



# **El impacto del megapuerto de Chancay en el comercio y la geopolítica del Perú en el marco de la ruta comercial Asia-Pacífico hacia el 2035.**

Mayor EP (Perú) Cesar Osmar Nuñez Dejo

Artículo para optar al título profesional:

Magister en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"  
Bogotá D.C., Colombia  
2025

#### **DATOS GENERALES**

<b>Nombre del estudiante</b>	:	Mayor EP Cesar Osmar Nuñez Dejo
<b>Identificación</b>	:	8118216
<b>Programa académico</b>	:	Maestría en Estrategia y Geopolítica
<b>Tutor metodológico</b>	:	DI. Ginneth Esmeralda Narvaez Jaimes
<b>Tutor temático</b>	:	Capitán de Navío José Rafael Díaz Gúzman
<b>Fecha de entrega</b>	:	01 de setiembre de 2025
<b>Extensión</b>	:	8 626 palabras

#### **DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y CESIÓN DE DERECHOS**

El autor declara que este artículo fue escrito de acuerdo con la normatividad de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (ESDEG) y no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representan la posición oficial ni institucional de la ESDEG, las Fuerzas Militares de Colombia o el Ministerio de Defensa Nacional.

Este artículo es enteramente mi propio trabajo y no ha sido presentado para la obtención de un título en esta u otra Institución de Educación Superior. Se han referenciado todos los trabajos y puntos de vista de otros autores, así como los datos de otras fuentes utilizadas. No se emplearon herramientas de generación de contenido por Inteligencia Artificial para su elaboración.

El autor acepta ceder los derechos de publicación en favor de la ESDEG y su Sello Editorial de acuerdo con los términos de la licencia Creative Commons: Reconocimiento-No Comercial-Sin Obras Derivadas.

#### **AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN**

El autor autoriza que este artículo sea publicado por el Sello Editorial ESDEG en su repositorio institucional y esté disponible bajo una modalidad de acceso abierto.

# **El impacto del megapuerto de Chancay en el comercio y la geopolítica del Perú en el marco de la ruta comercial Asia-Pacífico hacia el 2035.**

## **The impact of the Chancay megaport on Peru's trade and geopolitics within the framework of the Asia-Pacific trade route towards 2035.**

**Cesar Osmar Nuñez Dejo\***

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

**Resumen:** El megapuerto de Chancay se posiciona como un actor geoeconómico crucial, redefiniendo las dinámicas de poder en el Pacífico Sur. Este ensayo analiza cómo la inversión china en Chancay, enmarcada en la Iniciativa de la Franja y la Ruta, ejemplifica el uso estratégico de instrumentos económicos para la proyección de poder, según las teorías de Gilpin, Luttwak y Blackwill & Harris. Se examina la multifacética estrategia china, que combina poder económico duro con el poder blando "smart power" de Nye, buscando legitimar su influencia. Para Perú, el puerto representa un dilema entre la oportunidad de codesarrollo, bajo el Modelo de los Gansos Voladores de Akamatsu, y el riesgo de una nueva dependencia, conforme a la Teoría de la Dependencia de Cardoso y Faletto. La decisión estratégica de Perú se interpreta mediante la Teoría de Juegos. Finalmente, se delinearán escenarios futuros (Hub de Desarrollo, Enclave de Dependencia, Foco de Tensión Geopolítica) utilizando la Prospectiva Estratégica de Michael Godet, subrayando que el futuro de Chancay y la soberanía peruana dependerán de la gestión de sinergias y los desafíos internos de gobernanza y seguridad.

**Palabras clave:** Geoestrategia; geopolítica; geoeconomía; megapuerto de chancay y ruta comercial.

**Abstract:** The Chancay megaport emerges as a crucial geoeconomic actor, redefining power dynamics in the South Pacific. This essay analyzes how Chinese investment in Chancay, framed within the Belt and Road Initiative, exemplifies the strategic use of economic instruments for power projection, according to Gilpin, Luttwak, and Blackwill & Harris's theories. It examines China's multifaceted strategy, combining hard economic power with Nye's "smart power," seeking to

---

\*Mayor del Ejército del Perú. Candidato a magíster en estrategia y geopolítica, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Magíster en Ciencias Militares de la Escuela Superior de Guerra del Ejército del Perú, licenciado en administración pública y gubernamental en la Universidad Nacional Federico Villarreal, Perú. <https://orcid.org/0009-0000-4322-183X> - Contacto: cesar.nunezd@esdeg.edu.co.

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

legitimize its influence. For Peru, the port represents a dilemma between the opportunity for co-development, under Akamatsu's Flying Geese Model, and the risk of new dependency, as per Cardoso and Faletto's Dependency Theory. Peru's strategic decision is interpreted through Game Theory. Finally, future scenarios (Development Hub, Dependency Enclave, Geopolitical Tension Hotspot) are outlined using Godet's Strategic Foresight, emphasizing that the port's future and Peruvian sovereignty will depend on managing synergies and internal governance and security challenges.

**Keywords:** Geostrategy, geopolitics, geoeconomics, chancay's megaport and trade route.

## **Introducción**

El escenario global contemporáneo se caracteriza por una reconfiguración dinámica de los ejes económicos y geopolíticos, con la cuenca del Asia-Pacífico emergiendo como un centro neurálgico del comercio y la inversión mundial (Staiano et al., 2019, pp.112-116). En este contexto, las rutas marítimas transpacíficas adquieren una relevancia estratégica sin precedentes, facilitando el flujo de bienes y recursos que sustentan la creciente interdependencia económica global (Carrasco Torrontegui, 2021, p.6). Perú, gracias a su privilegiada ubicación geográfica en la costa occidental de América del Sur, se encuentra en una posición única para capitalizar estas dinámicas. La construcción del Megapuerto Multipropósito de Chancay, una de las iniciativas de infraestructura más ambiciosas en la historia reciente del país, representa un punto de inflexión crucial. Liderado mayoritariamente por la empresa estatal china COSCO Shipping Ports, con una inversión proyectada que supera los 3.600 millones de dólares, este proyecto aspira a transformar al Perú en un hub logístico clave, conectando directamente Sudamérica con los principales mercados asiáticos y optimizando drásticamente los tiempos y costos del transporte marítimo (Ccama et al., 2024, p.6).

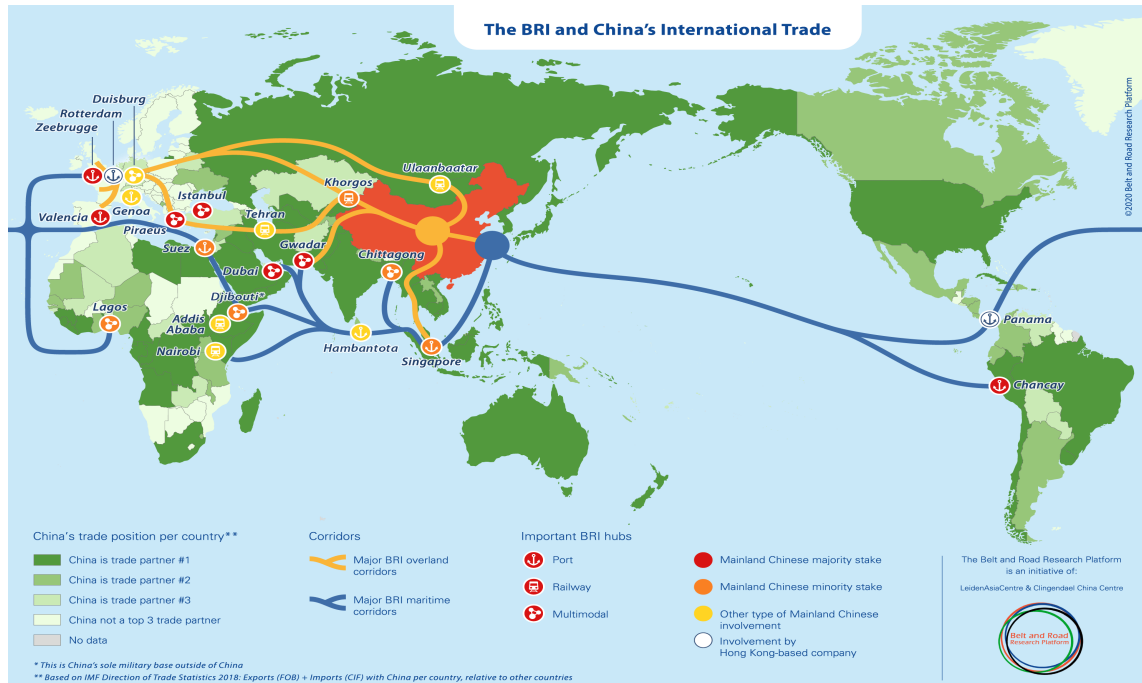
Enmarcado dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) de China, el puerto no solo busca potenciar las exportaciones peruanas, especialmente en sectores como la minería y la agroindustria, sino también redefinir las cadenas de suministro regionales (Buchelli, 2021, pp.90-95) y consolidar la presencia económica china en América Latina. Sin embargo, la magnitud y la naturaleza de esta inversión no esta exenta de complejidades y desafíos significativos. El Megapuerto de Chancay se inserta en un tablero geopolítico global marcado por la creciente competencia entre grandes potencias, particularmente China y Estados

Unidos. Su desarrollo plantea interrogantes sobre la posible dependencia económica del Perú, la sostenibilidad ambiental, el impacto en las comunidades locales (Mujica, 2023, p.6) y la necesidad de una gobernanza estratégica que equilibre las oportunidades comerciales con la soberanía nacional y el desarrollo inclusivo.

Enfocándose en este proyecto portuario se argumenta que la inversión China redibuja las rutas marítimas en el Pacífico Sur. Esto fortalece el poder de Beijing en Latinoamérica demostrando que la competencia entre países se lleva a través de la economía (Luttwak, 1997, p.126). Este contexto sitúa al Perú ante un desafío estratégico. Debe manejar la situación de forma inteligente, como un “juego” estratégico para aprovechar al máximo esta oportunidad de desarrollo. Al mismo tiempo debe ser cauteloso y mitigar el riesgo de volverse dependiente de China. Si no lo hace, podría comprometer su autonomía, que es vital para su soberanía y estabilidad a largo plazo. Para cumplir con este propósito, la presente investigación se propone los siguientes objetivos específicos: describir las características operativas y estratégicas del Megapuerto de Chancay, identificando a los actores responsables de su desarrollo; examinar los intereses geoestratégicos de China y el modelo referente desde el puerto de Shanghái, analizando los beneficios y la posible dependencia que podría generar; y dilucidar los posibles impactos económicos y geopolíticos del Megapuerto de Chancay en el Perú hacia 2035, en las rutas comerciales Asia-Pacífico. Este análisis examinará el papel de Chancay como un punto de conexión estratégico, la compleja y variada estrategia de China el desafío que enfrenta el Perú entre el desarrollo y la dependencia, y los posibles escenarios a futuro junto con los problemas internos que estos conllevan.

Imagen 1.

*The belt and road initiative and China’s International Trade*



Nota. Adaptado de Leiden Asia Centre, 2020 (<https://leidenasiacentre.nl/belt-and-road-research-platform/>)

**Marco teórico**

La presente investigación sobre el impacto del megapuerto de Chancay se fundamenta primordialmente en el Realismo Ofensivo de John J. Mearsheimer (2001, p.2). Esta teoría postula que, en un sistema internacional anárquico, los Estados racionales buscan maximizar su poder relativo para garantizar su supervivencia, aspirando a la hegemonía. Desde esta óptica, proyectos como el megapuerto de Chancay son interpretados como instrumentos en la competencia constante por recursos e influencia, donde la inversión de

potencias como China, en el marco de la IFR<sup>†</sup> se analiza como una estrategia para expandir su poder y asegurar intereses en el tablero geopolítico global.

Por otra parte los postulados de la geopolítica clásica, tomando como referente los trabajos de Nicholas J. Spykman (1942). Este autor argumentó que la geografía es el factor más fundamental y permanente que condiciona la política exterior de los Estados, y que la lucha por el poder se manifiesta eminentemente. Spykman enfatizó la importancia crítica del poder marítimo y el acceso a las grandes rutas oceánicas como elementos indispensables para la proyección de influencia a escala global. En su análisis, el control o la influencia sobre nodos estratégicos, puntos geográficos que por su ubicación y características, permiten dominar y facilitar flujos vitales de comercio y movimiento sobre regiones costeras de gran dinamismo (como su célebre concepto del Rimland eurasiático, cuyo principio de valoración de zonas costeras estratégicas es extrapolable) son determinantes para la seguridad y la capacidad de un Estado para asegurar sus intereses.

En el contexto del megapuerto de Chancay, la perspectiva de Spykman resulta fundamental y adquiere una renovada vigencia. La ubicación del puerto en la costa central del Pacífico sudamericano no es un mero dato geográfico, sino una condición estratégica primordial. Su potencial para operar como un hub logístico de aguas profundas, capaz de recibir embarcaciones de gran calado directamente desde Asia, lo convierte precisamente en uno de esos nodos estratégicos que Spykman identificaría como cruciales. Esta capacidad no solo impacta las rutas comerciales existentes, ofreciendo alternativas más eficientes y directas que podrían desviar flujos y reducir costos significativamente para el comercio entre

---

<sup>†</sup> IFR: iniciativa de la franja y la ruta

Sudamérica y Asia-Pacífico, sino que también tiene el potencial de reconfigurar la proyección de influencia de Perú en la región y su inserción en las dinámicas de poder marítimo global. Al consolidarse como un punto neurálgico para la entrada y salida de mercancías, y como un eslabón clave en la conectividad transcontinental, el megapuerto de Chancay puede alterar la jerarquía de los nodos portuarios regionales y fortalecer la posición negociadora de Perú. Asimismo, desde la óptica de Spykman, la influencia sobre este nodo por parte de actores estatales (Perú como Estado anfitrión, y China como principal inversor a través de la IFR) se traduce en una herramienta para asegurar intereses económicos y estratégicos, proyectar poder blando y duro, y participar de manera más asertiva en el complejo tablero geopolítico del Pacífico, un océano que el propio Spykman consideraba vital para el futuro equilibrio de poder mundial.

En el análisis de la geopolítica contemporánea, se incorpora el enfoque de la Geoeconomía, entendida como el uso deliberado y estratégico de instrumentos económicos por parte de los Estados para promover intereses nacionales y alcanzar objetivos geopolíticos. Autores como Edward Luttwak (1990, p.125) sentaron las bases de este campo, posteriormente desarrollado por Robert D. Blackwill y Jennifer M. Harris (2016), quienes destacan cómo la inversión en infraestructura estratégica, la política comercial, el fomento de la conectividad y el control sobre cadenas de valor globales se han convertido en herramientas centrales de la política estatal. La aplicación de esta lente geoeconómica es particularmente pertinente para examinar el proyecto del megapuerto de Chancay y su inserción en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) de China. Este enfoque permite desentrañar la multiplicidad de motivaciones detrás de la inversión china más allá de los retornos comerciales como el aseguramiento de rutas y recursos, y la expansión de su

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

influencia regional. Asimismo, facilita la evaluación del impacto del puerto como activo geoestratégico, capaz de alterar el equilibrio de poder, generar nuevas dinámicas de interdependencia y afectar la autonomía económica y política del Perú. Finalmente, la geoeconomía permite analizar cómo este proyecto se inserta en la competencia global y qué implicancias tiene para el desarrollo nacional peruano.

Desde una perspectiva crítica, se consideran los aportes de la Teoría de la Dependencia, según la formulan Cardoso y Faletto (1977), quienes argumentan que el subdesarrollo es una consecuencia de la inserción histórica y estructural de las economías periféricas en el sistema capitalista mundial (pp.57-59). Aplicado al caso de Chancay, este marco conceptual invita a cuestionar si el megaproyecto, a pesar de sus beneficios potenciales, podría generar nuevas formas de dependencia económica o tecnológica, o si profundizará las ya existentes, especialmente en relación con los actores extranjeros que controlan y financian la infraestructura. Se analizará, por tanto, la distribución de los beneficios y el grado de control nacional sobre este activo estratégico.

Finalmente, para explorar las oportunidades de transformación productiva y una inserción internacional más ventajosa para Perú, esta investigación recurre a modelos de desarrollo como el de Flying Gees model FGM (Oziuni & Muñoz, 2014, p.208), este modelo describe patrones de desarrollo industrial secuencial donde las economías pueden "alcanzar" (catching-up) a las más desarrolladas, un proceso a menudo catalizado por la Inversión Extranjera Directa (IED). En el caso del megapuerto de Chancay, y su vinculación con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) de China, el FGM permitirá evaluar si la mejora en conectividad y la atracción de IED pueden generar un cambio cualitativo en la estructura

productiva peruana. Dicha transformación implicaría diversificar la economía más allá de los sectores primarios y ascender en las cadenas globales de valor, por ejemplo, mediante el desarrollo de Zonas Económicas Especiales (ZEE) portuarias, el incremento del valor agregado en la minería y la agroindustria, o el fomento de manufacturas especializadas.

Dentro de este análisis, se examinará el potencial para un paradigma de codesarrollo. Este concepto alude a una dinámica de beneficio mutuo y desarrollo compartido entre el país inversor (China) y el receptor (Perú). Implica que se impulse una industrialización sostenible y un desarrollo tecnológico endógeno en Perú. Se investigará, por tanto, si el proyecto de Chancay y las políticas asociadas están diseñados para facilitar esta simbiosis económica, promoviendo una ruta de desarrollo industrial más equitativa y colaborativa para Perú en el contexto de la ruta Asia-Pacífico.

Complementariamente, la decisión de Perú de facilitar la construcción del megapuerto mediante Inversión Extranjera Directa (IED), en lugar de incurrir en endeudamiento soberano para un proyecto de esta magnitud, puede analizarse desde los principios de la Teoría de Juegos. Esta teoría, estudia la toma de decisiones estratégicas en situaciones donde el resultado de la elección de un actor depende de las acciones de otros (Von Neumann y Morgenstern, 1944, p.8). En este contexto, la aceptación de la IED<sup>‡</sup> para el puerto puede interpretarse como una estrategia racional donde, incluso si los beneficios no se distribuyen de manera perfectamente equitativa, la obtención de una ganancia neta para el país es positiva ya que se genera un Win to Win, se busca maximizar ganancias por lo que

---

<sup>‡</sup> IED: inversión extranjera directa

se analizara cual sería la mejor estrategia para Perú y China en cuanto la negociación para el funcionamiento del puerto.

Dado que uno de los objetivos de esta investigación es dilucidar los posibles impactos económicos y geopolíticos del megapuerto de Chancay hacia el horizonte 2035, se considera fundamental incorporar un enfoque prospectivo. La prospectiva estratégica se entiende como una disciplina que busca iluminar las acciones presentes a la luz de los futuros posibles y deseables. En lugar de predecir un único futuro, este enfoque se centra en la identificación de tendencias pesadas, factores de cambio, variables clave y el juego de actores para construir un abanico de escenarios futuros verosímiles (Michael Godet, 2011, p.128)

### **Metodología**

La presente investigación se aborda desde un enfoque cualitativo, multidisciplinar y prospectivo. Su diseño es no experimental y se sustenta en una rigurosa revisión documental, que incluye el análisis de contenido y de discurso de la literatura especializada en geopolítica, geoeconomía y estrategia. Para la recopilación de información, se han utilizado fuentes académicas (como bases de datos tipo EBSCO y Google Académico) y fuentes institucionales (como informes gubernamentales y datos estadísticos). Además, se ha realizado una transversalización de fuentes, contrastando la situación del megapuerto de Chancay con experiencias de puertos similares en Asia, como el de Shanghái. Crucialmente, el diseño prospectivo de la investigación se basa en los principios de la Prospectiva Estratégica de Michel Godet, lo que permite ir más allá de la predicción y construir escenarios futuros plausibles hacia el 2035.

### **Características operativas y estratégicas del Mega puerto de Chancay**

El Megapuerto de Chancay se erige como una infraestructura portuaria de vanguardia, diseñada para la eficiente gestión de enormes volúmenes de carga y la recepción de los buques portacontenedores más grandes del mundo. Complementa esta capacidad operativa una visión estratégica que busca posicionar a Perú como un hub logístico competitivo en el Pacífico Sur, conectando Sudamérica con Asia-Pacífico. Esta ambición resuena con los principios de la geopolítica clásica según Spykman (1944, p.130), quien sostenía que el control de las zonas costeras estratégicas o "Rimland" es fundamental para el dominio del poder global. La ubicación de Chancay en el litoral pacífico sudamericano, con su capacidad operativa y su conectividad proyectada, le confiere un papel crucial en este "anillo continental" marítimo global, redefiniendo las dinámicas de poder en la región.

El desarrollo del megapuerto de Chancay es el resultado de la convergencia de intereses y capacidades de diversos actores, con el sector privado liderando la inversión y ejecución, y el sector público peruano actuando como facilitador y regulador. El proyecto se inició en 2007, concebido por el almirante Juan Ribaldo a través de su empresa Chancay Port, la cual realizó los estudios de factibilidad con resultados exitosos (Cevilla, 2024, p.3). En 2010, se inició una búsqueda de un socio estratégico, ofreciendo la participación a empresas de diversos países, incluyendo Singapur, Hong Kong, España, Estados Unidos, Brasil y Chile. Tras una asociación con la minera Volcan en 2011, que posteriormente adquirió el 100% de las acciones, se lanzó un concurso internacional en 2018 para seleccionar a un operador global. En este proceso, la empresa china COSCO Shipping Ports Limited (CSPL) fue seleccionada como socio, marcando un hito crucial en 2019 (La República,

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

2024). La llegada de COSCO, un consorcio estratégico que posee el 60% de participación en el proyecto, fue el punto de inflexión. COSCO, al ser un operador global con una vasta red de 40 terminales portuarias en el mundo, no solo aportó la inversión principal, sino también una invaluable experiencia en gestión operativa y tecnológica de puertos de gran escala, transformando la iniciativa en un proyecto de gran escala, esta alianza global otorgó al proyecto la escala y el respaldo internacional necesarios para su concreción (Cevilla, 2024, p.3).

Operativamente, el puerto, situado a 80 km al norte de Lima, representa una inversión global proyectada en 3,600 millones de dólares. La primera fase, se inauguró durante la cumbre APEC<sup>§</sup> en Perú con presencia del presidente chino, ha demandado entre 1,300 y 1,315 millones. Incluye cuatro muelles y un rompeolas principal de 2.7 km, además de un túnel viaducto subterráneo de 1.8 km que conecta directamente con la Panamericana Norte (Cervilla, 2024, p.2). Esta conexión terrestre es fundamental para la distribución eficiente de la carga, facilitando el acceso y la salida de mercancías desde y hacia el interior del país, así como a la red vial nacional e internacional. La futura estación ferroviaria dentro de la zona de actividades logísticas (ZAL) "Chancay Park" será un componente clave de la multimodalidad del puerto, facilitando el transporte de carga masiva hacia y desde el interior del continente sudamericano, vital para el desarrollo de corredores bioceánicos que conecten el Atlántico con el Pacífico (Ccamá et al., 2024, p.4222). Asimismo, se espera que impulse

---

<sup>§</sup> El megapuerto de Chancay fue inaugurado oficialmente el 14 de noviembre de 2024, durante la Semana de Líderes Económicos del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEE) adyacentes al puerto, fomentando la industrialización y la creación de valor agregado a través de la transformación de materias primas (Ccama et al., 2024, p.4207). Las Zonas Económicas Especiales (ZEE) no eliminan todos los pagos, sino que ofrecen un régimen especial aduanero y tributario que actúa como un imán para la inversión. Estas zonas otorgan beneficios fiscales, como la exoneración de aranceles sobre bienes de capital e insumos, lo que reduce drásticamente los costos operativos. Estas facilidades son la base para generar la industrialización, ya que atraen inversión extranjera y nacional, que es crucial para la creación de industrias modernas y la transferencia de conocimiento técnico (know-how).

Las ZEE chinas como Shanghái y Shenzhen son un claro ejemplo de cómo estas zonas actúan como un laboratorio para la industrialización. La concentración de empresas en una ZEE genera un ecosistema industrial que impulsa la competitividad del país y le permite pasar de ser un exportador de materias primas a generar productos con valor agregado (Furlong y Zacula et al., 2023). Finalmente, el rol del megapuerto de Chancay como hub logístico potencia estas ZEE, al proporcionarles una conexión directa y eficiente con los mercados globales, asegurando que sus productos manufacturados puedan competir internacionalmente.

Por otro lado una ventaja natural es su excepcional calado, superando los 17 metros y acercándose a 18 metros, lo que permite recibir buques Triple E de hasta 24,000 TEU, superando a los Neo Panamax regionales. Inicialmente, se proyecta movilizar entre 1 y 1.5 millones de TEU/año, con una expansión futura a 15 muelles con un diseño multipropósito del puerto, que permite manejar contenedores, carga rodada (Ro-Ro)

## Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

y graneles, le otorga una flexibilidad operativa que lo hace atractivo para una amplia variedad de industrias, desde la minería hasta la industria automotriz. Un rasgo distintivo es su alto nivel de automatización como "smart port", usando vehículos guiados autónomos (AGVs), sistemas inteligentes y grúas automatizadas, además de identificación por radio frecuencia (RFID)\*\* , con la ayuda de la empresa Shanghai Zhenhua Heavy Industries (ZPMC)†† se implementarán en el puerto tecnología de reconocimiento biométrico y conectividad de quinta. Se esperan operaciones 24/7. Estas características operativas como el calado excepcional, capacidad para megabuques, áreas extensas, alta automatización, ZAL hacen de Chancay una instalación de clase mundial que redefine la eficiencia regional (Romaña, 2024, p.29).

La capacidad para buques de más de 18,000 TEU es crucial debido a la tendencia global de "gigantización" en el transporte marítimo, buscando economías de escala y reduciendo costos operativos. Esto le otorga a Chancay una ventaja significativa frente a otros puertos sudamericanos que carecen de esta capacidad. La automatización no solo incrementa la productividad hasta en un 50%, sino que también optimiza la seguridad de las operaciones y reduce drásticamente los tiempos de permanencia de los buques en puerto (Cervilla, 2024, p.6). Esto último es de vital importancia para productos sensibles al tiempo, como los de la agroindustria peruana, que requieren una cadena de frío ininterrumpida y una entrega rápida a los mercados internacionales. Se espera que el megaproyecto modernice la

---

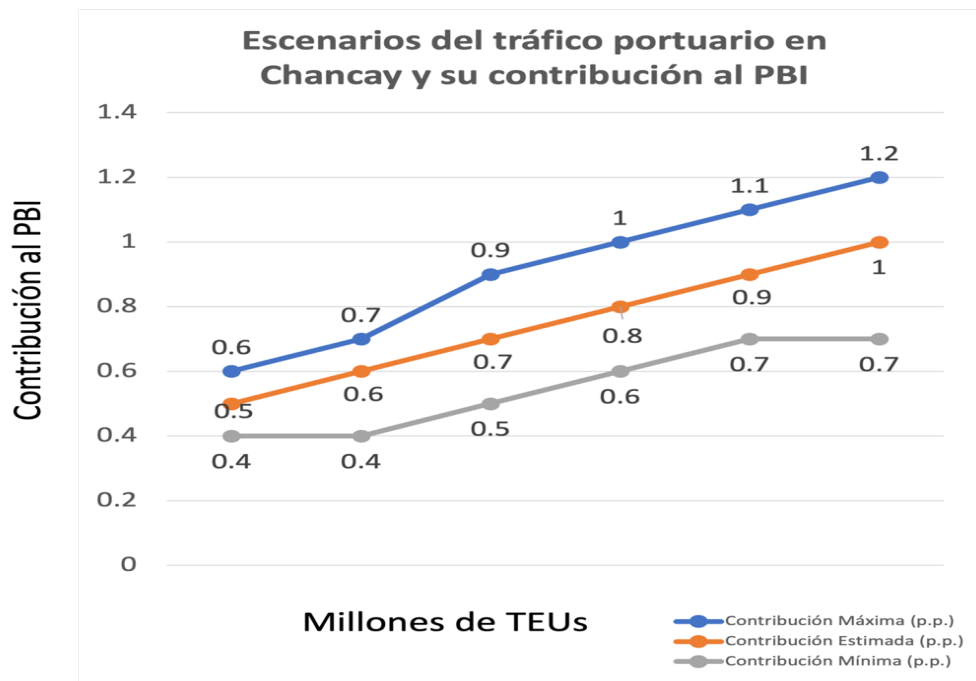
\*\* RFID: Radio frequency identification es una tecnología que permite identificar, rastrear y gestionar objetos o personas mediante etiquetas electrónicas (tags) como pasa con los códigos de barras.

†† ZPMC: Zhenhua Heavy Industries, Shanghai Zhenhua Port Machinery Co., pero siempre manteniendo ZPMC como marca global su nombre legal se suele traducir o abreviar de diferentes maneras.

infraestructura logística del país y catalice un crecimiento económico anual estimado en 4,500 millones de dólares, lo que representa aproximadamente el 1% del PBI nacional (Ministerio de Economía y Finanzas [MEF], 2025, p.72). Además, ha proporcionado 1,500 empleos directos y 7,500 indirectos en su etapa de inicio el proyecto impulsará el desarrollo social y económico de la región (Ccama et al., 2024, p.4207).

### Imagen 2.

*Impacto estimado del crecimiento por el puerto de Chancay (contribucion porcentual del PBI y TEU)*



Nota. Elaboración propia a partir de datos del informe de actualización de proyecciones macroeconómicas 2025-2028 de Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

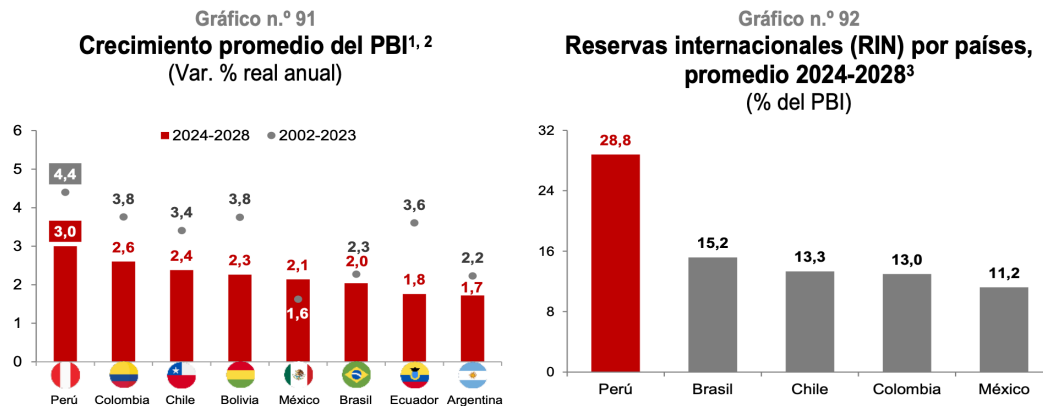
El Perú proyecta un crecimiento promedio del PBI del 4.4% para el período 2024-2028, lo que lo posiciona como líder en la región en términos de expansión económica. Este crecimiento sostenido se ve respaldado por una sólida posición financiera, evidenciada por sus altas Reservas Internacionales Netas (RIN). La proyección indica que las reservas de Perú

alcanzarán un promedio del 28.8% del PBI para el mismo período, un nivel significativamente superior al de otros países de Latinoamérica. En conjunto, estas métricas reflejan la estabilidad macroeconómica y la solidez de la economía del país, lo cual es un factor fundamental para atraer la inversión extranjera.

### Imagen 3.

#### *Crecimiento promedio del PBI y reservas internacionales (RIN) por países, promedio 2024-2028*

Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028, agosto de 2024.



1/ El crecimiento promedio entre 2002 y 2023 se calculó con información del WEO-FMI de abril de 2024.

2/ Las proyecciones para los demás países de Latinoamérica se calculó con datos extraídos de LatinFocus de julio de 2024.

3/ Para Perú son proyecciones MEF; y para el resto de países, proyecciones de LatinFocus de julio de 2024.

Fuente: LatinFocus, FMI y estimaciones MEF.

Fuente: Informe macroeconómico multianual de Ministerio de economía y finanzas (MEF)

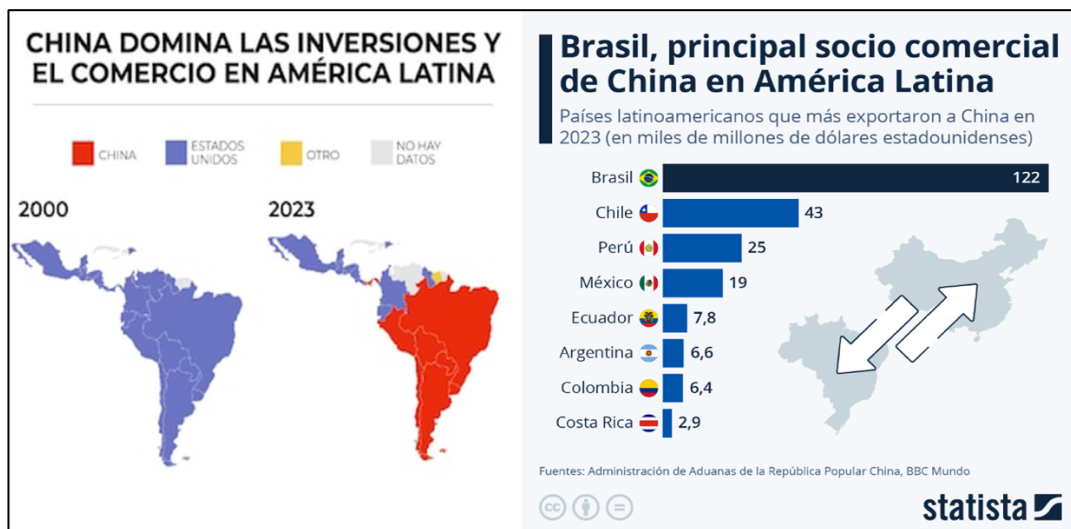
Estratégicamente, Chancay busca reconfigurar la posición geopolítica y geo-económica de Perú, posicionándolo firmemente como un hub fundamental entre Sudamérica y Asia-Pacífico. Su ventaja clave reside en la reducción drástica de los tiempos de tránsito a Asia, pasando de los actuales 40-45 días a un rango de 25-28 días, e incluso 10 a 12 días menos en algunos casos. Esto se logra al eliminar la necesidad de transbordos en puertos de Norteamérica, lo que no solo acelera los procesos logísticos, sino que también

reduce los costos de transporte hasta en un 20%. Además, Chancay se presenta como una alternativa estratégica a los puertos de Long Beach en Estados Unidos y Manzanillo en México (Benavides, 2023, p.124), ofreciendo rutas más directas y eficientes para el comercio entre Sudamérica y Asia. Este factor le confiere a Chancay una ventaja competitiva notable al proporcionar beneficios tangibles en términos de costos y tiempos de entrega, elementos cruciales en las cadenas de suministro globales.

El puerto de Chancay apunta a captar carga regional de países como Brasil uno de los socios comerciales que mas exporta a China a través del futuro corredor bioceánico, por otro lado tambien estan Bolivia, Ecuador, Chile, colombia y Argentina. Esta capacidad de atracción de carga de sus vecinos tiene el potencial de reconfigurar las rutas comerciales existentes y generar una competencia significativa con puertos tradicionales de la costa del Pacífico como Valparaíso o San Antonio (Munguía Vázquez et al., 2022, p.99).

#### Imagen 4.

##### *China principal socio comercial en América Latina 2023*

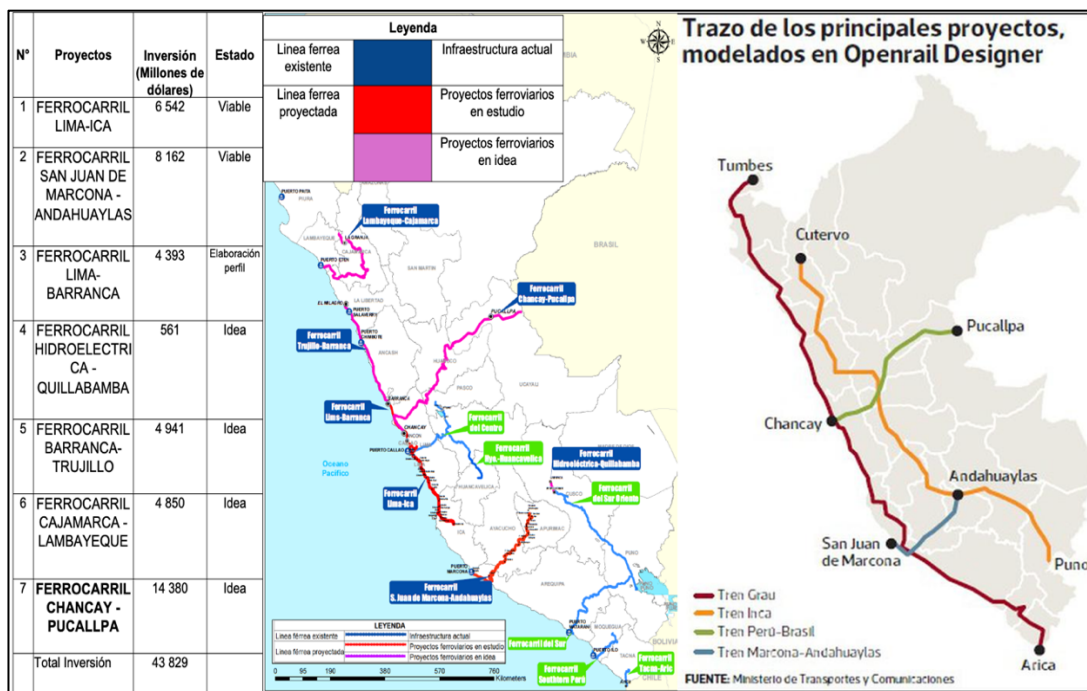


Nota. Elaboración propia a partir de los datos de statista

Las instituciones del gobierno peruano tienen un papel fundamental en el desarrollo y la supervisión del megainfraestructura. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), por ejemplo, fue el ente encargado de otorgar la titularidad del proyecto y establecer el marco normativo bajo el cual se rige su desarrollo. Su rol es fundamental para la planificación integral y la articulación del puerto con la infraestructura de transporte nacional, asegurando una conexión fluida y eficiente con el interior del país (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2022). Más allá de su función portuaria, Chancay es visualizado como un catalizador para el desarrollo de infraestructura complementaria, incluyendo nuevas carreteras y una red ferroviaria que podría integrar proyectos como el Tren Grau y el Tren Inca.

### Imagen 5.

*Cartera de proyectos ferroviarios*



Nota: Elaboración propia a partir de los datos de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes de ministerio de transportes y comunicaciones (2025).

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) ejerce funciones de supervisión, regulación y promoción de la actividad portuaria. Es responsable de aprobar los expedientes técnicos, fiscalizar las operaciones del puerto y ha estado involucrada activamente en el debate sobre la exclusividad del puerto, buscando garantizar condiciones de competencia justas y beneficiosas para el país. El Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE) tuvo la responsabilidad de aprobar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto, lo cual es indispensable para asegurar que la construcción y operación del megapuerto cumplan con los más altos estándares de sostenibilidad ambiental y se implementen medidas adecuadas para la mitigación de posibles impactos negativos (Lozano Girón, 2024).

Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) cumple una función vital al evaluar el impacto económico y las condiciones financieras del proyecto, lo que garantiza su viabilidad a largo plazo y su contribución positiva al desarrollo económico nacional. El Ministerio de Relaciones Exteriores (RR.EE.) ha tenido un papel activo en la gestión de los acuerdos bilaterales con China y en abordar la dimensión internacional del puerto, destacando su creciente relevancia geopolítica en la región y a nivel global. El Congreso de la República del Perú ha intervenido legislativamente con la Ley N° 32048, que modifica la Ley N° 27943, lo que subraya el interés y el apoyo político al proyecto a nivel legislativo, reflejando su importancia estratégica para el país (Ley del sistema portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario, 2024). El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) es el ente encargado de supervisar las concesiones portuarias, lo que asegura el cumplimiento de los

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

contratos establecidos y la calidad de los servicios ofrecidos por la infraestructura portuaria. Finalmente, los gobiernos locales y regionales, como la Municipalidad de Chancay y el Gobierno Regional de Lima, son actores clave en la gestión del impacto social y el desarrollo urbano asociado al puerto, facilitando la integración del proyecto con las comunidades aledañas y asegurando que los beneficios se extiendan a nivel local. Esta descripción detallada de las características, la visión estratégica y los diversos actores involucrados muestra la magnitud transformadora del puerto de Chancay para el Perú (Sandoval et al., 2024, p.19).

### **La Estrategia China en Chancay: Poder, Economía e Influencia**

El Megapuerto de Chancay, situado en la costa central del Perú, representa más que una simple obra de infraestructura; es un punto nodal dentro de la estrategia global de China. Este proyecto revela una intrincada red de motivaciones que trascienden lo meramente comercial, evidenciando profundos intereses geopolíticos y geoeconómicos. Para desentrañar la complejidad de esta inversión estratégica, resulta crucial emplear una triangulación teórica que combine el Realismo Ofensivo de John J. Mearsheimer, la Geoeconomía de Edward Luttwak y el concepto de Smart Power de Joseph Nye. Esta aproximación analítica permitirá comprender cómo China busca maximizar su poder en un sistema internacional intrínsecamente anárquico, utiliza la infraestructura como un instrumento geoeconómico, y legitima su creciente influencia mediante narrativas de cooperación. Todo ello se refleja y contextualiza a través del análisis de modelos de gestión portuaria como el de Shanghái.

*Maximización del Poder en un Sistema Anárquico* desde la perspectiva del realismo ofensivo de John J. Mearsheimer, las grandes potencias, incluida China, operan en un sistema internacional inherentemente anárquico. En este entorno, la ausencia de una autoridad central protectora las impele a garantizar su supervivencia a través de la maximización de su poder relativo (Mearsheimer, 2001, p.3). La inversión en el Megapuerto de Chancay se alinea de forma precisa con este imperativo realista (Gilpin, 1987). China, como potencia en ascenso, percibe el sistema internacional como un campo de juego intensamente competitivo, donde la acumulación de poder es la única salvaguarda de su seguridad a largo plazo. Esta no es una aspiración estática de mantener el statu quo, sino una búsqueda incesante de oportunidades para alterar la distribución de poder en su beneficio, aun cuando esto genere suspicacia o animosidad en otras naciones.

La presencia de China en el Megapuerto de Chancay constituye una manifestación tangible de su aspiración a la hegemonía regional y global. La hegemonía regional es el objetivo más ambicioso y deseable para una gran potencia, dado que le confiere una seguridad casi absoluta al eliminar cualquier rival significativo en su esfera de influencia (Mearsheimer, 2001). Si bien el Perú se encuentra geográficamente distante, el control de un hub logístico tan estratégico en Sudamérica faculta a China para proyectar su influencia y asegurar rutas vitales, extendiendo su red de poder más allá de sus fronteras directas. El Megapuerto de Chancay, al ser un puerto de aguas profundas, es idóneo para albergar embarcaciones de gran calado, lo que confiere a China una ventaja logística considerable en la región y le permite expandir sus fronteras de influencia y seguridad más allá de las aguas de Asia-Pacífico (Benavides, 2023, p.104; Gilpin, 1987).

En un sistema anárquico, donde las intenciones de otros estados son inherentemente inciertas y pueden cambiar rápidamente, la acumulación de capacidades militares y económicas se torna crucial. La inversión en Chancay, aunque no es directamente una base militar (a pesar de la preocupación recurrente en el análisis de Mearsheimer sobre el "uso dual" de la infraestructura portuaria), refuerza la capacidad de China para proyectar poder logístico y comercial en una región de creciente importancia geoestratégica. La mera existencia de un puerto controlado por China en la costa del Pacífico sudamericano suscita miedo y sospecha en otras potencias, especialmente en Estados Unidos, que tradicionalmente ha considerado a América Latina como su esfera de influencia. Esta dinámica de "dilema de seguridad" impulsa una competencia incesante por el poder, donde las acciones de un estado para aumentar su propia seguridad terminan por disminuir la seguridad de otros, generando un círculo vicioso de acumulación de poder (Carrasco, 2021, p.6). La búsqueda de Mearsheimer de una primacía del poder terrestre en la política internacional se complementa con la proyección de poder marítimo como un medio esencial para alcanzar objetivos de seguridad y económicos. El control de puntos estratégicos en las rutas marítimas globales es fundamental para asegurar el flujo de recursos y bienes, lo que a su vez alimenta el poder económico y militar de una gran potencia. En este sentido, Chancay, como parte de la "Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI", constituye un elemento clave en la estrategia de China para asegurar su acceso a recursos y diversificar sus rutas comerciales, reduciendo su dependencia de puntos de estrangulamiento críticos como el Estrecho de Malaca al concretar el proyecto ferroviario East Coast Rail Link (ECRL) como alternativa de ruta comercial (Strange, 2023, p.61).

*Inversión en Infraestructura como Instrumento de Poder* por lo que la inversión en Chancay ejemplifica claramente cómo China emplea la geoeconomía como su principal herramienta para proyectar influencia y salvaguardar sus intereses estratégicos (Blackwill & Harris, 2016, Gilpin, 1987). En el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), China ha canalizado miles de millones de dólares hacia infraestructura global, no solo con propósitos comerciales directos, sino con la intención de reconfigurar el panorama económico y político mundial a su favor. El BRI constituye un megaproyecto de interconectividad transfronteriza, el más ambicioso en la historia de la humanidad, que aspira a integrar mercados mediante la construcción de puertos, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y redes energéticas en Asia, Europa, África y, más recientemente, América Latina (Nuñez, 2023, p.28).

La inversión en infraestructura a través del BRI persigue la exportación del excedente de capacidad productiva de China, especialmente en sectores como el acero y el cemento. Al construir megapuertos y vastas redes de transporte, China no solo satisface sus propias necesidades, sino que también genera demanda para sus empresas constructoras y proveedoras de bienes, creando empleo para su población y expandiendo su influencia económica a nivel global. Sin embargo, estas inversiones no están exentas de críticas, como la denominada "trampa de la deuda", donde países receptores de préstamos millonarios chinos corren el riesgo de un endeudamiento excesivo que podría resultar en la pérdida de control sobre activos estratégicos, como se observó en el caso de Sri Lanka con el puerto de Hambantota. A pesar de las negaciones de China sobre tales intenciones, estas preocupaciones persisten y constituyen un factor relevante en la percepción internacional del BRI (Liu, 2022, p.10; Penet & Flores Zendejas, 2021, p.50).

*Legitimación de la Influencia China* emplea el concepto de smart power, desarrollado por Joseph Nye, alude a la combinación estratégica de poder duro (militar y económico) y poder blando (diplomacia, cultura, valores, instituciones) para alcanzar los resultados deseados. Consciente de las posibles percepciones negativas derivadas de su creciente poder, China emplea una cuidadosa narrativa para legitimar su presencia en proyectos como Chancay y hacer que su influencia económica, que podría ser vista como "dura", resulte atractiva y aceptable para los países receptores. Esta narrativa se articula primordialmente en torno a los conceptos de "beneficio mutuo" o "ganar-ganar". La diplomacia china procura proyectar una imagen de socio confiable y no hegemónico, a pesar de su inherente búsqueda de poder desde la perspectiva del realismo ofensivo (J. S. Nye, 2023, p.3). En sus documentos oficiales y discursos, China enfatiza que el BRI es una plataforma de cooperación abierta, inclusiva y orientada al desarrollo sostenible, que respeta la soberanía y los sistemas políticos de las naciones participantes. Por lo que la inversión en Chancay se presenta como una oportunidad para Perú y la región para mejorar su conectividad, impulsar su desarrollo económico y social, y fortalecer sus lazos con Asia.

Esta retórica busca contrarrestar las preocupaciones sobre la "trampa de la deuda" y el expansionismo chino, ofreciendo una alternativa al modelo de desarrollo occidental (Alferez, 2020, p,15).

El smart power de China se manifiesta en el Megapuerto de Chancay de diversas maneras:

**Poder Económico como Atracción.** La capacidad de China para ofrecer financiamiento a gran escala y construir infraestructura masiva es un atractivo innegable para países en desarrollo como Perú, que carecen de los recursos internos para proyectos de esta

magnitud. Al presentar estas inversiones como una oportunidad de "ganar-ganar", China genera dependencia económica y, por extensión, influencia política (Bravo, 2020; J. S. Nye, 2023, p.63) pero también genera desarrollo económico y social.

**Diplomacia Pública y Cultural.** China invierte en la promoción de su cultura, idioma a través de los Institutos Confucio y valores a nivel global, fomentando el "vínculo entre pueblos" como parte integral del BRI. Esto genera una base de simpatía y entendimiento que facilita la aceptación de su presencia económica y mitiga la percepción de una amenaza (J. Nye, 2023, p.89).

**Creación de Instituciones Multilaterales.** La formación de instituciones financieras como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) y el Nuevo Banco de Desarrollo (NDB) constituye una estrategia de smart power para ofrecer alternativas a las instituciones occidentales y dar voz a los países del Sur Global, legitimando la gobernanza económica liderada por China. La participación de naciones como Perú en el AIIB, incluso con una participación minoritaria, proporciona a China una plataforma para moldear la política económica global (Blackwill & Harris, 2016).

Aun así, la implementación de esta estrategia no está exenta de desafíos. Potencias occidentales, como Estados Unidos y la Unión Europea, han respondido con iniciativas propias, tales como el "Build Back Better World" (B3W) y el "Global Gateway", buscando ofrecer alternativas más transparentes y sostenibles al modelo chino. Esto, sin embargo, indica una aparente falta de claridad y coherencia en sus propias estrategias. Además, persisten las críticas sobre la falta de transparencia, el impacto ambiental y el uso de mano de obra china en los proyectos del BRI, lo que puede socavar la narrativa de smart power si no se abordan adecuadamente (Strange, 2023, p.3).

*Filosofía de Gestión Portuaria y Visión de Integración Logística Global* en la que el Puerto de Shanghái no es únicamente el puerto de contenedores más grande del mundo ; también nos ayuda a entender el enfoque chino en la gestión de puertos y su plan para la conectividad marítima global. La relevancia de Shanghái trasciende su tamaño y volumen de carga; encarna la ambición china de convertirse en un hub logístico global y un epicentro de la economía mundial. Analizar su funcionamiento permite discernir los principios que China busca replicar y adaptar en proyectos como Chancay (Sheng & Kim, 2021, p.1)

La filosofía de gestión portuaria de Shanghái se fundamenta en varios pilares clave:

**Eficiencia y Automatización:** Shanghái es un claro ejemplo de la inversión china en tecnología avanzada para optimizar las operaciones portuarias. La automatización, el uso de inteligencia artificial y la implementación de sistemas logísticos inteligentes permiten una eficiencia inigualable en el manejo de la carga, reduciendo los tiempos de tránsito y los costos operativos. Esta búsqueda de eficiencia se traduce en una mayor competitividad para el comercio chino y para los puertos que adoptan este modelo (Hu et al., 2020, p.2).

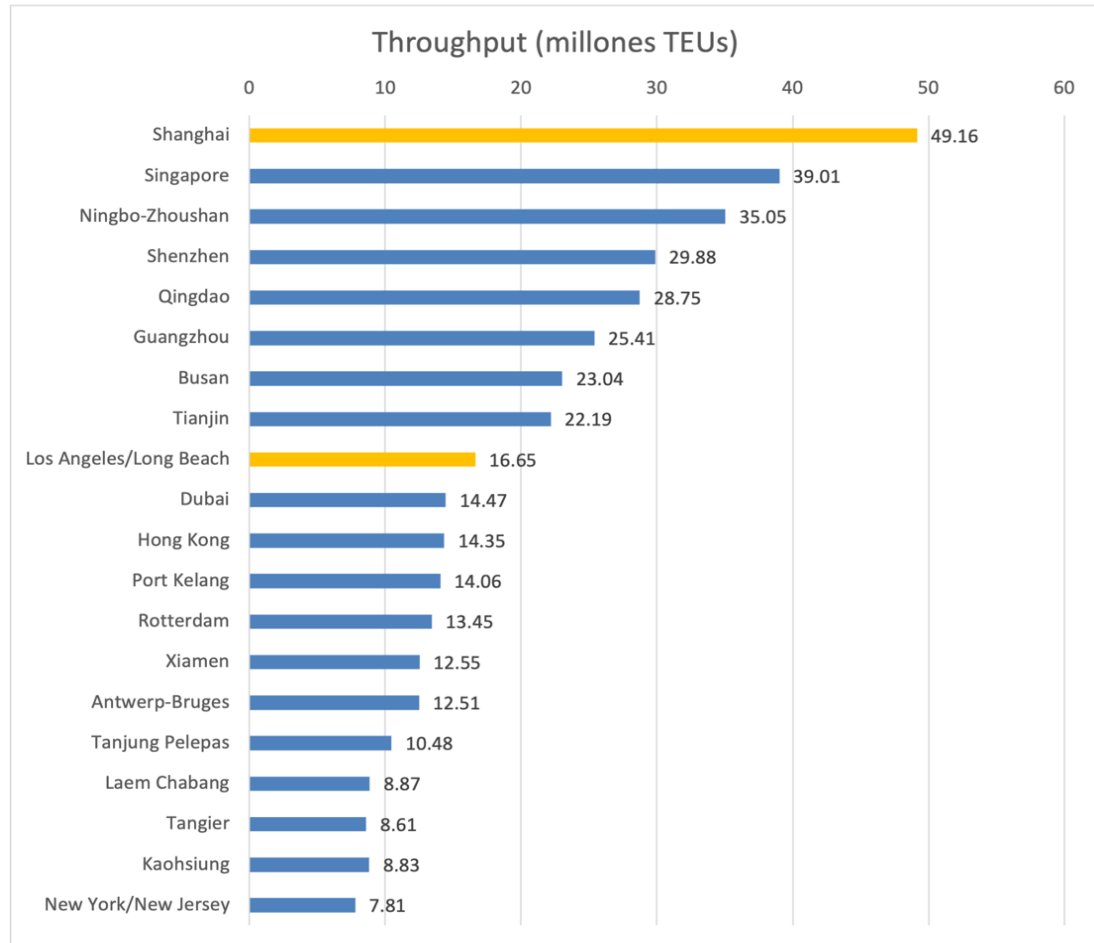
**Conectividad Multimodal:** Shanghái no opera de forma aislada; es el punto de convergencia de una vasta red de transporte multimodal que incluye ferrocarriles, carreteras, vías fluviales y rutas aéreas. Esta interconectividad asegura que la carga pueda moverse fluidamente desde y hacia el puerto, maximizando su alcance y su capacidad para servir como un centro de distribución global. La visión de China es replicar esta conectividad en otros puertos del BRI, como Chancay, para crear una red logística global cohesionada (Sheng & Kim, 2021).

**Integración Vertical y Horizontal:** Las empresas portuarias chinas, como COSCO Shipping Ports, no solo operan puertos, sino que también están integradas verticalmente en

la cadena de suministro, incluyendo servicios de envío, logística y terminales. Esta integración les permite controlar y optimizar todo el proceso, desde la producción en China hasta la entrega en los mercados globales. Horizontalmente, China busca establecer alianzas y adquirir participaciones en puertos estratégicos en todo el mundo, creando una red global de "puntos de perla" que aseguren sus rutas comerciales y energética (Munguía Vázquez, Becerril Torres, & Bernard, 2022, p.100).

**Figura 6.**

*Tabla de movimiento en TEUs<sup>##</sup> de los diferentes puertos a nivel mundial*



Fuente: Elaboracion propia con datos a partir de Introglo (2024)

<sup>##</sup> TEUs: Twenty-foot equivalent unit o unidades equivalentes a veinte pies

La visión de integración logística global de China, modelada en Shanghái, es precisamente lo que se busca proyectar en Chancay. El objetivo es que Chancay no sea solo un puerto para Perú, sino un hub regional que centralice el comercio de Sudamérica con Asia y el mundo, replicando el modelo de eficiencia y conectividad de Shanghái. Esto implica no solo la construcción de infraestructura de clase mundial, sino también la implementación de sistemas de gestión avanzados, la promoción de la digitalización de los procesos portuarios y la integración con las cadenas de suministro globales de China (Benavides, 2023, p.102).

No obstante, la experiencia de Shanghái también plantea desafíos y preguntas sobre la autonomía de los puertos receptores. Si bien el modelo chino promueve la eficiencia y la inversión, la fuerte presencia de empresas estatales chinas en la gestión portuaria ha generado preocupaciones sobre la posible pérdida de soberanía y la priorización de los intereses chinos sobre los locales. El caso de Chancay será un test crucial para evaluar cómo se equilibra la ambición china de replicar el éxito de Shanghái con las necesidades y preocupaciones de las naciones latinoamericanas, especialmente en un contexto de crecientes tensiones geopolíticas (Bravo, 2020, p.10).

### **Dilucidar posibles escenarios hacia el 2035**

*La Narrativa de la dependencia* en el megapuerto de Chancay se erige como un punto crucial en el siglo XXI, cuyo análisis puede enriquecerse a través de la Teoría de la Dependencia. Esta corriente teórica, sirve como un recordatorio histórico de que la subordinación de las economías periféricas a los intereses de las potencias centrales no es un riesgo nuevo, sino un patrón que ha marcado el desarrollo de la región (Cardozo y Faletto, 1977). El proyecto de Chancay nos obliga a estar atentos y a evitar replicar las dinámicas pasadas, asegurando que la inversión extranjera se traduzca en un desarrollo genuinamente autónomo y no en una

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

nueva forma de dependencia. En este caso, el riesgo no es por deuda, ya que el proyecto es una inversión extranjera directa, sino que radica en que Perú pueda sacrificar su autonomía si los beneficios se concentran en una élite reducida o si se vuelve excesivamente dependiente de un solo país para su infraestructura clave. En esta situación, no surgiría de una sola falla, sino de una combinación de factores en la negociación y la gestión. Podría ocurrir si las entidades regulatorias no realizan la fiscalización de las operaciones del puerto de manera efectiva peruano (Cáceres, 2022, p.7), o si en las negociaciones se otorgan cláusulas que limiten la soberanía a futuro, como el uso de la infraestructura para sus propios buques o para priorizar el paso de su carga, dejando de lado la carga de otros países que no son de interés estratégico para China, así también falle, la historia no tiene por qué repetirse. La respuesta a este riesgo se encuentra en el Modelo de los Gansos Voladores de Kaname Akamatsu, que ve la inversión extranjera como una oportunidad para que las economías en desarrollo alcancen a las más avanzadas a través de la transferencia de tecnología y el codesarrollo (Oziumi & Muñoz, 2014).

Para que el Perú logre este desarrollo, se basa en la diversificación de sus mercados y de su economía. A diferencia de un modelo de dependencia, Perú ha cultivado una red de acuerdos comerciales con múltiples socios estratégicos, incluyendo TLC con China y EE. UU (Myperuglobal, 2025; Proinversión, s.f.), así como acuerdos con la Unión Europea, Japón y otros países de Asia y Oceanía. Esto le permite fortalecer sus sectores agroindustrial, pesquero, minero y textil dinamizando la economía. Además, el proyecto de Chancay se complementa con la visión de desarrollar otros puertos nacionales (Asociación portuaria nacional APN, s.f) y una infraestructura interna ferroviaria y vial que asegura que el

crecimiento se distribuya y no se concentre en un solo punto (Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes - MTC, 2025).

La viabilidad de la estrategia de desarrollo de Perú se sustenta en una sólida estabilidad macroeconómica que atrae la inversión extranjera. Esta estabilidad va más allá del control de la inflación y del déficit fiscal, y se ve reforzada por la posesión de altas Reservas Internacionales Netas (RIN) en comparación con sus pares regionales (Ministerio de Economía y Finanzas [MEF], 2024). Estas reservas actúan como un colchón financiero para proteger a la economía de shocks externos, lo cual aumenta la confianza de los inversionistas. El megapuerto de Chancay es un claro ejemplo de cómo esta estabilidad se traduce en beneficios tangibles, ya que se proyecta que el puerto contribuirá positivamente al crecimiento del PBI peruano con proyecciones estimadas de hasta 1.0 p.p. en el escenario más probable (Ministerio de Economía y Finanzas [MEF], 2024) . Para maximizar este impacto, la estrategia de Perú incluye el desarrollo de Zonas Económicas Especiales (ZEE), que buscan atraer capitales extranjeros ofreciendo beneficios tributarios y un régimen especial para la industria. De esta manera, las ZEE potencian el efecto del puerto, conectando directamente a las empresas con los mercados globales y facilitando la industrialización que busca el país (El Peruano, 2025).

***Futuros escenarios para el Perú hacia 2035*** con la consolidación de la megainfraestructura portuaria de Chancay, el Perú se adentra en un futuro incierto la que requiere de aplicación de métodos de prospectiva estratégica como los de Michel Godet para anticipar y gestionar los desafíos que se presenten. Esta metodología, que permite construir futuros posibles a partir del análisis de variables clave y actores influyentes, es crucial para sintetizar los análisis

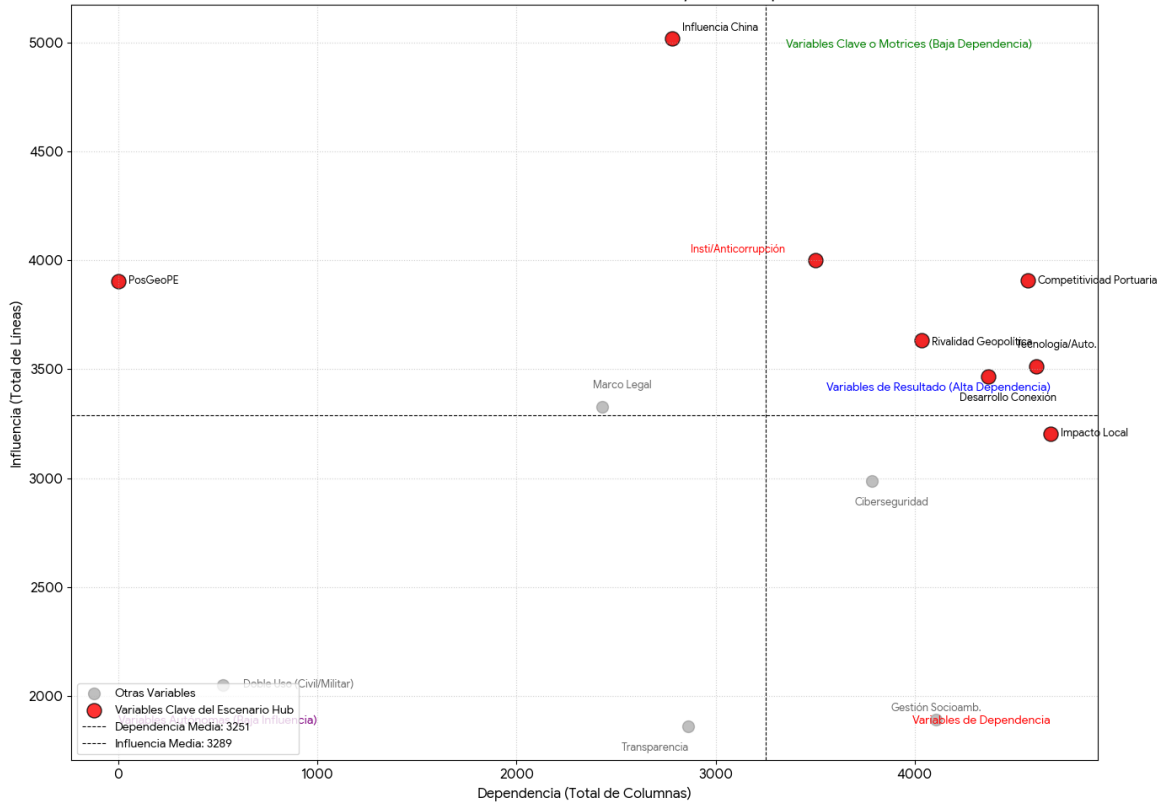
previos y delinear escenarios plausibles para el país hacia 2035. Lejos de ser una mera predicción, la prospectiva busca iluminar las posibles trayectorias y las acciones que se pueden tomar en el presente para influir en el futuro deseado. A partir de las dinámicas geoeconómicas y geopolíticas estudiadas, se vislumbran tres escenarios principales que encapsulan las tensiones y oportunidades que Chancay representa para el Perú y la región.

**El primer escenario es "Chancay: Hub del Desarrollo Sudamericano"**. En este futuro optimista, el megapuerto no solo se consolida como un centro logístico de clase mundial, sino que actúa como un verdadero motor de desarrollo económico y social para Perú y la región. Este enfoque garantizaría que el puerto de Chancay aproveche al máximo su interacción con otros megaproyectos importantes, como el Corredor Bioceánico. Esta infraestructura de transporte, al vincular la vasta región amazónica y el sur de América (incluido Brasil) con la costa peruana, aseguraría un flujo constante y variado de mercancías. En este escenario, el desarrollo integral de su hinterland (las áreas de influencia terrestre del puerto) es fundamental. Esto se logra a través de la inversión en infraestructuras de conectividad (vial, ferroviaria, aérea y fluvial), centros logísticos intermodales y parques industriales, que transforman a Chancay de un simple punto de tránsito en un nodo productivo que agrega valor a las exportaciones peruanas y regionales, fomentando la industrialización y la diversificación económica. La visión de los "Gansos Voladores" de Akamatsu se materializaría, con Perú ascendiendo en la cadena de valor global, atrayendo inversión extranjera directa que fomenta la transferencia tecnológica y la especialización de mano de obra, por otro lado esta genera un desafío enorme en términos de seguridad ya que este se convierte en un activo estratégico y se debe asegurar su disponibilidad ante amenazas internas

y externas por lo que se desarrollan las capacidades optimas para su seguridad y defensa con las fuerzas armadas FFAA y policia nacional del Perú PNP.

**Figura 7**

*Mapa de Influencias y Dependencias (MICMAC Indirectas)*



Nota. Elaboración propia a partir de los datos del análisis estructural (MICMAC Indirectas). Los puntos en rojo representan las variables clave del Escenario "Hub del Desarrollo Sudamericano" (Posicionamiento Geoestratégico de Perú, Influencia Geopolítica de China, capacidad institucional y anticorrupción, Desarrollo de Infraestructura de Conexión Interna, Competitividad Portuaria Regional, Impacto Socioeconómico Local, Avance Tecnológico y Rivalidad Geopolítica).

**Un segundo escenario es "Chancay: Enclave de la Dependencia".** En esta trayectoria, el megapuerto, a pesar de su magnitud y eficiencia, no logra trascender su función como un mero punto de extracción y tránsito de recursos. El poder de decisión y las ganancias económicas se concentran en gran medida en manos de entidades extranjeras, principalmente

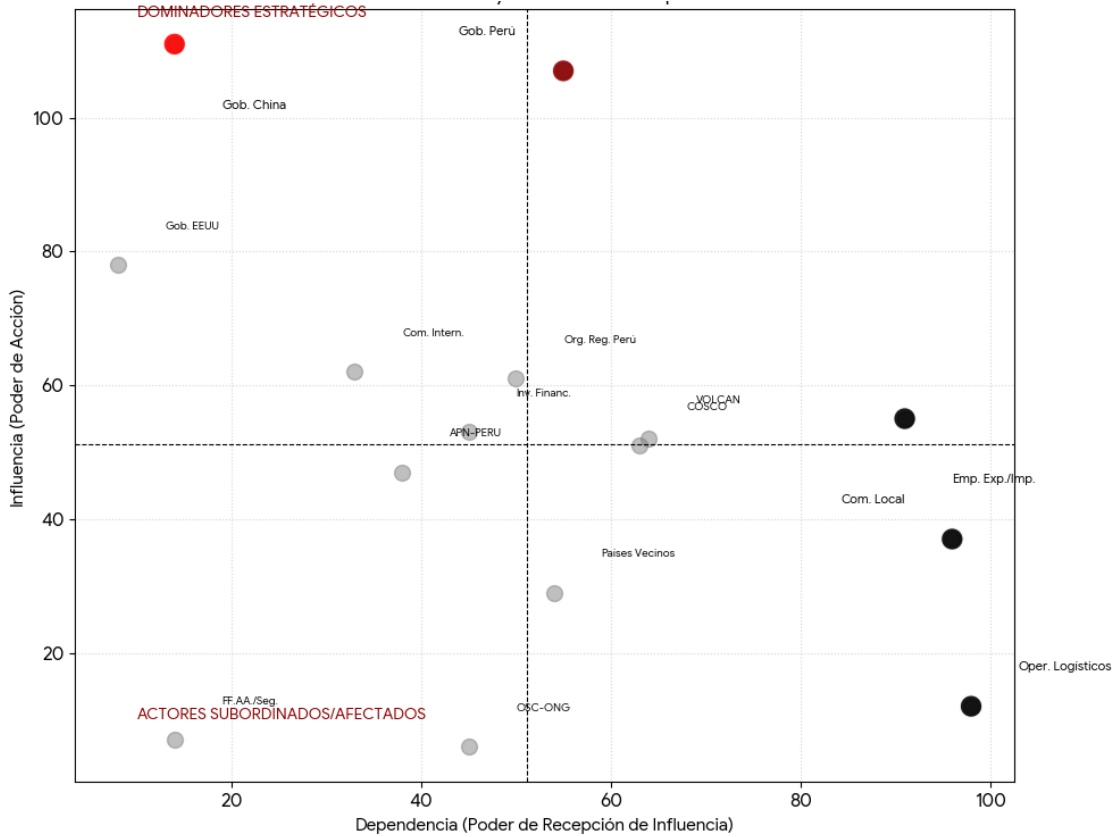
## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

de China, lo que lleva a una subordinación económica y estratégica de Perú. Bajo esta perspectiva, la inversión masiva no se traduce en un desarrollo endógeno significativo ni en una diversificación real de la economía peruana. Existen riesgos asociados a la Dependencia de Cardoso y Faletto se harían evidentes: la economía peruana podría quedar atrapada en un rol periférico, exportando materias primas y consumiendo manufacturas importadas, con una limitada capacidad para generar valor agregado local. La autonomía en la política exterior de Perú podría verse comprometida producto de una mala gobernanza, ya que las decisiones clave sobre el uso y la expansión del puerto podrían estar dictadas por los intereses de la potencia inversora, sin una participación equitativa en la toma de decisiones ni una distribución justa de los beneficios a nivel nacional por la falta de solidez y cohesión institucional, la cual afecta en diferentes ámbitos como en términos de seguridad no se alcanzan las capacidades necesarias para proporcionar la seguridad y defensa de este activo estratégico.

**Figura 8**

Mapa de Influencias y Dependencias (MACTOR-MIDI) escenario: "Chancay: Enclave de dependencia"



Nota. Elaboración propia a partir de los datos del análisis de actores (MACTOR - MIDI). Los puntos en color resaltan la dinámica de poder del Escenario "Enclave de la Dependencia", mostrando al Gov. China como el actor Dominador Estratégico (Alta Influencia, Baja Dependencia) y al Gov. Perú como el Motor Comprometido. La alta dependencia de actores como la Com. Local y los Oper. Logísticos ilustra la subordinación y los riesgos de la Teoría de la Dependencia.

**Un tercer escenario de riesgo es "Chancay: Foco de Tensión Geopolítica".** en este futuro, el megapuerto se convierte en un punto de fricción o competencia directa entre grandes potencias, exacerbando las rivalidades existentes en la región Asia-Pacífico y afectando la estabilidad regional. Si bien el puerto se concibió como un activo geoeconómico, su ubicación estratégica y su capacidad de reconfigurar las rutas comerciales lo convierten

## Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

en un objeto de interés para la proyección de poder. Las tensiones entre Estados Unidos y China, podrían manifestarse en presiones diplomáticas, económicas o incluso militares indirectas en torno a Chancay. Esto podría llevar a Perú a una posición incómoda, forzado a equilibrar intereses contrapuestos y a enfrentar dilemas de seguridad que trascienden su capacidad de gestión, convirtiendo el puerto en un factor de inestabilidad en lugar de prosperidad.

**Tabla 1**

*Configuración de escenarios plausibles al 2035*

Nº	Escenarios	Descripción	Sinergias y Proyectos Clave	Desafíos Internos Para Gestionar	
1	Hub del Desarrollo Sudamericano	El puerto se consolida como un motor de desarrollo económico para Perú y la región, aprovechando al máximo su función de centro logístico.	Corredor Bioceánico que vincule el atlántico con el pacífico.  Inversión en infraestructura de conectividad (vial, ferroviaria, fluvial y aérea).  Desarrollo de parques industriales y Zonas Económicas Especiales (ZEE).	Gobernanza efectiva. Diseño de políticas públicas que garanticen el desarrollo, seguridad y una distribución equitativa de los beneficios. Fortalecimiento de las instituciones para atraer y gestionar la inversión.	Proteger el puerto como un activo crítico estratégico de amenazas internas y externas que podrían afectar su disponibilidad.  La seguridad recae en las Fuerzas Armadas y PNP que cuentan con capacidades óptimas para la seg y defensa, por otro lado mitigar la corrupción y la injerencia externa.
2	Enclave de la Dependencia	El puerto no logra trascender su función como un punto de tránsito de recursos, beneficiando principalmente a entidades extranjeras, lo que lleva a una subordinación económica de Perú.	Vinculación del puerto con la extracción y exportación de materias primas sin diversificar la economía nacional y la importación de manufactura. No se desarrollan sinergias ni proyectos complementarios que integren al país producto de una mala gobernanza.	Concentración de las ganancias en una élite reducida. Riesgo de perder autonomía en la política exterior al depender de un solo país. Dificultad para generar valor agregado local.	Las FFAA y PNP desarrollan capacidades mínimas de seg y defensa para proteger el puerto como un activo crítico estratégico de amenazas internas y externas que podrían afectar su disponibilidad.

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

3 Foco de Tensión Geopolítica	El puerto se convierte en un punto de fricción o competencia directa entre grandes potencias (China y Estados Unidos), lo que afecta la estabilidad regional y decanta en una guerra arancelaria que impacte las exportaciones de Perú.	Rivalidad en la inversión: Las potencias pueden ofrecer proyectos de infraestructura alternativos o contrapuestos a los de la Franja y la Ruta. Disputas por el control y la influencia sobre las rutas comerciales.	Necesidad de equilibrar intereses contrapuestos y enfrentar dilemas de seguridad. Polarización política interna al forzar a facciones del gobierno y sociedad a alinearse con China o EE. UU. El Perú debe gestionar la seguridad de un activo bajo control privado.	Las FFAA y PNP no desarrollan capacidades de seg y defensa para proteger el puerto como un activo crítico estratégico de amenazas internas y externas que podrían afectar su disponibilidad.
-------------------------------	---	--	--	--

---

Fuente: Elaboración propia a partir de análisis de contenido y transversalización de fuentes

Las estrategias de Perú y China, visto desde la Teoría de Juegos (Von Neumann y Morgenstern, 1944, p.8), muestra que la decisión de cooperación y codesarrollo representa el resultado "Mejor" para ambos. La estrategia de Perú de negociar cláusulas que aseguren la soberanía se encuentra con una jugada cooperativa de China, que opta por el codesarrollo. En este escenario, Perú logra un desarrollo soberano, un efecto multiplicador de la inversión y la diversificación económica. La transferencia tecnológica no es un proceso automático; es el resultado de la gestión del Estado peruano para aprovechar la inversión de COSCO como un imán que atrae capitales a proyectos complementarios como las Zonas Económicas Especiales (ZEE). Es en estas zonas donde se materializa la industrialización y la transferencia de conocimiento técnico (know-how), que es clave para la diversificación. Por su parte, China se beneficia de un socio estable y legítimo en la región, proyectando su "poder blando" y asegurando un entorno de negocios predecible a largo plazo.

**Tabla 2**

*Matriz de pagos*

<b>Estrategias</b>	<b>China: Control Total (CT)</b>	<b>China: Codesarrollo (CD)</b>
<b>Perú: Aceptar Negociando (AN)</b>	(2, 2)	<b>(4, 4)</b>
<b>Perú: Aceptar sin Condiciones (ASC)</b>	(1, 2)	(1, 3)

Fuente: elaboración propia

## **Conclusiones**

La construcción del megapuerto de Chancay se erige como un caso paradigmático de la reconfiguración del poder global en el siglo XXI, donde la geoeconomía funge como instrumento central de la política estatal. La inversión china en esta infraestructura, enmarcada en la BRI, no solo busca optimizar rutas comerciales, sino que también consolida la proyección de poder de China en América Latina. Para Perú, este proyecto representa una oportunidad estratégica para mejorar sus acuerdos comerciales y alianzas estratégicas a nivel global y regional. La posición del país como anfitrión de un activo tan crucial le otorga una mayor capacidad de negociación en foros internacionales, permitiéndole jugar un rol más activo en la diplomacia internacional. El megapuerto le confiere una "carta de negociación" invaluable, ya que la convierte en un actor clave en la cadena de suministro global, elevando así su influencia y su importancia en las dinámicas de poder marítimo internacional.

## Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

La Reconfiguración Geoeconómica y el Valor Estratégico del puerto de Chancay otorga a Perú una ventaja geoestratégica fundamental al posicionarlo como un hub logístico clave en el Pacífico Sudamericano. Su capacidad para recibir megabuques elimina la necesidad de transbordos en América del Norte, reduciendo drásticamente los tiempos y costos de tránsito a Asia y reconfigurando las rutas comerciales existentes. Esta ventaja competitiva, sumada a la estabilidad macroeconómica del país y a sus sólidas Reservas Internacionales Netas, es lo que hace viable y atractiva la inversión impulsando la industrialización mediante las ZEE que permita a Perú aspirar a un crecimiento del PBI que lo posiciona como referente regional.

En lugar de ver su posición como la falta de un bloque específico, Perú debe asumir una **política exterior pragmática y no ideológica**. El país debe equilibrar su relación con las grandes potencias (China y EE. UU.) y sus vecinos.

La Gobernanza Efectiva como Factor Crítico de Éxito para un futuro favorable no es automático; depende intrínsecamente de la capacidad del Estado peruano basado en una gobernanza efectiva mediante la implementación de las políticas públicas articuladas al PEDN al 2025 que beneficien al estado y combatan la corrupción, además se impulse la diversificación de mercados con acuerdos favorables en el ámbito nacional, regional y global. Por otro lado a pesar de que la inversión es privada, el Perú ejerce su soberanía a través de un robusto marco regulatorio supervisado por entidades como la APN y el MTC. Es la capacidad de estas instituciones para fiscalizar las operaciones y proteger los intereses nacionales lo que previene que el puerto se convierta en un enclave de dependencia.

Garantizar la soberanía del país, es de suma importancia proteger el puerto como un activo crítico estratégico. Esto implica fortalecer las Fuerzas Armadas (FFAA) y la Policía

Nacional (PNP) para que puedan anticipar y superar amenazas internas y externas que puedan afectar su funcionamiento

*Escenarios de Futuro: Un Reflejo de la Capacidad de Gestión* en la que investigación delinea tres escenarios plausibles para el futuro de Perú hacia el 2035:

**Hub del Desarrollo Sudamericano.** Este escenario optimista se materializa si Perú logra integrar el puerto con proyectos complementarios como corredores bioceánicos y Zonas Económicas Especiales (ZEE). Esto aseguraría que el crecimiento se distribuya y que Perú ascienda en la cadena de valor global.

**Enclave de la Dependencia.** Este futuro se daría si la falta de sinergias y una gobernanza deficiente confinan al puerto a un rol limitado de simple tránsito de materias primas, con beneficios concentrados en una élite reducida.

**Foco de Tensión Geopolítica.** En este escenario, el puerto se convierte en un punto de fricción entre grandes potencias (China y EE. UU.), generando un dilema de seguridad para el Perú que lo fuerza a equilibrar intereses contrapuestos.

En última instancia, el futuro de Chancay será un reflejo de la habilidad de Perú para navegar las complejas corrientes de la competencia global. La capacidad del Estado para diseñar e implementar políticas públicas robustas y adaptativas alineadas al PEDN 2025 será el factor decisivo para transformar un activo geoeconómico en un verdadero vector de prosperidad nacional.

## **Recomendaciones**

Fortalecer la gobernanza y el marco regulatorio: Es fundamental que el Estado peruano fortalezca la capacidad técnica, el presupuesto y la independencia de las entidades reguladoras como la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y el Ministerio de Transportes y

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

Comunicaciones (MTC). Esto es crucial para asegurar que la estrategia de "Aceptar Negociando" sea efectiva y que el puerto no se convierta en un enclave de dependencia.

Priorizar proyectos complementarios de infraestructura: Se debe acelerar el desarrollo de proyectos clave como el Corredor Bioceánico y la red ferroviaria interna. Sin estas sinergias, el puerto podría quedar limitado a un rol de simple tránsito, sin generar un efecto multiplicador en la economía nacional.

Potenciar la industrialización mediante las Zonas Económicas Especiales (ZEE): Las ZEE adyacentes al puerto deben ser gestionadas con el objetivo de atraer inversión nacional y extranjera y fomentar la transferencia de tecnología. Esto es clave para que Perú ascienda en la cadena de valor global y no se limite a ser un exportador de materias primas.

Desarrollar capacidades de seguridad y defensa del activo estratégico: El Estado debe destinar un Canon específico para la mejora de las capacidades de las Fuerzas Armadas (FFAA) y la Policía Nacional (PNP). Esta asignación de recursos es crucial para que las instituciones de seguridad puedan desarrollar la inteligencia, el equipamiento y la preparación necesarios para garantizar el pleno funcionamiento del puerto, legitimando así la soberanía nacional y la capacidad de Perú para anticipar y superar posibles eventualidades.

Capitalizar la ventaja diplomática: Perú debe aprovechar su nueva posición geoeconómica para fortalecer su capacidad de negociación en foros internacionales y diversificar sus alianzas estratégicas, utilizando el puerto como una "carta de negociación" invaluable en el tablero geopolítico.

## Referencias

- Alferez, J. (2020). Panorama y reflexión sobre la inversión china en infraestructura en el Perú: Análisis desde las relaciones internacionales y la política exterior peruana [Academia diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar]. <http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/161>
- Autoridad Portuaria Nacional. (s.f.). *Sistema de información de la Red de Naves*. Autoridad Portuaria Nacional. <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>
- Barnett, T. (2004). *The Pentagon’s new map: War and peace in the twenty-first century*. New York : G.P. Putnam’s Sons. <http://archive.org/details/pentagonsnewmapw00barn>
- Benavides, R. V. (2023). El valor estratégico del Hub Perú en América del Sur. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 22, Article 22.
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*. Harvard University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt1c84cr7>
- Bravo, L. (2020). Los desafíos de la Nueva Ruta de la seda para América Latina: Entre la autonomía y la dependencia. *Perspectivas Revista de Ciencias Sociales*, 5(10), Article 10. <https://doi.org/10.35305/prcs.v0i10.384>
- Buchelli, L. A. (2021). El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay [Academia diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar]. <http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/194>
- Caceres, M. (2022). *Iniciativa de “la Franja y la Ruta” en el Perú: Impacto, oportunidades y retos*. <https://ceeep.mil.pe/2022/01/25/iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-en-el-peru-impacto-oportunidades-y-retos/>
- Carrasco Torrontegui, P. (2021). La iniciativa “One Belt One Road” y América Latina. *Latin American Journal of Trade Policy*, 4(9), 5-23.
- Ccama, M. A., Chamorro, F. L., Ramos, M. N., & Delgado, R. P. R. (2024). Puerto de Chancay: Catalizador del comercio Estratégico Perú-China y exportación de productos no aprovechados. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(6), Article 6. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v8i6.15154](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i6.15154)
- Cardoso, F. H., & Faletto, E. (1977). *Dependencia y desarrollo en América Latina*. [http://www.iunma.edu.ar/doc/MB/lic\\_historia\\_mat\\_bibliografico/Historia%20Latin](http://www.iunma.edu.ar/doc/MB/lic_historia_mat_bibliografico/Historia%20Latin)

## Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

oamericana%20II/Unidad%203/Cardoso\_-Faletto\_Dependencia-y-desarrollo-en-AL.pdf

Cervilla, J. (2024, noviembre 11). Megapuerto de Chancay: Oportunidades y desafíos. PuntoEdu PUCP. <https://puntoedu.pucp.edu.pe/coyuntura/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/>

Delgado Rivero, A. C., & Cabrera Santa Cruz, J. L. (2024). El Mega Puerto de Chancay y los Desafíos para la Seguridad del Perú en el Corto y Mediano Plazo—2023 [Escuela Superior de Guerra del Ejército. Escuela de Postgrado]. <https://hdl.handle.net/20.500.14141/284>

Díaz Hernández, J. R. (2025, 12 de mayo). *El nuevo orden logístico se llama reshoring y nearshoring*. LinkedIn. <https://www.linkedin.com/pulse/el-nuevo-orden-logistico-se-llama-reshoring-y-diaz-hernandez-cfaxf>

Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes - MTC. (2025). Cartera de proyectos ferroviarios. <https://info.investinperu.pe/wp-content/uploads/2025/02/4.-MTC-PROYECTOS-FERROVIARIOS.pdf>

El Peruano. (2025, 20 de septiembre). *Perú está en las cadenas de valor del mundo*. El Peruano. <https://www.elperuano.pe/noticia/218807-peru-esta-en-las-cadenas-de-valor-del-mundo>

El Peruano. (2025, 17 de septiembre). *MEF elabora nueva ley de zonas económicas especiales*. <https://www.elperuano.pe/noticia/233449-mef-elabora-nueva-ley-de-zonas-economicas-especiales>

Estrada, M. (2022). Los intereses peruanos y la “Iniciativa de la Franja y la Ruta” | Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. <https://ceeep.mil.pe/2022/09/22/los-intereses-peruanos-y-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta/>

Evans, R. (2021). El Compromiso Chino en América Latina y Europa. Centro de estudios estratégicos del Ejército del Perú. <https://ceeep.mil.pe/wp-content/uploads/2021/07/El-compromiso-chino-en-America-Latina-y-Europa-Comparaciones-e-Interdependencias-R-Evan-Ellis.pdf>

Evans, R. (2023). El Compromiso Estratégico de China en Europa Central y América Latina | Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. Centro de estudios estratégicos del Ejército del Perú. <https://ceeep.mil.pe/2023/07/27/el-compromiso-estrategico-de-china-en-europa-central-y-america-latina/>

Furlong y Zacula, A., Netzahualcoyotzi Luna, R., & Hernández Herrera, E. (2023). Zonas Económicas Especiales de Alto Desarrollo Tecnológico en China: Shanghai y Shenzhen. *Portes, Revista Mexicana de Estudios sobre la Cuenca del*

- Pacífico*, 17(33), 35-62. <https://revistasacademicas.ucol.mx/index.php/portes/article/view/422/899>
- Gilpin, R. (1987). *The Political Economy of International Relations*. Princeton University Press.  
[https://www.academia.edu/32483565/Robert\\_Gilpin\\_The\\_Political\\_Economy\\_of\\_International\\_Relations\\_Princeton\\_University\\_Press\\_1987\\_pdf](https://www.academia.edu/32483565/Robert_Gilpin_The_Political_Economy_of_International_Relations_Princeton_University_Press_1987_pdf)
- Godet, M. (2011). *La prospectiva estratégica para las empresas y territorios*.
- Gonzalez-Jauregui, J., & Tussie, D. A. (2023). La presencia económica de China en Sudamérica: Implicaciones para las dinámicas de cooperación intrarregional. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, 36, 8-25. <https://doi.org/doi.org/10.17141/urvio.36.2023.5936>
- Hou, L., & Geerlings, H. (2016). Dynamics in sustainable port and hinterland operations: A conceptual framework and simulation of sustainability measures and their effectiveness, based on an application to the Port of Shanghai. *Journal of Cleaner Production*, 135, 449-456. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.06.134>
- Hu, H., Wang, S., & He, J. (2020). Comparative Advantages of Free Trade Port Construction in Shanghai under the Belt and Road Initiative. *International Journal of Financial Studies*, 8(1), Article 1. <https://doi.org/10.3390/ijfs8010006>
- La República (2024, 18 de marzo). *¡Descubre la fascinante historia del Puerto de Chancay!* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=hRMYPqRVM5E>
- Laguna, E. A. (2024). Los BRICS, el Sur Global y el rol de China en el nuevo orden internacional. *Tradición, segunda época*, 24, Article 24.
- Laufer, R. (2020). El proyecto Chino «La Franja y La Ruta» y América Latina: ¿Otro norte para el sur? *Revista Interdisciplinaria de Estudios Sociales*, 20, Article 20. <https://urn.issn.org/urn:issn:1853-1679?+issnlries.20.2020.383>
- Lee, H.-G., Yeo, K.-T., & Ryu, H.-G. (2003). A Study on the Classification of Chinese Major Ports based on Competitiveness Level. *Journal of Navigation and Port Research*, 27(3), 315-320. <https://doi.org/10.5394/KINPR.2003.27.3.315>
- Leiden Asia Centre. (2020). *Belt and Road Research Platform—Leiden Asia Centre*. Recuperado 27 de agosto de 2025, de <https://leidenasiacentre.nl/belt-and-road-research-platform>
- Ley del sistema portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario, Pub. L. No. 32048 (2024). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6521889/2713324-ley-n-32048-ley-que-modifica-la-ley-27943-ley-del-sistema-portuario->

- nacional.pdf?v=1719256735
- Liu, K. (2022). *The Chinese Debt Trap Diplomacy Narrative: An Empirical Analysis* (SSRN Scholarly Paper 4469112). <https://doi.org/10.2139/ssrn.4469112>
- Lozano Girón, I. (2024, abril 17). Puerto de Chancay: Congreso aprobó modificar ley sobre exclusividad de servicios en puertos privados. *El Comercio*. [https://elcomercio.pe/economia/peru/puerto-de-chancay-congreso-aprobo-modificar-ley-sobre-exclusividad-de-servicios-en-puertos-privados-noticia/#google\\_vignette](https://elcomercio.pe/economia/peru/puerto-de-chancay-congreso-aprobo-modificar-ley-sobre-exclusividad-de-servicios-en-puertos-privados-noticia/#google_vignette).
- Luttwak, E. (1997). EDWARD N.LUTTWAK 1990 “From Geopolitics to Geo-Economics: Logic | 27 |. En *The Geopolitics Reader* (1.ª ed.). <https://www.taylorfrancis.com/chapters/mono/10.4324/9780203444931-27/edward-luttwak-1990-geopolitics-geo-economics-logic-simon-dalby-paul-routledge-gear%C3%B3id-tuathail>
- Maúrtua de Romaña, O. (2024). Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: Desafíos y oportunidades. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 177, Article 177. <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. W.W. Norton & Company. <https://wwnorton.com/books/9780393349276>
- Melo, M. F. (2024, mayo 7). *Infografía: Brasil, principal socio comercial de China en América Latina*. Statista Daily Data. <https://es.statista.com/grafico/32215/paises-latinoamericanos-que-mas-exportaron-a-china>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (s.f). *Zonas Económicas Especiales*. VUCE. <https://www.vuce.gob.pe/Paginas/Zonas-economicas-especiales.aspx>
- Ministerio de Economía y Finanzas [MEF]. (2024). *Marco Macroeconómico Multianual 2025-2028, agosto de 2024*. Ministerio de Economía y Finanzas. [https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol\\_econ/marco\\_macro/MMM\\_2025\\_2028.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/MMM_2025_2028.pdf)
- Ministerio de Economía y Finanzas [MEF]. (2025). *INFORME DE ACTUALIZACIÓN DE PROYECCIONES MACROECONÓMICAS 2025-2028* (p. 144). [https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol\\_econ/marco\\_macro/IAPM\\_2025-2028.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/IAPM_2025-2028.pdf)
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC]. (2022, septiembre 10). *Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos directos e indirectos*. Plataforma Digital Única del Estado Peruano. [https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multiproposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multiproposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos?utm_source=chatgpt.com)
- Munguía Vázquez, G., Becerril Torres, O. U., & Bernard, P. M. (2022). Competitividad logística de los puertos de la iniciativa “Franja-Ruta”. *México y la Cuenca del Pacífico*, 11(31), 91-116.

- Munguía Vázquez, G., Becerril Torres, O. U., Bernard, P. M., Munguía Vázquez, G., Becerril Torres, O. U., & Bernard, P. M. (2022). Competitividad logística de los puertos de la iniciativa “Franja-Ruta”. *México y la cuenca del pacífico*, 11(31), 91-116. <https://doi.org/10.32870/mycp.v11i31.740>
- Myperuglobal. (2025, 21 de marzo). *Conoce cuáles son los acuerdos comerciales que tiene el Perú al 2025*. Myperuglobal. <https://myperuglobal.com/conoce-cuales-son-los-acuerdos-comerciales-que-tiene-el-peru-al-2025/>
- Núñez, V. (2023). *La franja y la ruta (BRI) y el posicionamiento chino dentro del sistema internacional durante 2014—2021* [San Ignacio de Loyola]. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/fee29eb3-e564-4805-b9ce-7885cce105a1/content>
- Nye, J. (2003). *The Paradox of American Power: Why the World's Only Superpower Can't Go It Alone*. Oxford University Press. [https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9780198034360\\_A23605597/preview-9780198034360\\_A23605597.pdf](https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9780198034360_A23605597/preview-9780198034360_A23605597.pdf)
- Nye, J. S. (2023). *Soft Power and Great-Power Competition: Shifting Sands in the Balance of Power Between the United States and China*. Springer Nature. <https://doi.org/10.1007/978-981-99-0714-4>
- Oziumi, Y., & Muñoz, F. (2014). Kaname Akamatsu y el modelo de desarrollo industrial japonés. *Revista de economía mundial*, 37. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86632964009>
- Penet, P., & Flores Zendejas, J. (Eds.). (2021). *Sovereign Debt Diplomacies: Rethinking sovereign debt from colonial empires to hegemony*. Oxford University Press. <https://directory.doabooks.org/handle/20.500.12854/68221>
- ProInversión. (s.f.). *Un país que se integra al mundo*. ProInversión. <https://www.investinperu.pe/print/un-pais-que-se-integra-al-mundo/integracion-comercial>
- Sandoval, J. L., Sena, L. E. V., Lobo, M. R., Cabrera, J. N., García, J. T. M., Pedraza, K. I. H., & Cristóbal, C. R. C. (2024). El mega puerto de Chancay: Una herramienta clave para el desarrollo sostenible en el Perú. *Brazilian Journal of Animal and Environmental Research*, 7(4), e75235-e75235. <https://doi.org/10.34188/bjaerv7n4-090>
- Staiano, M., Villagran, I., & Henríquez, I. (2019). China una nueva ruta estrategia geopolítica global (la iniciativa la franja y la ruta).
- Sheng, Y., & Kim, Y.-J. (2021). *An Analysis on the Logistics Efficiency of Shanghai Port for Global Supply Chain*. 29-39. <http://dx.doi.org/10.15722/jds.19.7.202107.29>
- Spykman, N. (1944). *The geography of peace*. <http://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.5673>

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

Spykman, N. (1942). *Americas Strategy In World Politics*.  
<http://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.5673>

Strange, A. (2023). *Chinese Global Infrastructure*. Cambridge University Press.  
<https://doi.org/10.1017/9781009090902>

Solis, M. C. (2022). Iniciativa de “la Franja y la Ruta” en el Perú: Impacto, oportunidades y retos. <https://ceeeep.mil.pe/2022/01/25/iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta-en-el-peru-impacto-oportunidades-y-retos/>

Team Intoglo. (2024, 21 de octubre). *Port of Shanghai, China – Details and Information*. Intoglo. <https://blog.intoglo.com/shanghai-port-china-details/>

Vásquez Delama, A., & Holzapfel Amigo, V. (s. f.). Flying Geese Model. *Revista Economía & Administración*.  
[https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/127407/150%20Flying\\_Geese\\_Model%20Vasquez.pdf?sequence=1](https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/127407/150%20Flying_Geese_Model%20Vasquez.pdf?sequence=1)

Villagra, M. E. (2023). Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico. *Revista Seguridad y Poder Terrestre*, 2(2), Article 2. <https://doi.org/10.56221/spt.v2i2.28>

Von Neumann, J., & Morgenstern, O. (1944). *Theory of Games and Economic Behavior*. Princeton University Press.

Zacaula, A. F. y, Luna, R. N., & Herrera, E. H. (2023). China en Latinoamérica: La expansión de la ruta de la seda. *Indiciales*, 1(5), Article 5. <https://doi.org/10.52906/ind.v1i5.44>

Zelaya, C. R. E. (2025). El Nacimiento del Yuan (RMB) como Unidad de Reserva Mundial: Evolución y Perspectivas. *Revista Ciencias Económicas*, 3(1), Article 1.