción, así como en la creación de nuevos emprendimientos. Para el logro de este objetivo, se requerirá, por tanto, de la creación de centros de investigación, laboratorios y de instituciones educativas que permitan ejecutar este proceso.

Esto se puede llevar a cabo en nuestra opinión a través de alianzas de cooperación que permitan un mayor acceso a la educación básica y la firma de acuerdos interinstitucionales con asociaciones empresariales, institutos técnicos nacionales y

universidades que permitan el intercambio de conocimientos y la formación de capacidades técnicas.

Asimismo, se podría fomentar las incubadoras de empresas que permitirán la generación de emprendimientos y, por ende, el desarrollo de cadenas de valor, diversificando la posible producción de productos destinados fundamentalmente a la exportación.

4.5. Protección del medio ambiente de la Zona

Otro de los retos importantes que el proyecto del puerto de Chancay deberá tener muy en cuenta es la protección del medio ambiente y la sostenibilidad durante su construcción, pero sobre todo cuando entre en operación. Este es en nuestra opinión un desafío no solamente para el proyecto del puerto de Chancay sino también para las inversiones en otros puertos del país ya que debe haber un compromiso muy grande por parte de los dueños del puerto en garantizar que no haya afectaciones a la fauna y flora de la zona.

De esta manera la obra tendrá el apoyo y la licencia social de la población pero sobre, se podrá rebatir de forma contundente, los argumentos esgrimidos por los opositores a su construcción quienes cuestionaron el estudio de impacto ambiental realizado por la empresa Cosco Shipping, sustentando su posición a través de un informe presentado por el biólogo marino alemán Stefan Austermühle, en el que denunciaba que la construcción del puerto causaría daños irreparables al humedal de Santa Rosa así como afectaría la vida de centenares de especies de aves.

Esto ha sido rebatido por la empresa Cosco Shipping, quien reafirmó su permanente apoyo en la gestión del desarrollo sostenible del medio ambiente del distrito. Incluso, recientemente ha realizado acciones para trasladar a las personas que se encontraban criando cerdos muy cerca de los humedales de Santa Rosa, los cuales generaban contaminación y malos olores en la zona.

V. Conclusiones

La puesta en marcha del proyecto del puerto multipropósito de Chancay por su ubicación estratégica y condiciones geográficas únicas, permitirá recuperar la posición del Perú como hub regional en América del Sur y como punto de conexión para el comercio con Asia especialmente con China. En el caso específico de China, la obra contribuirá al fortalecimiento de la relación bilateral con este país en diversos campos y en base a los acuerdos que ya tiene firmado por lo que se vislumbra en los próximos años un incremento de los proyectos de comercio e inversión con este país, socio estratégico del Perú.

El puerto multipropósito de Chancay es una apuesta que podría convertirse en un motor para acortar la brecha de infraestructura existente en el país, la promoción de más fuentes de trabajo lo que posicionaría al Perú como un actor clave en el desarrollo económico de la región en los próximos años. La obra contribuirá también hacia un futuro más prometedor en el ámbito económico y logístico dado que las obras que se llevarán a cabo para establecer en el área un clúster tecnológico permitirán en el futuro la exportación del Perú de productos con un mayor valor agregado.

Para el éxito del proyecto tendrá que establecerse un marco jurídico adecuado para el desarrollo de las Zonas Económicas Especiales (ZEE), especialmente para la que quiere establecerse en Chancay. Estas herramientas de política de comercio exterior son muy importantes para generar empleo, diversificar las exportaciones y atraer inversión, pero requieren contar con las condiciones de ubicación, conectividad y servicios esenciales para que cumplan realmente ese rol. Se deberá contar además con una ley que permita la promoción del cabotaje, actividad sumamente necesaria cuando el puerto esté en operación, lo cual redundará en una mayor competitividad en los precios de las mercancías, así como una mayor inversión en el sector con reglas claras y basado en un sistema de libre competencia.

La construcción de esta megaobra fomentará también la mejora en la educación, puesto que se requerirá para su funcionamiento eficiente contar con recursos humanos que tengan una alta formación técnica. Y antes de finalizar su construcción, pero sobre todo cuando el puerto de Chancay ya esté en operación, la empresa tendrá que hacer un compromiso permanente y un seguimiento estricto en el cumplimiento de las normas ambientales, con el objetivo de proteger la flora y fauna de la zona donde está ubicado el proyecto.

VI. Bibliografía

- Andina (2023). "De Chancay a Shanghái: Nueva ruta que unirá Asia con Sudamérica". Lima, 18 de Diciembre. En: <https://andina.pe/agencia/noticia-de-chancay-a-shanghai-nueva-ruta-unira-asia-sudamerica-937728.aspx> (Consultado 18.12.2023).
- ComexPerú (2023). "Cabotaje marítimo: nuevo proyecto de ley permitiría reducir costos e impulsar el desarrollo del transporte de carga peruano". Semanario 1167, 2 de Junio. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/cabotaje-maritimo-nuevo-proyecto-de-ley-permitiria-reducir-costos-e-impulsar-el-desarrollo-del-transporte-de-carga-peruano> (Consultado 07.11.2023).
- (2023). "Zonas Económicas Especiales: altas expectativas, bajos resultados". Semanario 1181, 29 de Septiembre. En: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/zonas-economicas-especiales-altas-expectativas-bajos-resultados> (Consultado 08.11.2023).
- Gobierno de Perú. (s.f.). "Acuerdos Comerciales del Perú". En: https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/China/optimizacion.html (Consultado 16.11.2023).
- Khanna, P. (2019). *The Future is Asian: Commerce, Conflict, and Culture in the 21st Century*. First Simon & Schuster hardcover edition. New York: Simon & Schuster.
- Diario El Peruano. (2023). "Propondrán plan para atraer inversión extranjera a Zonas Económicas Especiales". 27 de Julio. En: <https://www.elperuano.pe/noticia/218968-propondran-plan-para-atraer-inversion-extranjera-a-zonas-economicas-especiales> (Consultado 09.11.2023).
- Diario Expreso. (2023). "Cosco Shipping Ports: proyecto de Puerto de Chancay no compromete soberanía". 9 de Octubre. <https://www.expreso.com.pe/economia/cosco-shipping-ports-proyecto-de-puerto-de-chancay-no-compromete-soberania-unidos-congreso-noticia/> (Consultado 17.11.2023).
- Maúrtua. O. (2021). "La importancia para el Perú de la Cuenca del Pacífico y APEC". Revista de Marina, Año 114, Número 1. En: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2355415/La_importancia_para_el_Peru_de_la_Cuenca.pdf.pdf (Consultado 09.11.2023).
- Scott, M & Daniels, J. (2023). "US raises concern with Peru over Chinese control of infrastructure". Financial Times. 2 de Octubre. En: <https://www.ft.com/content/2c77be69-60d7-4d5c-a0c6-c7978bde3888> (Consultado 07.11.2023).
- Valladares, Y. (2023). "Puerto de Chancay: El Camino hacia un Perú más Competitivo". RTM. 28 de Septiembre. En: <https://www.rtm.com.pe/logistica/puerto-de-chancay-peru-mas-competitivo/> (Consultado 10.11.2023).



REDCAEM
RED CHINA & AMÉRICA LATINA
Enfoques Multidisciplinarios