



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América
Facultad de Derecho y Ciencia Política
Escuela Profesional de Ciencia Política

Chancay, una nueva dinámica en las relaciones económicas y políticas del Perú con Asia Pacífico: Análisis del impacto geopolítico del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con la República Popular China, República de Corea y Japón

TESIS

Para optar el Título Profesional de Licenciada en Ciencia Política

AUTOR

Daniela Cecilia ANGELES VIDAURRE

ASESOR

Dr. Jorge Alfredo Rafael ORTIZ SOTELO

Lima, Perú

2026



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Angeles, D. (2026). *Chancay, una nueva dinámica en las relaciones económicas y políticas del Perú con Asia Pacífico: Análisis del impacto geopolítico del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con la República Popular China, República de Corea y Japón*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Derecho y Ciencia Política, Escuela Profesional de Ciencia Política]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor 1	
Nombres y apellidos	Daniela Cecilia Angeles Vidaurre
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	74039003
URL de ORCID	No aplica
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Jorge Alfredo Rafael Ortiz Sotelo
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	10278094
URL de ORCID	0000-0003-3842-5488
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	José Manuel Magallanes Reyes
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	07255056
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Anthony Rolando Medina Rivas Plata
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	42953802
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Hipólito Martín Rodríguez Casavilca
Tipo de documento	DNI

Número de documento de identidad	21461869
Datos de investigación	
Línea de investigación	E.1.3.6 Gestión Pública
Grupo de investigación	No aplica.
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Coordenadas geográficas: Latitud: -12.05819215 Longitud: -77.0189181894387
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2024 - 2026
URL de disciplinas OCDE	Ciencia Política https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.06.01 Interdisciplinariedad https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.09.01 Otras Ciencias Sociales https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.09.02



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

**ACTA DE EXAMEN ORAL PARA EL OTORGAMIENTO DEL
TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN CIENCIA
POLÍTICA CON SUSTENTACIÓN DE TESIS**

027

Reunido el Jurado Examinador, constituido por los señores profesores:

- 1.-PRESIDENTE: Dr. JOSE MANUEL MAGALLANES REYES
- 2.- Mg. ANTHONY ROLANDO MEDINA RIVAS PLATA
- 3.- Mg. HIPÓLITO MARTÍN RODRIGUEZ CASAVILCA
- 4.- Dr. JORGE ALFREDO RAFAEL ORTIZ SOTELO (DOCENTE ASESOR)

La bachiller postulante al Título Profesional de Licenciada, doña:

DANIELA CECILIA ANGELES VIDAURRE

Procedió la sustentación de sus Tesis titulado:

Chancay, una nueva dinámica en las relaciones económicas y políticas del Perú con Asia Pacífico: Análisis del impacto geopolítico del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con la República Popular China, República de Corea y Japón

Concluida la prueba oral, se practicó la votación correspondiente, resultando la candidata:

*Aprobada con mención honrosa con
nota 18 dieciocho por unanimidad*

Y para constancia se le extiende la presente acta, en Lima a los VEINTICINCO días del mes de JUNIO del año 2026

Mg. ANTHONY ROLANDO MEDINA RIVAS PLATA

Presidente del Jurado

Dr. JOSE MANUEL MAGALLANES REYES

Mg. HIPÓLITO MARTÍN RODRIGUEZ CASAVILCA

Dr. JORGE ALFREDO RAFAEL ORTIZ SOTELO
(DOCENTE ASESOR)



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE
SAN MARCOS
Universidad del Perú, Decana de América

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, Jorge Alfredo Rafael Ortiz Sotelo, en mi condición de asesor acreditado mediante la Resolución Directoral N° 000099-2024-EPCP-FDCP/UNMSM de la tesis, cuyo título es: **Chancay, una nueva dinámica en las relaciones económicas y políticas del Perú con Asia Pacífico: Análisis del impacto geopolítico del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con la República Popular China, República de Corea y Japón**, presentado por la bachiller Daniela Cecilia Angeles Vidaurre para optar el título profesional de Licenciado en Ciencia Política.

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante el software de similitud textual, el documento evaluado cuenta con el porcentaje de 11% de similitud, nivel **PERMITIDO** para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del título profesional de Licenciado en Ciencia Política.

Ciudad Universitaria 4 de agosto del 2026

Firma del Asesor

Nombres y apellidos del asesor: Jorge Alfredo Rafael Ortiz Sotelo
DNI: 10278094

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de su emisión; siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

Resumen

La presente investigación analizó el impacto geopolítico del Puerto de Chancay en la proyección marítima del Perú en el Asia Pacífico, así como su influencia en las relaciones bilaterales con la República Popular China, la República de Corea y Japón. Desde un enfoque cualitativo y un marco teórico basado en el realismo, el liberalismo y la teoría del poder marítimo, se examinaron los intereses estratégicos, y las dinámicas de cooperación y competencia que emergen a partir de la operación de esta infraestructura portuaria. Los resultados evidenciaron que el Puerto de Chancay representa una manifestación concreta del poder marítimo chino en el Pacífico Sur al consolidar una red de puertos estratégicos bajo la iniciativa de la Franja y la Ruta. Al mismo tiempo, constituye una oportunidad para el Perú de fortalecer su posición como eje logístico regional y diversificar sus relaciones con Asia Pacífico. Sin embargo, la concentración de capital chino en su operación planteó riesgos de dependencia económica, desafíos para la autonomía estratégica nacional y tensiones políticas con Estados Unidos. Frente a ello, la República de Corea y Japón aparecieron como socios potenciales para equilibrar el poder regional, reforzando la cooperación tecnológica y la diversificación comercial. En conjunto, el estudio concluyó que la capacidad del Perú para aprovechar los beneficios del Puerto de Chancay dependería de una política exterior pragmática y multilateral que le permitiera proyectar su posición marítima sin comprometer su soberanía.

Palabras clave: Puerto de Chancay, poder marítimo, China, Corea del Sur, Japón.

Abstract

This research analyzed the geopolitical impact of the Port of Chancay on Peru's maritime projection in the Asia-Pacific region, as well as its influence on bilateral relations with the People's Republic of China, the Republic of Korea, and Japan. Using a qualitative approach and a theoretical framework based on realism, liberalism, and maritime power theory, the strategic interests and the dynamics of cooperation and competition that emerged from the operation of this port infrastructure were examined. The results showed that the Port of Chancay represents a concrete manifestation of Chinese maritime power in the South Pacific by consolidating a network of strategic ports under the Belt and Road Initiative. At the same time, it constitutes an opportunity for Peru to strengthen its position as a regional logistics hub and diversify its relations with the Asia-Pacific region. However, the concentration of Chinese capital in its operation posed risks of economic dependence, challenges to national strategic autonomy, and political tensions with the United States. In response, the Republic of Korea and Japan emerged as potential partners to balance regional power, reinforcing technological cooperation and trade diversification. Overall, the study concluded that Peru's ability to take advantage of the benefits of the Port of Chancay would depend on a pragmatic and multilateral foreign policy that would allow it to project its maritime position without compromising its sovereignty.

Key words: Port of Chancay, maritime power, China, South Korea, Japan.

Índice

Introducción	1
Capítulo 1: Rol de los Puertos en la Geopolítica Mundial	5
1.2 Marco Teórico	5
1.2.1 Teoría de las Relaciones Internacionales	5
1.2.2 Política Exterior	6
1.2.3 Relaciones Bilaterales y Fortalecimiento de las Relaciones Bilaterales	8
1.2.4 Geopolítica	9
1.2.5 Intereses Marítimos	12
1.2.6 Poder Marítimo	13
1.2.7 Puertos	16
1.2.8 Geopolítica y Puertos	17
1.2.9 Hub Portuario	21
Capítulo 2: Revisión de la Literatura	23
2.1 Estudios sobre el Puerto de Chancay y su impacto en el Perú	23
2.2 Estudios sobre las relaciones del Perú con China	25
2.3 Estudios sobre las relaciones del Perú con Corea del Sur	29
2.4 Estudios sobre las relaciones del Perú con Japón	31
Capítulo 3: Metodología	34
3.1 Determinación del Problema	34
3.2 Tipo de Investigación	36
3.3 Justificación	37
3.3.1 Justificación Teórica	37
3.3.2 Justificación Contextual	39
3.4 Tipología de Investigación	39
3.4.1 Tipo de investigación	39
3.4.2 Enfoque de investigación	40
3.5 Formulación del Problema	41
3.5.1 Problema general	41
3.5.2 Objetivo principal	41
3.5.3 Problemas secundarios	41
3.5.4 Objetivos secundarios	41
3.6 Hipótesis	42
3.6.1 Hipótesis Principal	42
3.6.2 Hipótesis Secundarias	43
3.7 Diseño de investigación	44
3.7.1 Espacio de Aplicación o Tamaño de la Muestra	45
3.7.2 Modus Operandi	45
Capítulo 4: Terminal Portuario Multipropósito de Chancay: Contexto y Significado Estratégico	47
4.1 Antecedentes	47
4.2 Características Técnicas y Logísticas del Puerto de Chancay	48
4.2.1 Capacidades Operativas e Innovación Logística	49

4.3 El Puerto de Chancay como Instrumento Geopolítico	50
4.4 Impacto del Puerto de Chancay en el Desarrollo Nacional	53
4.5 Proyección Regional del Puerto de Chancay	55
4.6 Consideraciones Finales	56
Capítulo 5: Impacto del Puerto de Chancay en la Relación Bilateral de Perú con China..	58
5.1 Ámbito Económico	58
5.2 Ámbito Político	61
5.3 Intereses Marítimos de China en el Pacífico Sur	65
5.3.1 Política Exterior China	65
5.3.2 La Estrategia de China en América Latina	67
5.3.3 Rol del Puerto de Chancay como Instrumento de Poder Marítimo	71
5.3.4 Riesgos percibidos: dependencia económica, soberanía y tensiones con EE. UU.	72
5.4 Consideraciones Finales	83
Capítulo 6: Impacto del Puerto de Chancay en la Relación Bilateral de Perú con Corea del Sur y Japón	85
6.1 Relación Bilateral del Perú con Corea del Sur.....	85
6.1.1 Ámbito Económico	85
6.1.2 Ámbito Político	88
6.1.3 Impacto del Puerto de Chancay en la Relación con Corea del Sur.....	90
6.2 Relación Bilateral del Perú con Japón.....	92
6.2.1 Comercio Bilateral	93
6.2.2 Ámbito Político	96
6.2.3 Cooperación Bilateral entre Perú y Japón	99
6.2.4 Impacto del Puerto de Chancay en la Relación con Japón.....	102
6.2.5 Escenarios, Oportunidades y Límites para fortalecer las relaciones bilaterales	103
Capítulo 7: Resultados y Discusión.....	106
Bibliografía.....	113
Anexos	1
Anexo 1: Visitas Oficiales entre China y Perú (2001-2025)	1
Anexo 2: Reuniones bilaterales entre China y Perú que no son Visitas Oficiales (2001-2025)	13
Anexo 3: Visitas oficiales entre Japón y Perú (2001-2025)	17
Anexo 4: Reuniones bilaterales entre Japón y Perú que no son Visitas Oficiales (2001-2025)	27
Anexo 5: Visitas oficiales entre Corea del Sur y Perú (2001-2025)	31
Anexo 6: Reuniones bilaterales entre Corea del Sur y Perú que no son Visitas Oficiales (2001-2025)	36
Anexo 7: Cuadro comparativo de las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón.....	39

Introducción

Durante las últimas décadas, China se ha encontrado inmersa en un proceso de modernización y transformación económica que ha logrado posicionarla como una de las mayores potencias económicas, políticas y militares del escenario internacional. De acuerdo con expertos de diversas corrientes teóricas en el campo de las Relaciones Internacionales, el ascenso de China como potencia económica y política se configura como una de las tendencias geopolíticas más trascendentes del siglo XXI y como un desafío económico para Occidente. Este fenómeno ha despertado un interés sin precedentes, ya que Beijing busca afirmar su posición en la jerarquía internacional y ejercer influencia en diversos ámbitos.

Como parte de ese proceso, en los últimos años ha sido posible evidenciar un acercamiento de China hacia América Latina y el Caribe (en adelante ALC). A medida que el crecimiento económico de China se aceleró durante la década de los noventa, sus exportaciones empezaron a inundar los mercados de ALC. Al mismo tiempo, el país asiático comenzó a contemplar a estos países como posibles proveedores de materias primas y productos agroindustriales. Este escenario ha permitido que China se consolide como uno de los principales países de destino de los productos o bienes de ALC.

En 2013, China anunció el ambicioso proyecto de la Nueva Ruta de la Seda con el objetivo de impulsar su crecimiento económico e influencia en la esfera global. Conocida principalmente por el nombre *One Belt One Road* (OBOR) o *China's Belt and Road Initiative* (BRI), esta iniciativa, promovida por el presidente chino Xi Jinping, busca fortalecer la conectividad y cooperación entre países Asia, África y Europa, mediante el desarrollo de una extensa red de infraestructuras marítimas, terrestres y ferroviarias, financiadas principalmente por entidades bancarias chinas. Según diversos analistas, es la herramienta fundamental de la diplomacia en materia económica de este país. Li Xixia (2019) explica que los objetivos de la BRI no se concentran únicamente en promover el desarrollo y prosperidad económica de la economía china a nivel mundial, sino, a la par, implica promover un sistema de gobernanza global más razonable y construir una futura comunidad compartida para la humanidad. Para Águeda Parra (2020) la BRI constituye una herramienta de expansión de mercados que permite el posicionamiento de China entre los países que más destinan hacia la investigación y el desarrollo.

Durante la última década, la BRI pasó de ser una visión a convertirse en la plataforma de cooperación internacional más extensa y de mayor cobertura global. Sin embargo ¿Cómo se conecta la BRI con la región latinoamericana y, en particular, con el Perú?

Como se ha mencionado anteriormente, China ha demostrado interés en aumentar su presencia, influencia y conexión con ALC. Es cierto que, inicialmente, nuestra región no fue considerada como parte de la BRI, no obstante, desde el 2017 fue designada como nuevo destino para el alcance de este proyecto debido a su abundancia en recursos naturales, su seguridad alimentaria y el clima de inversión estable (Chiodi y Hoang Anh, 2022). Por parte de ALC, este proyecto representa una oportunidad para desarrollar y potenciar su infraestructura, incrementar el comercio y atraer inversión extranjera.

Nuestro país es el segundo destino de inversión china en la región (siendo superado por Brasil), su tercer socio comercial y el de mayor comunidad de inmigrantes chinos. Por lo tanto, es seguro afirmar que el Perú constituye en la actualidad uno de los principales socios del país asiático en ALC. Asimismo, las relaciones bilaterales entre ambos países tienen un estado positivo, caracterizadas por una estrecha cooperación económica, política y cultural.

En este marco, el Puerto de Chancay, ubicado al norte de Lima, adquiere una creciente relevancia estratégica para el desarrollo de un megapuerto destinado a fortalecer el flujo comercial entre América Latina y Asia. El Puerto de Chancay, inaugurado en noviembre de 2024 en el marco de la Cumbre de Líderes del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) constituye actualmente una de las infraestructuras portuarias más importantes y ambiciosas de la región.

El gobierno peruano aspira que esta construcción permita convertir al país en una potencia comercial y en el primer centro logístico del Pacífico sudamericano. Tras su inauguración, el corredor marítimo se proyectó como una ruta más rápida y eficiente para el comercio exterior, fortaleciendo la competitividad del Perú en los mercados internacionales.

Actualmente, el Perú mantiene relaciones cordiales y cooperativas con la región de Asia Pacífico. La estabilidad económica alcanzada por el Perú desde la década de 1990, junto con el crecimiento sostenido registrado a partir de los años 2000, ha contribuido a que diversos países de la región lo perciban como un entorno favorable para las oportunidades

económicas. Desde su integración al APEC en 1998, el gobierno peruano ha logrado conectar los mercados y propiciar oportunidades para un desarrollo inclusivo y sostenible con la región. Cabe señalar que, a inicios de 2026, el Perú mantiene Tratados de Libre Comercio vigentes con diversas economías clave del Asia Pacífico destacando la República Popular China, la República de Corea, Japón, la República de Singapur, el Reino de Tailandia, la Mancomunidad de Australia y la República Socialista de Vietnam (este último a través del CPTPP). También, dentro del marco de cooperación de APEC, se incluyen socios estratégicos como Canadá. A estos se suman los recientes acuerdos suscritos con la Región Administrativa Especial de Hong Kong (firmado en 2024) y la República de Indonesia (firmado en 2025).

En este sentido, el Puerto de Chancay es una oportunidad para fortalecer las relaciones internacionales del Perú con los países pertenecientes a la región de Asia Pacífico en diferentes ámbitos, tanto en el económico, político como en el cultural. La teoría liberal de las relaciones internacionales considera que la cooperación internacional bilateral y multilateral es viable y beneficiosa. Sin embargo, al mismo tiempo, el surgimiento de incertidumbre sobre el alcance de la influencia china en la soberanía nacional es perseverante. Dada la naturaleza particular de muchas empresas chinas, que mantienen distintos grados de vinculación con el Estado, diversos análisis señalan que estas compañías pueden desempeñar un papel relevante en la proyección de los intereses económicos y políticos de China en el exterior.

La motivación de esta investigación radica en explorar el potencial e impacto del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con la región del Asia Pacífico con la finalidad de servir como información útil para formular propuestas en materia de política exterior. A fin de limitar la investigación, se concentrará el estudio en tres países: La República Popular China, la República de Corea y Japón. La selección responde a los siguientes criterios: el hecho que el Perú cuenta con TLC vigentes con los tres países, miembros del APEC, el volumen del comercio y la disponibilidad de información.

En tal sentido, a fin de obtener respuesta sobre el impacto de esta estructura portuaria, se desarrolla la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo impactará el desarrollo y operación del Puerto de Chancay en las relaciones del Perú con la República Popular China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económicos y políticos?

A fin de responder esta pregunta, primero se explicará la relación de la participación de los puertos en la política internacional. A continuación, se detallarán las características del Puerto de Chancay, incluyendo su infraestructura, operatividad y alcance. Este análisis permitirá entender cómo el desarrollo y la actividad de este puerto influirán en la conexión del Perú con la región de Asia Pacífico. Paralelamente, se analizará y explicará la naturaleza y alcance de las relaciones bilaterales del Perú con los tres países en los ámbitos económicos y políticos.

Posteriormente, se comenzará a inferir las dinámicas económicas y políticas que podrían surgir como resultado de la operación del Puerto de Chancay en las relaciones del Perú con los tres países mencionados. De igual forma, se identificarán los factores que facilitarán u obstaculizarán estas dinámicas que podrían surgir como resultado de dicha operación portuaria.

La justificación de esta investigación radica en la importancia del Puerto de Chancay para la región latinoamericana y en especial para el Perú debido a la necesidad de profundizar los estudios de la carrera académica profesional de Ciencia Política en la rama de Política Internacional. Además, en el marco contextual, investigar sobre las implicancias del Puerto de Chancay con los países que integran la región de Asia Pacífico significa llegar a comprender un acontecimiento de relevancia en la actualidad.

Capítulo 1: Rol de los Puertos en la Geopolítica Mundial

1.2 Marco Teórico

1.2.1 Teoría de las Relaciones Internacionales

Hoffmann (1969) explica que la teoría de las relaciones internacionales es el estudio sistemático de fenómenos observables que intentan identificar las variables principales, explicar el comportamiento y revelar los tipos característicos de relaciones entre unidades nacionales.

Kenneth Waltz (1979), considerado como uno de los más importantes teóricos del campo de las Relaciones Internacionales, afirma que la teoría de las relaciones internacionales permite explicar los sucesos internacionales y los conflictos de la época. Waltz explica que esta teoría tiene dos elementos esenciales: La estructura del sistema internacional y sus unidades interactuantes. En tal sentido, es necesario examinar la estructura del sistema internacional y como se presenta en los sistemas de alianzas y en los respectivos acuerdos de cooperación entre los Estados.

Un factor clave en este análisis es la polaridad. Esta teoría puede describir los posibles resultados de las acciones e interacciones de los Estados en un sistema dado, y cómo las expectativas varían a medida que cambian los sistemas. También ayuda a entender las presiones ejercidas y las posibilidades ofrecidas por sistemas con diferentes estructuras.

La disciplina de las relaciones internacionales tiene tres teorías principales: realismo, liberalismo y constructivismo. Esther Barbé (2020) ofrece una diferenciación y definición de estas teorías: El realismo es una escuela teórica cuya visión del sistema internacional es inherentemente anárquica. Siguiendo el pensamiento de Hobbes, se define a este sistema como una guerra de todos contra todos, donde los Estados deben garantizar su propia seguridad debido a la ausencia de una autoridad superior que pueda proporcionarla.

En cambio, el liberalismo pone énfasis en la interdependencia y su capacidad para influir en las preferencias de los Estados y de las sociedades, haciéndolos más propensos

a la cooperación. Es importante destacar que los liberales amplían la gama de actores internacionales más allá del Estado-nación.

Por último, el constructivismo resalta el carácter social de los actores internacionales, es decir, la idea de que estos actores construyen sus preferencias, visiones del mundo e identidades a partir de su relación con los demás. A diferencia del realismo y liberalismo que se centran en factores materiales, el constructivismo centra su análisis en las normas (las concepciones de lo normal): su emergencia, promoción, difusión, socialización y contestación.

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación, se empleará la siguiente definición: La teoría de las relaciones internacionales es el estudio de las interacciones de los actores del sistema internacional con la finalidad de explicar las variables principales de los fenómenos observables globales. El análisis también empleará principalmente elementos pertenecientes a las corrientes liberal y realista.

1.2.2 Política Exterior

Covarrubias (2008) define a la política exterior como la continuación de la política interna, que promueve el desarrollo económico y la seguridad nacional, y que pueda servir a otros intereses como la legitimidad del régimen o la contención de la oposición interna.

Robert David Putnam (1988) realiza una interrelación entre la política interna y la política exterior. En su teoría denominada “doble nivel de juego” [*two-level-game*] explica que, al momento de diseñar y formular la política exterior, el poder ejecutivo de una nación debe buscar satisfacer las presiones internas del país (los partidos políticos, clases sociales, grupos de interés, opinión pública, entre otros) y, al mismo tiempo, limitar las consecuencias adversas de los acontecimientos externos. Por lo tanto, los encargados de tomar las decisiones públicas son incapaces de ignorar alguno de los dos juegos.

Por su parte, Rafael Calduch (1993) define a la política exterior como parte de la política general de un Estado formada por el conjunto de decisiones y actuaciones mediante las cuales se definen los objetivos y se emplean los medios para generar, modificar o suspender sus relaciones con otros actores de la sociedad internacional. Calduch identifica tres elementos principales de la política exterior:

- **Carácter estatal:** La política exterior es una actividad exclusiva de los Estados, que son los únicos actores que tienen la capacidad jurídica y política para desarrollarla plenamente.
- **Relación con la política interna:** La política exterior no puede dissociarse de la política interna de un Estado, ya que ambas son facetas de una misma realidad política.
- **Objetivos y medios:** La política exterior tiene el objetivo de alcanzar los fines o intereses nacionales de un Estado, empleando los medios necesarios para ello.

Julio Ramón Lascano y Vedia (2021) define a la política exterior como una disciplina derivada de las relaciones internacionales que consiste en una política pública o planificación estratégica formulada desde cada Estado para atender los asuntos internacionales. En tal sentido, cada Estado debe formular o diseñar su política exterior para poder actuar con mayor presencia y equilibrio ante el sistema internacional existente.

Ello favorece las capacidades de inserción internacional y regional, permite clarificar los dilemas de seguridad estratégica y defensa, y atender de manera constante y coherente las políticas e intereses del Estado y de la sociedad que este representa. Adicionalmente, la política exterior abarca dos elementos fundamentales: los objetivos o fines nacionales y los medios para alcanzarlos.

El Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú (2024) define a la política exterior como el conjunto de decisiones y actuaciones mediante las cuales se definen los objetivos y se utilizan los medios de un Estado para generar, modificar o suspender sus relaciones con otros actores de la sociedad internacional. Resalta que toda política exterior debe enfocarse en alcanzar metas u objetivos específicos, ya que, sin ellos, los Estados carecerán de planificación y previsión, viéndose obligados a reaccionar continuamente ante eventos circunstanciales. Además, explica que el ámbito de aplicación de la política exterior es el bilateral a través de las embajadas y consulados peruanos en el mundo, y en el ámbito multilateral, mediante los organismos internacionales o regionales, foros multilaterales, procesos, mecanismos de integración y/o cualquier otra instancia política o económica de carácter internacional, regional o subregional.

Tras haber revisado las diferentes aproximaciones teóricas sobre la definición para la política exterior e identificado las características comunes, el presente trabajo entiende a la política exterior como el conjunto de decisiones y acciones formuladas por el Estado para alcanzar sus objetivos y promover sus intereses en el ámbito internacional, coordinando sus esfuerzos entre las presiones internas y externas. Esta política busca asegurar la seguridad nacional, fomentar el desarrollo económico y manejar las relaciones con otros actores del sistema internacional.

1.2.3 Relaciones Bilaterales y Fortalecimiento de las Relaciones Bilaterales

A fin de poder brindar un acercamiento del presente concepto, es necesario conceptualizar primero el término “Relaciones Bilaterales”. Thomas Gomart (2002) define a las relaciones bilaterales como una práctica diplomática y un método de intercambio que los líderes de un país emplean para conducir su política exterior. Señala que las relaciones bilaterales también pueden entenderse como un modelo de percepción, construcción y representación de la realidad.

Cotilevici Violeta (2019) explica que, dentro del marco diplomático, las relaciones bilaterales se definen como una relación entre dos naciones ante la mirada de la comunidad internacional. Afirma también que las relaciones bilaterales son la forma más simple, pero también la más antigua, de la cooperación internacional y un medio para lograr la política exterior de un Estado ya que es la opción más eficaz para promover los intereses estatales.

Alice Pannier (2020) coincide afirmando que el papel central de las relaciones bilaterales en la diplomacia puede explicarse a través de su papel estratégico en la promoción de los intereses nacionales, la estructuración de las negociaciones internacionales y la promoción de la imagen y cultura de un país.

En términos prácticos, es posible definir a las relaciones bilaterales como un componente fundamental de la diplomacia que implica el intercambio y la cooperación entre dos Estados. Estas relaciones tienen efecto en la política exterior debido a que participan en la promoción de los intereses nacionales y fortalecen la presencia internacional de cada país. Funcionan como un modelo para la percepción y

representación de la realidad global, facilitando la negociación y cooperación en un marco de interdependencia mutua.

También, a partir de esta definición, es posible brindar un concepto para el término “Fortalecimiento de las relaciones internacionales”, el cual puede explicarse como la mejora o intensificación de las interacciones o vínculos entre dos actores internacionales con el objetivo de alcanzar beneficios mutuos, cooperación y un entendimiento más sólido.

1.2.4 Geopolítica

El origen del pensamiento geopolítico se remonta a finales del siglo XIX con el geógrafo alemán Friedrich Ratzel, quien concibió al Estado como un organismo vivo que necesita expandirse territorialmente para sobrevivir, dando lugar al concepto de espacio vital. En este sentido, los Estados compiten unos con otros por la ocupación de la mayor superficie terrestre posible (Cairo, 2011).

A comienzos del siglo XX, el politólogo sueco Rudolf Kjellén, influenciado por el pensamiento de Ratzel, acuña el término geopolítica en 1899. Para Kjellén, el Estado es un organismo vivo que, siguiendo las leyes naturales, crecía, se desarrollaba y, eventualmente, declinaba (Gonzalez Tule, 2017). Por lo tanto, el estudio de esta disciplina se centraba en las condiciones geográficas en las que se desarrollaba la “vida” del Estado (Cairo, 2011). Según Vidal Pérez (2021), el territorio es considerado parte del cuerpo del Estado concebido como un organismo, de modo que cualquier pérdida territorial se percibe como una amenaza para su existencia, lo que genera una predisposición permanente para la guerra, tal como lo planteó Kjellén. De acuerdo con Tunander (2001) esta visión orgánica del Estado fue un intento de concebirlo como un objeto de estudio independiente, poseedor de una dinámica, lógica, poder y voluntad propia en el escenario internacional. Así, la geopolítica surgió como una herramienta orientada a entender la relación entre el poder y el espacio.

Esta teoría tuvo un impacto trascendental en la geopolítica del periodo de entreguerras, particularmente en el contexto del régimen nacionalsocialista alemán. Constituyó uno de los pilares ideológicos del Tercer Reich, orientando su política exterior y sus objetivos expansionistas tanto en el preludeo como a lo largo de la Segunda Guerra

Mundial. El desarrollo de las guerras del siglo XX influyó de manera significativa en la forma en que se interpretaron las relaciones internacionales y las principales dinámicas políticas y sociales de la época, lo cual permitió que las ideas de Ratzel sobre la lucha por el espacio se conviertan en una fuente de legitimación para la obra de Kjellén y una base para la construcción de una nueva ciencia que buscaba justificar la expansión política de Alemania.

Las ideas de Kjellén fueron fuentes de inspiración en el pensamiento del militar y político alemán Karl Haushofer, quien amplió el concepto de geopolítica enfatizando la interacción entre los factores geográficos, culturales y políticos. Para Haushofer, la geopolítica es la disciplina que estudia cómo los eventos políticos dependen del suelo o territorio. Esta disciplina se fundamenta en los amplios cimientos de la geografía, en especial de la geografía política (Cuéllar Laureano, 2012). En este sentido, Haushofer desarrolló la Ley de los Espacios Crecientes que argumentaba que todo Estado se expande hasta concretar su pleno espacio vital como un organismo o unidad biológica, en donde la geografía se convierte en el principal elemento para alcanzar este objetivo.

Con estos pilares ideológicos, se comenzó a desarrollar la geopolítica alemana del siglo XX. El carácter determinista del planteamiento de los espacios vitales junto a la influencia del pensamiento biológico – político del Estado constituyeron instrumentos precisos para alimentar las ideas fascistas de una Alemania colmada por crisis económica, política y malestar social producto de las consecuencias del Tratado de Versalles de 1919. En ese contexto, el Partido Nacionalsocialista utilizó la geopolítica como base ideológica para justificar su expansión territorial.

En relación con el uso del mar, es necesario resaltar el pensamiento de Alfred Mahan, quien sostenía que la distribución del poder político a través de la superficie terrestre era una concepción antigua, y que el verdadero factor crucial consistía en la capacidad de los Estados para usar los océanos y los pasos marítimos internacionales como vías de transporte.

Las ideas de Mahan responden a una realidad concreta: la de un Estado que anhela adquirir condición de gran potencia y que, por sus peculiaridades geográficas, encuentra que el dominio del mar es la manera de lograrlo. Mahan, como oficial naval e historiador, evidenció que las principales potencias globales del siglo XX –

particularmente Gran Bretaña – habían alcanzado ese estatus mediante el dominio del mar, es decir, a través de una estrategia marítima basada en el control de rutas comerciales, el establecimiento de bases navales estratégicas y el contar con una armada poderosa.

Para Mahan, una nación que aspira alcanzar la hegemonía mundial, debe poseer una marina eficiente capaz de facilitar el comercio a escala global. Esta marina debe transportar materias primas hacia sus industrias nacionales, y simultáneamente, llevar los productos acabados a los centros de comercio internacionales (Buchelli, 2021).

Todo ello conforma los llamados Intereses Marítimos, vitales para el desarrollo económico y estratégico de una nación, y requieren una protección activa y sostenida por un poder naval efectivo. Este poder naval no se limita a la existencia de una flota adecuada, sino que implica también tener una armada con bases en diversos lugares o puntos estratégicos del globo. Así, el poder marítimo se convierte en una condición indispensable para cualquier Estado que aspire no solo a la defensa, sino a la influencia y permanencia en el sistema internacional.

Alfred Thayer Mahan desarrolló esta concepción junto con su convicción de que las comunicaciones marítimas son más eficientes y masivas que las terrestres, siendo esenciales para la prosperidad económica y el poder nacional de las potencias que supieran aprovecharlas adecuadamente (Tavra, 1996). Desde esta perspectiva, el pensamiento de Mahan responde a una necesidad concreta de política exterior y defensa nacional. En este sentido, el poder marítimo se presenta como una herramienta capaz de proyectar influencia, proteger intereses económicos y garantizar su seguridad.

Por su parte, el norteamericano Samuel Cohen, en el contexto de la Guerra Fría, desarrolló la teoría de la Jerarquía de los Espacios del globo terrestre. En primer lugar de la jerarquía se encuentran las rutas marítimas con mayor frecuencia de navegación o más transitadas para el comercio. El segundo lugar lo ocupan las rutas terrestres de comercio entre países europeos que conectan Madrid con Estocolmo y Rusia, así como Venecia y Ámsterdam con el Mar Negro. La tercera categoría incluye los países que comparten idiomas y etnias. La cuarta jerarquía de espacios son los Estados-Nación es decir el lugar de las potencias mundiales (Giudice Baca, 2005). Este concepto resalta la importancia de las rutas marítimas en el comercio global debido a su influencia en la

conectividad y el flujo de bienes a nivel mundial. Un aspecto que se destaca de esta definición es la afirmación que compartir idiomas y étnias pueden influir en la cooperación bilateral entre las naciones.

Después de revisar las definiciones anteriores, se puede afirmar que, en términos sencillos, la geopolítica es una disciplina que analiza y estudia la distribución y el ejercicio del poder entre Estados en relación con los espacios geográficos. En esencia, la geopolítica estudia la interacción entre la sociedad y el espacio, en procura del bien común, siendo la primera tradicionalmente representada por el Estado. Este último emplea el poder nacional para aplicar o deformar dichas propuestas, o simplemente dejarlas de lado; y en ese proceso pueden surgir fricciones con otros estados. Esta disciplina ostenta un carácter político, por lo cual el Estado desempeña un rol fundamental en su desarrollo. Más allá de ello, la geopolítica recurre a los elementos estructurales del Estado – como población, territorio y gobierno – para efectuar sus análisis y proyecciones en relación con el poder político; al mismo tiempo tiene el deber de concertar estos elementos estratégicos para maximizar su desarrollo.

1.2.5 Intereses Marítimos

Los intereses marítimos conforman una dimensión clave del poder marítimo de los Estados, ya que representan los objetivos asociados al uso del océano. Según el Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú (2016), estos forman parte de los intereses nacionales y comprenden los medios que el Estado emplea para alcanzar los objetivos relacionados con el ámbito marítimo, contribuyendo así tanto al desarrollo como a la seguridad nacional.

Seiya Eifuku (2017) explica que los intereses marítimos de un Estado pueden clasificarse en dos grandes tipos: por un lado, aquellos relacionados con el ejercicio del control exclusivo, la jurisdicción y los derechos soberanos sobre determinadas zonas marítimas; y por otro, aquellos relacionados con el acceso libre y seguro a los océanos, considerados bienes comunes globales. A partir de esta distinción, Eifuku identifica cuatro clases de intereses marítimos: la explotación de recursos naturales marítimos, el uso de rutas marítimas para la distribución física de bienes, la función estratégica del mar como

barrera natural frente a amenazas externas y los beneficios derivados de los tres factores anteriores, como la producción de energías renovables a partir del espacio marítimo.

La Comisión de Alto Nivel de la Marina de Guerra del Perú (2022) explica que los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de emplear, proteger y aprovechar los recursos del dominio marítimo. Este aprovechamiento se manifiesta a través del desarrollo de actividades en múltiples ámbitos – políticos, económicos, jurídicos, culturales y sociales – y busca contribuir directamente al desarrollo y seguridad del Estado. Entre estas actividades destacan el comercio internacional, la investigación científica, el desarrollo tecnológico y el fortalecimiento de capacidades navales destinadas resguardar la soberanía nacional.

En suma, los intereses marítimos constituyen una categoría fundamental para comprender el vínculo entre el Estado y el mar. Lejos de limitarse a la explotación económica de los recursos naturales del océano, estos intereses abarcan una amplia gama de actividades políticas, sociales, económicas, tecnológicas y de defensa que, en conjunto, fortalecen la soberanía, desarrollo y seguridad nacional. Por lo tanto, el reconocimiento, fortalecimiento y resguardo de los intereses marítimos resulta clave para consolidar una visión estratégica a largo plazo.

Para efectos del presente trabajo académico, se empleará la definición de intereses marítimos realizada por la Marina de Guerra del Perú, la cual, a grandes rasgos, la define como el deseo colectivo de un Estado de usar, proteger y aprovechar los recursos del mar y las aguas interiores.

1.2.6 Poder Marítimo

Un concepto estrechamente relacionado con los intereses marítimos es el poder marítimo. Uno de los referentes clásicos en su formulación es Alfred Thayer Mahan (1890), quien lo define como la capacidad de una nación para influir en la sociedad internacional mediante el dominio y uso del mar. Este poder no se limita a la fuerza naval, sino que se encuentra conformado por una combinación de factores geográficos, económicos y sociales que le permiten usar a un Estado el mar como vía de comercio y defensa. Mahan identifica seis importantes factores:

1. Posición geográfica: entendida como las ventajas o desventajas que provoca la ubicación de una nación como el acceso a rutas marítimas clave. Además, la posición geográfica de un país favorece la concentración de las fuerzas militares y brinda ventaja estratégica adicional de una posición central en contextos bélicos.
2. Configuración física el territorio: la existencia de un litoral y aguas interiores, junto con una óptima construcción portuaria, ofrece a los Estados una vía accesible para las comunicaciones, el comercio local e internacional. También permite la creación de la marina de guerra y mayor protección frente a ataques externos.
3. Extensión del territorio: la prolongación de la costa marina constituye una fuente de fortaleza o debilidad en relación a la cantidad de la población. En este sentido, la cantidad de tropas asignadas a un centro naval debe guardar proporción con el total de fuerzas disponibles.
4. Cantidad de la población: consiste no solo la población residente, sino también el número de personas capaces de operar el material naval y realizar la actividad comercial, en otras palabras, a la población dedicada a ocupaciones relacionadas con el mar.
5. Carácter nacional: se refiere a la forma y estrategia de un gobierno para alcanzar el máximo beneficio de sus recursos marítimos y desarrollar su poder marítimo. Mahan afirma que la tendencia al comercio, proceso que implica necesariamente la producción, es la característica nacional más importante para el desarrollo del poder marítimo.
6. Carácter político del gobierno: el respaldo institucional que el Estado brinda para cumplir sus intereses políticos como el fortalecimiento de la actividad portuaria o, al contrario, obstaculizar el progreso del país. En otras palabras, la influencia del gobierno puede fortalecer o debilitar el poder marítimo.

Cabe señalar que, para Mahan, la historia del poder marítimo es, en gran medida, una historia militar. Es por esta razón que la considera como la lucha entre naciones.

Desde una perspectiva contemporánea, Geoffrey Till (2004) concuerda con Mahan al concebir al poder marítimo como la suma de elementos materiales – como la flota naval, la marina mercante o la infraestructura portuaria – y como la capacidad de influir en el comportamiento de las personas mediante el empleo de este recurso. Para Till, el poder marítimo se compone de insumos (inputs), como las fuerzas navales, guardacostas, industrias marítimas, y cuando corresponde, el apoyo de las fuerzas terrestres o aéreas. Pero, además de estos medios, el verdadero sentido del poder marítimo radica en su capacidad de generar consecuencias o efectos concretos (outputs); es decir, de influenciar el comportamiento de otros actores a partir de la gestión marítima de un Estado. Esta influencia no se limita al ámbito marítimo, sino que también puede extenderse hacia tierra firme.

Cabe resaltar que Till sostiene que el poder marítimo también incluye aspectos no militares del uso del mar como lo son la marina mercante, embarcaciones, reparación de buques, etc. Estos contribuyen al poder naval y también influyen en el comportamiento de actores externos.

Además, tanto Mahan como Till coinciden en que el poder marítimo tiene un carácter relativo y situacional, que puede variar según el contexto internacional y el nivel de desarrollo nacional. Till, en particular, advierte en el contexto del siglo XXI, que la proyección del poder marítimo enfrenta crecientes amenazas, como la competencia geopolítica en zonas marítimas altamente disputadas (por ejemplo, el Mar de China Meridional) y el deterioro ambiental derivado del cambio climático y la contaminación. Estos desafíos no solo ponen en riesgo la sostenibilidad de las actividades económicas en el mar, sino que también podrían intensificar los conflictos por el control de recursos oceánicos. No obstante, Till plantea una lectura alternativa: la posibilidad de que estas crisis fomenten una mayor cooperación internacional, en vista de que una competencia desregulada sería perjudicial para todos los actores involucrados.

Por su parte, el Instituto de Estudios Histórico – Marítimos del Perú (2016) define al poder marítimo como la capacidad actual del Estado para utilizar el mar en beneficio de este para el logro de sus fines y objetivos. Asimismo, se destaca la distinción entre el poder y potencial marítimo. El primero refiere a las capacidades reales y actuales del país; el segundo se refiere a la capacidad de utilizar el mar en el futuro y está conformado

por los intereses marítimos potenciales y la potencia naval. Juntos, ambos elementos configuran lo que se conoce como la realidad marítima de un Estado.

Tras lo descrito anteriormente, el poder marítimo constituye una capacidad estratégica integral del Estado, resultado de la articulación de factores geográficos, económicos, humanos y políticos, así como de la manera en que estos son aprovechados para influir en el panorama internacional a través del dominio del mar. Tanto las formulaciones clásicas de Mahan como el enfoque contemporáneo de Till permiten entender que el poder marítimo no se limita al ámbito militar, sino que abarca también la gestión eficiente de los recursos civiles, logísticos y comerciales.

1.2.7 Puertos

Según la Real Academia Española (2024), un puerto es un lugar en la costa o en las orillas de un río que, por sus características, tanto naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga, descarga, embarque y desembarco.

De acuerdo con Chang (2022), los puertos son puntos cruciales de la infraestructura física que dan soporte al comercio internacional. Constituyen los eslabones fundamentales de una extensa cadena logística global que facilita el transporte de grandes volúmenes de carga por vía marítima, tarea que sería prácticamente inalcanzable por vía terrestre o aérea.

Mahan (1890) afirma que los puertos profundos con ubicación estratégica son una fuente de fortaleza y riqueza ya que facilitan el comercio, pero por su misma accesibilidad son una fuente de debilidad en tiempos de guerra si se carece de una defensa adecuada. Para este autor, los puertos no son solo nodos comerciales, sino que también son bases logísticas estratégicas esenciales para cualquier proyección naval o comercial sostenida en el tiempo. Es por esta razón que Mahan contempla al litoral costero y el carácter de los puertos como elementos del poder marítimo.

De acuerdo con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2024), los puertos son activos centros logísticos que conectan las cadenas de suministro globales. En este sentido, los puertos constituyen puertas de entrada y salida para el comercio internacional.

En resumen, un puerto es una infraestructura estratégica ubicada en zonas costeras o fluviales que permite operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. Además de su función logística, constituye un nodo fundamental para el comercio internacional y un elemento clave del poder marítimo, al facilitar tanto el intercambio económico como la proyección naval de los Estados.

1.2.8 Geopolítica y Puertos

Aunque pueda parecer que los puertos desempeñan un rol principalmente económico a escala local, también cumplen un papel fundamental en los procesos globales y geopolíticos (Noorali, Flint y Abbas, 2022). Según Morales (2024) en el contexto geopolítico actual, se evidencia un aumento en la rivalidad entre las principales potencias por dominar estratégicamente las rutas marítimas y explotar los recursos marinos.

La globalización y la interconexión económica mundial han potenciado el papel del transporte marítimo, convirtiéndolo en el principal medio de transporte para el intercambio comercial, tanto a nivel nacional como internacional. Jiang, Lee, Chew y Gan (2015), afirman que los puertos, además de facilitar el comercio, son nodos clave de la logística global que permiten a los Estados proyectar poder económico y territorial.

Naranjo (2018) coincide, explicando que los puertos contribuyen en gran medida al crecimiento y desarrollo de las naciones, siendo un factor importante y estratégico en el comercio internacional. Además, los puertos integran las cadenas logísticas globales, brindando infraestructura, equipamiento adecuado y buenas comunicaciones.

Por lo tanto, el volumen del comercio marítimo está estrechamente vinculado al desarrollo portuario de un país. La infraestructura costera bien planificada también impacta sectores como la pesca, la industria y la defensa. En este sentido, resulta crucial diseñar, construir y mantener de forma eficiente los recursos costeros y marinos.

La evolución del transporte marítimo ha dado lugar a nuevos tipos de buques especializados y de gran capacidad. Entre los de tamaño mediano destacan los buques Handymax, con una capacidad de carga que oscila entre las 30 mil y 60 mil toneladas, utilizados principalmente para transportar graneles secos. Asimismo, se encuentran los Aframax, buques petroleros con capacidad entre 80 mil y 120 mil toneladas, empleados

comúnmente para rutas de alcance medio. En cuanto a los buques de mayor tamaño, sobresalen los Panamax y New Panamax, denominados así por sus dimensiones máximas permitidas para transitar por el Canal de Panamá. Los Panamax pueden transportar entre 4,000 y 5,000 TEU (unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies de largo), mientras que los New Panamax alcanzan capacidades de hasta 14,000 TEU, pudiendo ser tanto buques de carga general como petroleros. Otro buque de capacidad similar es el Suezmax, capaz de navegar por el Canal de Suez y con capacidad de transportar alrededor de un millón de barriles de petróleo. Entre los de máximo tamaño, se encuentran los Capesize, graneleros que por su tamaño no pueden cruzar los canales de Panamá ni de Suez, cuya capacidad oscila entre 150 mil y 200 mil toneladas.

También es importante señalar a las embarcaciones Triple E, clase de buques portacontenedores diseñados por la empresa Maersk Line. Son conocidos por su gran tamaño y capacidad de carga, así como por su enfoque en sostenibilidad y eficiencia energética. Cabe señalar que las embarcaciones Triple E son consideradas como las más grandes del mundo y están construidas específicamente para optimizar rutas globales de larga distancia a bajos costos unitario por contenedor y mejorar la eficiencia ambiental. Esto se logra mediante la velocidad reducida que puede disminuir el consumo de combustible hasta en 40% y reducir las emisiones en aproximadamente un 50% (Narrea, 2022).

La diversidad de los buques responde a las exigencias del comercio internacional, que demanda mayor volumen y eficiencia. No es ninguna sorpresa que entre la década de 1990 y 2000, se duplicó el tamaño máximo de los buques portacontenedores al pasar de 3,500 TEU a 7,000 TEU (Martner, 2002). Un elemento importante en la formación de la red global de puertos es la proliferación del transbordo. En otras palabras, la segmentación de rutas y, por ende, la proliferación de los servicios marítimos indirectos entre los diversos niveles jerárquicos de la red de puertos es la condición para concentrar carga en los hub portuarios y llenar buques cada vez más grandes. Por lo tanto, el transbordo se establece como el elemento unificador de las cadenas de transporte marítimo.

Más aún, la evolución tecnológica de la contenedorización ha dado lugar progresivamente a nuevas dinámicas en las relaciones entre países, regiones y puertos,

impulsadas por la constante presión sobre los costos de transporte y el creciente poder de las alianzas entre grandes operadores de transporte (Narajo, 2018). El transbordo no es un proceso único, sino que comprende diversas fases que permiten movilizar las mercancías desde los lugares de producción a los medios de transporte; y de estos a los de consumo. En este sentido, es indispensable la integración y el trabajo articulado entre los distintos modos de transporte que pueden incluir actividades terrestres (viales o ferroviarias), marítimas y, en algunos casos, aéreas.

Es por esta razón que la competitividad portuaria¹ entre países es una preocupación constante. En las últimas décadas, ha sido posible observar el surgimiento de empresas estatales, en su mayoría chinas, que han adquirido el control sobre numerosos puertos estratégicamente ubicados en todo el mundo.

Existen diversos factores que inciden en la competitividad portuaria. Según Acosta et al. (2012), las tendencias que han estado dominando durante las últimas décadas el negocio marítimo son el proceso de contenedorización de la mercancía, el aumento del tamaño de los buques portacontenedores, alianzas estratégicas, la seguridad portuaria y las regulaciones medioambientales. Por su parte, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2019) destaca que el desarrollo portuario no solo requiere de infraestructura eficiente, sino también contar con un diseño industrial y estructuras regulatorias eficaces. Históricamente, la competitividad en el sector portuario ha sido caracterizada por regularizaciones tarifarias, tráfico portuario cautivo, la alta concentración en el mercado de operadores portuarios y barreras impuestas a la construcción de nuevos puertos, entre otros factores.

Por su lado, Jiang et al. (2015) consideran que la competitividad portuaria está estrechamente relacionada con las decisiones de selección de puertos de los transportistas, y en aquellos puertos que pueden proporcionar servicios atractivos, confiables, eficientes y económicos. En la actualidad, los puertos del todo el mundo

¹ Acosta, Cerbán y Coronado (2012) definen a la competitividad portuaria como la situación donde los puertos, generalmente próximos, con negocios similares, desarrollan y aplican estrategias alternativas para atraer mayor cantidad de clientes o a clientes de mayor potencial. Es por esta razón que los puertos competitivos son aquellos que prosperan mediante prácticas, lo cual les permite posicionarse como líderes en un entorno de competencia global.

compiten por mejorar la eficiencia en la prestación de sus servicios logísticos. Por esta razón, el auge del comercio internacional es uno de los principales ejes de las economías de los Estados (Guibert, Cruz y Figueroa, 2015).

Naranjo (2018) señala que la eficiencia de los terminales de transporte ha aumentado considerablemente en la velocidad de los transbordos y, en consecuencia, en las cadenas de suministro. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2023), los portacontenedores tienden a permanecer más tiempo en los puertos de los países en desarrollo que en aquellos de naciones más desarrollados, elevando de esa manera sus costos operativos. Esto se debe a una combinación de procesos de despacho más eficientes, infraestructuras mejoradas y una mayor productividad laboral en estos últimos.

En este sentido, las demoras en los puertos indican ineficiencias portuarias que pueden atribuirse a obstáculos administrativos o institucionales relacionados con los procesos de despacho de mercancías. La inversión en digitalización y tecnología puede llegar a ser la clave para mejorar la previsibilidad y fiabilidad de los puertos, creando eficiencia y reduciendo las demoras (UNCTAD, 2023).

La conectividad portuaria ² también es un elemento que influye en la competitividad. A fin de medir y evaluar la conectividad marítima entre los países, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) ha desarrollado dos indicadores: el Índice de Conectividad de Transporte Marítimo de Línea (LSCI), que mide la integración de un país en las redes globales, y el Índice de Conectividad Portuaria de Línea (PLSCI), que evalúa el desempeño de puertos individuales.

De acuerdo con los datos más recientes del LSCI elaborados por la UNCTAD (2025), los países con mayor conectividad marítima a nivel mundial se concentran principalmente en Asia. Entre los países más conectados destacan China, Corea del Sur,

² Gómez y Sánchez (2021) la definen como la accesibilidad e integración de un país a la red de transporte marítimo de línea. Explican que este concepto se extiende a la calidad y capacidad de infraestructuras logísticas, como también a las prácticas que facilitan el comercio y la configuración de la red. Además, afirman que el incremento de la conectividad portuaria se encuentra estrechamente con el comercio internacional, ya que lo promueve. Por lo tanto, tiene un impacto tanto económico como sustentable.

Singapur, Malasia, Estados Unidos, España, India, Japón y el Reino Unido. Esta tendencia refleja el papel central que desempeña Asia en las redes globales de transporte marítimo y en el comercio internacional. En ALC, Panamá, México, Colombia, Brasil y Perú se encuentran entre las principales naciones conectadas (UNCTAD, 2024).

En la actualidad, se evidencia una tendencia hacia la generalización y estandarización de los equipos terminales modernos, lo que dificulta a los operadores obtener ventajas competitivas. Las diferencias en el mercado se centran en las capacidades de administración de los terminales y del tamaño del interior del puerto (Naranjo, 2018).

Por otro lado, la incertidumbre política, la política comercial de algunos países y los precios elevados de productos básicos y del petróleo ralentizan la evolución del comercio marítimo. En este sentido, la posibilidad de generar retrasos en las redes de servicios por los puertos se debe a cuatro razones: condiciones climáticas desfavorables, demoras en el acceso a los puertos, congestión en las terminales portuarias y consideraciones de seguridad (Naranjo, 2018).

1.2.9 Hub Portuario

Un hub portuario, o los llamados puertos pivotes, se caracterizan por su capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional, y logra alcanzar lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia (Martner, 2002).

Fossey (1997, como se cita en Martner, 2002), explica que los hub portuarios también son llamados puertos globales porque concentran, procesan, integran y redistribuyen los flujos de gran diversidad de cadenas productivas globales. Estos puertos constituyen un nodo central para varios modos de transporte y de comunicación. De igual manera, operan de manera que las actividades logísticas y de transporte se desarrollan de forma sincronizada.

El Banco Mundial (2010) establece dos características que diferencian a los hub portuarios de los puertos: tienden a ser geográficamente centrales para una región, atrayendo una cantidad considerable de carga que deberá fluir a través del puerto para luego ser transportada a su destino final, y pueden acomodar embarcaciones más

grandes que otros puertos de la región. Por lo tanto, un hub portuario es un puerto que desempeña un papel central en el sistema de transporte y logística internacional.

Capítulo 2: Revisión de la Literatura

Debido a que el estudio del presente trabajo de investigación se concentra en el impacto de la presencia del Puerto de Chancay en los países China, Corea del Sur y Japón, el estado de cuestión se dividirá en los siguientes puntos:

2.1 Estudios sobre el Puerto de Chancay y su impacto en el Perú

A nivel nacional, Luccia Buchelli realizó en el 2021 un análisis de las oportunidades que podrían ser explotadas del Puerto de Chancay. Investigó sobre la interconexión marítima y terrestre que se logren articular, las posibilidades de integración a rutas internacionales de comercio y las posibilidades de aumentar la diversidad e intensidad de la oferta exportable al mercado de Asia Pacífico, potenciando productos nacionales o de la región sudamericana. La autora explicó que el Puerto de Chancay es un proyecto que permitirá descongestionar el puerto del Callao, logrando aumentar la capacidad de recepción de carga de comercio marítimo, así como la apertura de un abanico de oportunidades para el Perú, como la creación y reconfiguración de cadenas de valor, la generación de conocimiento, innovación y tecnologías, así como la ampliación y diversificación de la oferta exportable.

Asimismo, según Buchelli, el Puerto de Chancay permitirá la adhesión a rutas marinas de conectividad internacional como el Conector Transoceánico, con potencial de trasladar envíos desde los principales puertos del Asia hacia Chile, Ecuador, Colombia, Bolivia, etc. De igual forma, este proyecto permitirá el desarrollo de infraestructuras económicas territoriales en la red portuaria de América Latina como Parques Industriales y zonas económicas especiales en la red. Sin embargo, la autora afirma que, tristemente, las autoridades peruanas carecen de estrategias para aprovechar los alcances de este puerto.

Por último, la autora concluye que este puerto permitirá convertir al Perú en un hub logístico para la región, fortaleciendo sus relaciones político-económicas hacia el norte del Asia y el Sudeste Asiático, y finalmente, que el Perú tome la delantera en ser el país más cercano a China y ser el eje para las relaciones del gigante asiático con el resto de la región.

En el 2022, Omar Narrea realizó una investigación en el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico sobre las oportunidades que implican la inauguración del Puerto de Chancay en el Perú. Estas son: La integración vertical y horizontal del consorcio de inversionistas, posición privilegiada de Chancay en el corredor transpacífico de la Nueva Ruta Marina de la Seda, y transbordo de contenedores en la región y crecimiento del comercio regional. Asimismo, cabe resaltar otro estudio realizado por Narrea en conjunto con Erick Martínez en el 2019 sobre la capacidad de generar un corredor multipropósito regional a partir de la inauguración del Puerto de Chancay.

Esta investigación, promovida por el Ministerio de Energía y Minas del Perú, analizó las redes de conectividad de la construcción portuaria y evaluó cuatro clústeres competitivos. Los autores concluyeron que, efectivamente, sí existen condiciones para configurar un corredor económico competitivo en Chancay-Oyón y Pucallpa.

Por su parte, Inocente y Sandoval (2023) de la Escuela Superior de Guerra ESFAP también alcanzaron una conclusión similar. Los autores afirmaron que la construcción del Puerto de Chancay es una transformación económica para el Perú y significativa para la región. También resaltaron su capacidad para recibir embarcaciones y su moderna infraestructura que lo convierten en un importante centro logístico para el comercio internacional.

Además, en junio del 2023, Manolo Villagra realizó un análisis de las repercusiones en el Comercio Sudamericano e impacto geoestratégico del Puerto de Chancay. Este estudio, publicado por el Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú, afirma que este proyecto fortalecerá el desarrollo económico del Perú con Asia – Pacífico. Además, concuerda con Buchelli al aseverar que las actividades económicas a desarrollar en el Puerto de Chancay descongestionarán la actividad del puerto del Callao. Por último, los autores mencionan que estos efectos combinados han sentado las bases para un crecimiento sostenible y han creado un futuro próspero para la región y sus habitantes.

En Chile, el Vicealmirante (r) Ignacio Mardones realizó en marzo del 2022 una investigación sobre el impacto geopolítico que el puerto de Chancay tendría en Chile, afirmando que esta mega estructura es la prueba clara de los desafíos que Chile debe sortear en su desarrollo y posicionamiento internacional. El autor afirma que el impacto

geopolítico del Puerto de Chancay a nivel local, nacional y regional será innegable y, que, a Chile, supondría una amenaza ya que desplazaría a importantes puertos del país como San Antonio o Mejillones.

En España, Francisco Onandia (2023) describió el proyecto del Megapuerto de Chancay con el objetivo de determinar la viabilidad estratégica y éxito del puerto teniendo en consideración los potenciales beneficios como los perjuicios que conlleva. El autor concluye que la construcción es viable y alcanzará el éxito de manera sostenible. En relación a los principales beneficios, Onandia destaca el aumento de la capacidad del comercio marítimo, la expansión del alcance y cantidad de operaciones comerciales que transitan por el Perú y el incremento del comercio de productos. Sin embargo, al mismo tiempo identifica que los principales perjuicios son el impacto ambiental debido a la potencial contaminación de las aguas marino costeras.

Como es posible evidenciar, los antecedentes de investigación sobre el desarrollo y operación del Puerto de Chancay resaltan su potencial transformador. Estos trabajos lo presentan como una infraestructura portuaria significativa en el Perú. Varios estudios destacan su capacidad para descongestionar el Puerto del Callao, aumentar la capacidad de recepción de carga y diversificar la oferta exportable hacia el mercado de Asia-Pacífico. Asimismo, debido a su ubicación estratégica, los trabajos identifican las oportunidades de conectividad con las rutas internacionales de comercio, como el Corredor Transoceánico. Por último, las investigaciones sugieren que el puerto podría impulsar el desarrollo de infraestructura económica adicional, como parques industriales y zonas económicas especiales, tanto en Perú como en la región de América Latina.

2.2 Estudios sobre las relaciones del Perú con China

La presencia de la República Popular China en Perú ha sido estudiada en el Perú exhaustivamente desde la década de los noventa, reflejando el creciente interés nacional en el país asiático. Carlos Aquino Rodríguez, economista peruano especializado en economía internacional y Asia Pacífico, realizó en el 2013 una investigación centrada en el estado de los estudios sobre China en el Perú. Explica que, en los últimos años, el enfoque de los estudios peruanos sobre China se concentra sobre todo en el aspecto económico a razón de su presencia comercial en el Perú con la finalidad de comprender la relación económica entre ambos países. Asimismo, la dependencia económica es un

tema recurrente que divide a la academia. Por un lado, existen aquellos autores que esbozan su preocupación sobre la dependencia económica de las relaciones sino-peruanas, mientras que otros resaltan el beneficio mutuo de ambas naciones.

Carlos Aquino volvió a realizar un estudio en el 2019 donde afirma que la relación socio comercial entre China y Perú es asimétrica. Explica que mientras el 95% de lo que el Perú exporta a China son materias primas, China le vende productos manufacturados. Además, explica que algunos productos chinos vienen con precios dumping al Perú, por lo cual, se genera un escenario de competencia desleal. Respecto a los beneficios del Tratado de Libre Comercio – TLC firmado en el 2013, explica que para el 2016, se pueden evidenciar sus efectos positivos en el aumento de las exportaciones de productos agroindustriales.

En el 2016, Johana Lucar realizó una investigación centrada en el análisis de la cooperación internacional entre China y Perú mediante una metodología descriptiva, analítica e inductiva. Evidenció que la cooperación internacional es, para China, un instrumento de política exterior que le ayuda a conseguir su objetivo económico en el Perú el cuál es el aprovechamiento de recursos naturales. Por su parte, Perú considera a China como un actor internacional importante en su política exterior y para el desarrollo de su economía doméstica. La autora afirma que, para el 2016, la relación entre los dos países es bilateral donde el Perú cumple el papel de receptor y China el de ofertante. Por último, la autora recomienda que la posición del Perú frente a China en términos de cooperación debe ser estratégica, convirtiéndose en un ofertante de cooperación internacional para el país asiático más allá de ofrecer únicamente cooperación técnica a través de becas de estudios.

Sobre los beneficios y desventajas del Tratado de Libre Comercio pactado entre China y Perú, Alain Fairlie Reinoso, profesor principal del departamento de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Perú, realizó un estudio en el 2019 centrado en la influencia del TLC con China en los flujos comerciales en el Perú. Mediante un análisis de modelo de gravedad aumentado abarcando el periodo 1998 al 2017, se llegó a la conclusión que el TLC con China ha tenido impacto positivo tanto en las exportaciones como en las importaciones del Perú. Fairlie también evidenció que el impacto sobre las exportaciones ha sido más del doble respecto a las importaciones, centrado

principalmente en el sector de materias primas. Esto se agrava al evidenciar que la canasta exportadora peruana no se ha diversificado en el tiempo, sino que se ha profundizado la exportación primaria. Este escenario genera vulnerabilidad al Perú frente a cambios en los precios internacionales de las materias primas.

Julio Chan (2019) llegó a una conclusión similar al afirmar que el TLC ha sido beneficioso para el Perú. El autor explica que, si bien la estructura del comercio es interindustrial, las exportaciones no tradicionales han crecido consistentemente, lo cual sugiere un futuro positivo para ellas, en especial las del sector agroindustrial no tradicional.

En el 2020, Nadia Urriola, María Osterloh y Xianzheng Deng realizaron una investigación centrada en el análisis del impacto a corto y largo plazo de la Inversión Directa China en el crecimiento económico del Perú entre los años 2001 al 2018 en base a datos estadísticos obtenidos del Banco Central del Perú y del Banco Mundial. Para ello se empleó el modelo de autor regresión vectorial (VAR), la prueba de Dickey-Fuller aumentada, la prueba de cointegración de Johansen y la prueba de causalidad Granger para el análisis de datos a través de la función de producción. Los resultados encontrados fueron positivos, afirmando que efectivamente la Inversión Extranjera Directa (IED) china tuvo un impacto significativo en el crecimiento económico del Perú. A la luz de las conclusiones, el gobierno peruano debería considerar la inclusión del país en la Iniciativa de la Franja y la Ruta para incrementar la inversión extranjera, especialmente de China, a través de una importante diversificación y beneficiarse del interés chino en nuestra economía.

En relación al impacto de la BRI en las relaciones sino-peruanas, el coronel Mario Cáceres Solís del Ejército del Perú evaluó las oportunidades y desafíos que presentarían para el Perú. El autor señala que el principal desafío que debe enfrentar el Perú en la incorporación de la BRI es evitar la dependencia económica que podría poner en peligro la Seguridad Nacional y que limite la soberanía nacional. Para ello, es esencial que se impulse la diversificación de inversiones en el Perú y concientizar a la población sobre las oportunidades comerciales con China. Asimismo, el autor hace hincapié en la necesidad de formular políticas que disminuyan las diferencias sociales y las brechas económicas.

En Inglaterra, Rubén González-Vicente realizó un estudio en el 2012 con el objetivo de determinar la existencia de dependencia en las relaciones económico-

políticas de China con el Perú. El autor explica que, mientras que las elites de China y Perú se han beneficiado de sus relaciones económicas, otras poblaciones menos privilegiadas no han sido testigos del mismo crecimiento. En este sentido, el autor subraya un contraste marcado y problemático entre los objetivos a largo plazo de los planes económicos formulados por ambos países y las consecuencias inmediatas de la explotación y la desposesión que sustentan. Si bien una perspectiva económica política agregada puede identificar tendencias divergentes en el desarrollo industrial de China y Perú, el artículo ha destacado las tendencias convergentes en las formas en que las poblaciones marginales (principalmente rurales) son explotadas o desposeídas en ambos países en aras del crecimiento económico.

En Canadá, Angulo-Bustinza, Arce-Larrea, Calderón-Contreras y Florez-García (2022) investigaron sobre el efecto del comercio entre China y el Perú en el crecimiento económico del país andino en el periodo del 2000 al 2019. Mediante una metodología cuantitativa, los autores concluyeron que el crecimiento del comercio exterior entre ambos países influye directa, positiva y significativamente en el ingreso laboral, el Producto Bruto Interno y en la productividad laboral. No obstante, se evidenció que el crecimiento del comercio Perú-China no incide en la tasa de empleo vulnerable, el índice de Gini, la esperanza de vida al nacer y la pobreza. En tal sentido, los autores afirman que el crecimiento económico inclusivo se ve afectado por el crecimiento económico entre China y el Perú.

Por otro lado, respecto a los trabajos que analizan el impacto de BRI en las relaciones sino-peruanas, el autor Xiaoxu Zhang (2023) brinda una interesante perspectiva en su trabajo publicado en la revista inglesa *Ibero-América Studies*. Con el objetivo de analizar la intención de la política china hacia América Latina y la realidad de las relaciones sino-peruanas, el autor, mediante una investigación mixta., afirma que la iniciativa china no genera ni amenazas ni discriminaciones para el desarrollo del Perú. Afirmó que las inversiones chinas apoyan mucho a la economía peruana y que son una ayuda estratégica para el Perú. También explica que, al contrario de la creencia popular, la presencia de China en el Perú es aún muy limitada, ocupando solo el 2% de las IED, mientras que Reino Unido, Estados Unidos, España y Chile ocupan aproximadamente el 63%. Por último, el autor concluye que las relaciones comerciales entre ambos países

son realmente complementarias y de beneficio mutuo. Perú es un proveedor importante de materias primas para China, y China es un importante mercado para los productos peruanos.

Otro estudio interesante sobre las relaciones sino-peruanas es el Kerry Ratigan en el 2021 en Alemania. Con la finalidad de determinar la opinión pública de los peruanos frente a la inversión china en el Perú, el autor analizó los documentos del Proyecto de Opinión Pública de América Latina y del China Global Investment Tracker. Ratigan concluyó que los peruanos tienen una impresión general positiva en Perú, especialmente en comparación con Estados Unidos. Asimismo, el autor identificó que China usa la ayuda internacional como una herramienta estratégica para obtener la simpatía de la población peruana, y en general, de la región latinoamericana.

Como es posible observar, las investigaciones sobre las relaciones bilaterales del Perú con China presentan diversos enfoques. Se puede concluir que, aunque la relación sino-peruana ofrece oportunidades económicas significativas, también plantea desafíos en términos de dependencia económica y seguridad nacional. Las investigaciones sugieren que una postura estratégica por parte de Perú y una diversificación de sus socios comerciales podrían mitigar estos riesgos.

2.3 Estudios sobre las relaciones del Perú con Corea del Sur

La literatura sobre las relaciones bilaterales entre Corea del Sur y Perú es escasa, siendo la Academia Diplomática del Perú y el Centro de Estudios sobre China y Asia – Pacífico de la Universidad del Pacífico las principales fuentes de información.

A nivel nacional, en el 2010, Kyung Cheol Seok estudió la importancia de la cooperación económica entre Corea del Sur y Perú en el proceso de desarrollo de ambos países durante el periodo de 2006 a 2009. El autor identificó que unos de los principales problemas en las relaciones de cooperación económica entre ambos países es la falta de un TLC que facilite el intercambio comercial. Asimismo, afirma que existe una relación directa en el establecimiento de un acuerdo comercial entre Corea del Sur y Perú, y el crecimiento de la economía peruana. En el 2023, Gabriel Arrieta realizó un análisis sobre la evolución de los flujos de exportación entre Perú y Corea del Sur entre 1965 al 2022, con la finalidad de brindar sugerencias para el fortalecimiento del comercio bilateral. Evidenció que, durante este periodo de tiempo, las exportaciones peruanas hacia Corea

del Sur tuvieron una tendencia creciente anual de 14,6 %, pero las importaciones crecieron solamente a una tasa de 7%. En relación a las sugerencias, Arrieta identificó tres espacios de oportunidades para el comercio bilateral: El fortalecimiento del comercio digital con el Korean New Deal³ que brindaría oportunidades comerciales a las exportadoras peruanas debido a que pueden aprovechar las plataformas digitales para posicionarse en el mercado coreano y ofrecer sus principales productos de exportación; el aprovechamiento del acuerdo comercial pactado entre ambas partes en el 2011 en productos de la agroindustria; y las características de la demanda coreana que representa actualmente un desafío para las exportadores peruanas.

En el 2023, el embajador de la República de Corea en el Perú, Yungjoon Jo, analizó las relaciones bilaterales entre Perú y Corea del Sur con la finalidad de brindar iniciativas de cooperación en diversos sectores. El embajador afirma que ambas naciones pueden ser los extremos de un puente de cooperación entre Asia del Este y América Latina. Asimismo, asegura que existen muchas oportunidades para afianzar esta tendencia e impulsar el potencial de las relaciones bilaterales.

Además, en el 2023, Paul Duclos Parodi realizó un análisis a las relaciones bilaterales de Corea del Sur y Perú en el rubro digital. El autor considera que el Perú tiene una posición privilegiada con el país asiático, el cual puede y debe usar para fortalecer su capacidad digital.

Tras haber revisado la literatura sobre las relaciones del Perú con Corea del Sur, es posible afirmar que estas relaciones presentan un creciente potencial debido a que, a pesar de los desafíos actuales, existe un consenso en que las relaciones entre Corea del Sur y Perú poseen un considerable potencial de desarrollo. Las oportunidades en el comercio digital, la agroindustria y la cooperación general podrían ser claves para maximizar los beneficios mutuos y fortalecer el vínculo bilateral.

³ El Korean New Deal consiste en una estrategia de desarrollo nacional para el crecimiento económico post-pandemia y tiene como objetivo principal acelerar las transacciones a la energía verde y digital de la República de Corea (Sohn Ji-ae, 2021). Según Arrieta, este programa prioriza la importancia del uso de tecnologías en la integración económica, empleando procesos de comercio electrónico.

2.4 Estudios sobre las relaciones del Perú con Japón

Los estudios académicos y científicos sobre las relaciones bilaterales entre Perú y Japón son limitados. Si bien existen investigaciones que analizan diversos aspectos de la relación, como la historia, economía, migración y cooperación, el volumen es escaso, y no se explora con profundidad las características de la relación entre ambos países. Asimismo, la principal fuente de información proviene de informes de entidades gubernamentales peruanas y japonesas.

A nivel nacional, en el 2008, Terusuke Terada, exembajador de Japón, realizó una investigación basada en dos conferencias dictadas por el autor en el 2006 con la finalidad de analizar las relaciones bilaterales entre Perú y Japón, con miras a la cooperación e intercambio multilateral, así como analizar el caso Fujimori y su impacto en las relaciones. El autor concluye que, a fin de que ambos países alcancen un estado de relaciones privilegiadas y sólidas, es imprescindible que ambos gobiernos concluyan un acuerdo de Asociación Económica similar al que Japón estableció con México en 2004 y Chile en 2007. Este acuerdo impactaría positivamente en la facilitación del libre movimiento de bienes, personas, servicios y capitales.

Alison Urquiza realizó en el 2017 un análisis comparativo de las relaciones de Japón con diferentes países de la región con el objetivo de determinar el nivel de dinamismo de las relaciones bilaterales entre el Perú y Japón en los ámbitos político, diplomático, económico – comercial y cooperación multilateral, así como aportar conocimiento. La autora concluyó que las relaciones entre Perú y Japón se ubican, respecto a su dinamismo, en un ámbito intermedio respecto a las relaciones del país asiático con otros países de la región. Asimismo, considera necesario que se impulsen las relaciones tomando en consideración las ventajas comparativas que ofrece el Perú en relación a otros países de Latinoamérica.

En el 2023 Saray, Montes, Sotomayor, Pantaleón, Heredia y Pintado investigaron el impacto del TLC entre Japón y Perú durante el periodo de 2011 a 2022 con el objetivo de examinar la dinámica comercial entre ambos países. Mediante la aplicación de un enfoque cuantitativo, alcance descriptivo y diseño longitudinal, los autores evidenciaron un crecimiento promedio anual de las exportaciones peruanas a Japón y de la balanza comercial, a pesar de también evidenciar una disminución en las importaciones.

Evidenciaron también que, según el índice Balassa, tanto las exportaciones como las importaciones se concentran en los mismos sectores. Por último, afirmaron que Japón es el más beneficiado del TLC.

Otra investigación que analiza el impacto del TLC es el de Carlos Posada en el 2023. El autor describió las negociaciones y el impacto del TLC entre Japón y Perú en base a su experiencia como negociador en el Acuerdo de Asociación Económica entre el Perú y Japón. El autor concluyó que además del impacto económico, el TLC entre Perú y Japón ha fortalecido la relación bilateral, promoviendo el intercambio cultural, turístico y educativo, mejorando el entendimiento mutuo y consolidando la amistad entre ambas naciones. Además, el autor resalta que la política comercial de apertura es la vía esencial para la integración del Perú con el mundo, particularmente con los países que el Perú tiene mayor potencialidad de crecimiento y complementariedad.

Por otro lado, Rubén Berríos en Canadá realizó en el 2005 un análisis de las relaciones del Perú y Japón, centrándose en la dimensión económica (comercio, ayuda e inversión), así como los aspectos políticos, bajo la hipótesis que Japón emplea una política económica pragmática con tendencias a invertir más y brindar asistencia para el desarrollo a países con quienes comparte vínculos étnicos. En tal sentido, Berríos explora las formas en que el vínculo étnico entre las naciones impactó en las relaciones. El autor concluye que los vínculos étnicos entre el país andino y el asiático no fueron los suficientemente fuertes para superar las decisiones tomadas sobre la base de consideraciones prácticas de evaluación de riesgos y el deseo japonés de tomar las decisiones más gratificantes desde el punto de vista político y económico, demostrando la predominancia del realismo en las relaciones bilaterales. Asimismo, resalta que, por parte del Perú, el país andino no logró desarrollar estrategias unificadas que fortalezcan las relaciones económicas y diplomáticas con el país asiático. Finalmente, Berríos afirma que las relaciones entre Perú y Japón solo se fortalecerán si se promueve más el comercio bilateral, la ayuda y la inversión y, para que esto suceda, es necesario ir más allá de los esfuerzos diplomáticos y desarrollar acciones claras.

En resumen, la literatura sobre las relaciones entre Perú y Japón revela una serie de desafíos y oportunidades que reflejan la compleja relación bilateral. Esta relación, aunque positiva y en crecimiento, se beneficiaría de un enfoque más estratégico y

coordinado para maximizar los beneficios mutuos. La implementación de políticas con énfasis en el comercio y la cooperación cultural podrían ser claves para profundizar y fortalecer esta relación bilateral.

Capítulo 3: Metodología

3.1 Determinación del Problema

La actividad portuaria desempeña un papel crucial en la independencia económica de las naciones y se posiciona como un elemento estratégico en las relaciones comerciales internacionales. Mas aún, no solo son fundamentales para facilitar el intercambio exterior, sino que también impulsan el progreso al fomentar el crecimiento de las regiones, ya que estimulan diversos flujos comerciales, generan empleo y desempeñan un papel integrado en el desarrollo general de una nación (Rúa Costa, 2006).

De acuerdo con la corriente de pensamiento liberal de la teoría de las relaciones internacionales, la interdependencia económica entre las naciones crea incentivos y las condiciones necesarias para asegurar la cooperación internacional debido a que los Estados dependen unos de otros para el crecimiento económico y el desarrollo nacional. Se espera que la interdependencia genere tanto la necesidad de cooperar como las capacidades e inclinaciones para hacerlo (Barbé, 2020, p. 94). En este contexto, la interconexión portuaria y la interdependencia económica se encuentran estrechamente relacionadas.

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, los puertos son un elemento esencial en la cadena del comercio internacional, siendo la interconexión portuaria fundamental para facilitar el comercio entre países y continentes. A medida que los puertos se conectan entre sí, se vuelve más eficiente el comercio, lo cual conduce a una mayor interdependencia económica. La magnitud de esta cooperación puede oscilar significativamente desde la negociación diplomática puntual hasta la creación de una organización o entidad en la que los Estados asuman compartir su soberanía, iniciando así un proceso de integración. La existencia de intereses mutuos, objetivos y necesidades similares o complementarias entre los países; la distribución equitativa de costes, riesgos y beneficios entre las partes; la confianza y reciprocidad, constituyen condiciones fundamentales que favorecen el establecimiento de relaciones de cooperación (Barbé, 2020).

Por otro lado, el pensamiento realista en las relaciones internacionales se centra en la competencia por el poder y la seguridad nacional. De acuerdo con Barbé (2020),

todos los Estados persiguen un objetivo común: maximizar su poder o, al menos, evitar su pérdida. En este sentido, los Estados se esfuerzan por mejorar o mantener su posición en la estructura de poder global. Desde este enfoque teórico, los puertos, en especial las inversiones portuarias en territorio extranjero juegan un papel crucial en la búsqueda y consolidación del poder, así como en la seguridad de los Estados. En la actualidad, China es el país que lidera las inversiones extranjeras en infraestructura portuaria a nivel global.

Las dinámicas económicas generadas por los puertos en las redes de transporte están intrínsecamente vinculadas con la política del dominio geopolítico. Por este motivo, los puertos tienen, por naturaleza, una consideración geopolítica, ya que actúan como nodos que permiten a un país ejercer influencia económica y política más allá de su territorio. Los puertos permiten la influencia extraterritorial y cuanto más dominante sea un país en la economía de la construcción y operación de puertos, mayor será esa influencia (Noorali, Flint & Ahmadi, 2022).

Es por ello que se considera que la operación del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay permitirá que el país se convierta en líder regional a nivel comercial y consistirá en el primer centro logístico del Pacífico sudamericano. Asimismo, Buchelli afirma que este proyecto abrirá nuevas oportunidades para el Perú, como la creación y reconfiguración de cadenas de valor, la generación de conocimiento e innovación.

En pocas palabras, la presencia del Puerto de Chancay no solo constituye una oportunidad económica para el Perú, sino también inscribe al país en una dinámica geopolítica más amplia. La competencia entre las grandes potencias, especialmente entre Estados Unidos y China, ha intensificado la búsqueda de nuevos nodos logísticos y comerciales a nivel global. En este contexto, el Puerto de Chancay se posiciona como un activo estratégico que puede atraer inversiones y fortalecer las relaciones del Perú con la región de Asia Pacífico en diferentes ámbitos: económico, político y cultural. Sin embargo, esta mayor interconexión también plantea desafíos, como la posibilidad de una mayor dependencia económica, así como riesgos asociados a la seguridad y soberanía nacional.

Por este motivo, esta investigación propone explorar las implicaciones geopolíticas del desarrollo y operación del Puerto de Chancay en las relaciones

bilaterales del Perú con tres países: China, Corea del Sur y Japón. El analizar los efectos de esta infraestructura portuaria en diversos ámbitos –económico y político– busca comprender cómo el puerto puede transformar la posición del Perú en la región, y las oportunidades y desafíos que esto representa a largo plazo.

En relación con China, el Perú mantiene relaciones comerciales y diplomáticas formales con el país desde 1971, cuando el Perú le brindó su reconocimiento. Desde entonces, sus relaciones bilaterales se han fortalecido significativamente. En el 2010 ambos países suscribieron un TLC que los ha beneficiado mutuamente, permitiendo el crecimiento del comercio exterior y del Producto Bruto Interno (PBI). Actualmente, China es el principal destino de las exportaciones peruanas, así como Perú es el segundo destino de las inversiones chinas en la región de América Latina.

Por otro lado, Corea del Sur y Perú mantienen relaciones desde 1963. Mientras que para el 2010 el comercio entre ambas repúblicas todavía era insignificante, a pesar de la capacidad productiva y tamaño de ambos países (Kyung Cheol Seok, 2010); tras la firma del Tratado de Libre Comercio, en el 2011, y la reducción de las barreras arancelarias, el valor de las exportaciones peruanas a Corea del Sur ha crecido a un promedio anual de 6,52% (Yungjoon Jo, 2023).

Por su parte, Japón y el Perú mantienen relaciones diplomáticas desde 1873, siendo el primer país de Latinoamérica en haberlo hecho, así como el primero en recibir inmigración japonesa. En el 2012, ambos países suscribieron un Acuerdo de Asociación Económica (AAE), y actualmente Japón es el tercer mayor socio comercial del Perú en Asia y el tercer destino de las exportaciones peruanas.

En virtud de lo expuesto, resulta interesante y provechoso investigar los efectos geopolíticos del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con los países mencionados, utilizando como marco teórico el pensamiento geopolítico, la teoría de las relaciones internacionales y la conectividad portuaria.

3.2 Tipo de Investigación

La presente investigación es de tipo cualitativa, ya que busca analizar cómo la construcción del Puerto de Chancay incide en las relaciones geopolíticas del Perú con tres potencias asiáticas: China, Corea del Sur y Japón. Es de carácter descriptivo-explicativo, pues describe las características de dichas relaciones bilaterales y explica su

transformación en función de un eje estratégico común. Asimismo, se emplea un diseño no experimental y un enfoque de estudio de caso comparado.

Se utilizará el análisis documental de fuentes oficiales como informes del Ministerio de Relaciones Exteriores, ProInversión, MINCETUR y organismos internacionales. Además, se empleará el análisis de contenido para examinar los discursos oficiales de los mandatarios y ministros de los países involucrados. Se realizará también una revisión bibliográfica exhaustiva de estudios académicos recientes sobre puertos estratégicos, diplomacia china y geopolítica marítima.

Las unidades de análisis serán las relaciones bilaterales entre el Perú y China, Corea del Sur y Japón, entendidas como los vínculos diplomáticos, comerciales y estratégicos influenciados por la construcción del Puerto de Chancay. Estos tres países fueron seleccionados por su importancia en el comercio exterior peruano y su proyección geoestratégica en el Pacífico.

La elección de una metodología cualitativa y de análisis documental permite abordar en profundidad las implicancias estratégicas y diplomáticas del caso estudiado. El enfoque comparado facilita identificar similitudes y diferencias en las reacciones de los países asiáticos ante el proyecto portuario de Chancay, ofreciendo un panorama integral de su impacto geopolítico en la región

3.3 Justificación

3.3.1 Justificación Teórica

La Política Internacional es una rama de la Ciencia Política que tiene por objeto el estudio descriptivo y explicativo de la distribución, ejercicio, fundamentos y la organización del poder político en la sociedad internacional (Miró Quesada, 2013). La Ciencia Política, como disciplina académica matriz, proporciona los fundamentos teóricos y metodológicos para comprender los fenómenos políticos en el ámbito doméstico, por su parte, la Política Internacional constituye una rama esencial del campo que estudia las relaciones internacionales entre los Estados y los demás actores del sistema internacional.

Las relaciones internacionales constituyen una disciplina académica que se ocupa del estudio de las interacciones entre países, organizaciones internacionales y otros

actores no estatales. Esta disciplina se encuentra estrechamente relacionada con la Política Internacional y, por ende, con la Carrera Académica Profesional de Ciencia Política.

La disciplina de las relaciones internacionales se divide en diferentes enfoques teóricos que se emplean para explicar las relaciones entre los actores del sistema internacional. Según Barbé (2020), las principales corrientes teóricas son las siguientes: Realismo, liberalismo, constructivismo y las voces críticas.

El liberalismo sostiene que los Estados pueden cooperar para resolver problemas comunes y que el comercio y la inversión pueden conducir a la paz y la estabilidad. En este marco teórico, la interdependencia económica se convierte en un elemento central, ya que explica cómo los vínculos crecientes entre las sociedades generan incentivos para la cooperación y reducen la probabilidad de conflicto. Según Barbé (2020), esta interdependencia constituye la interpenetración de las sociedades alentada por los flujos de bienes, servicios, capitales, ideas y personas, que conectan a unas con otras en múltiples dimensiones como la económica, científica e intelectual.

En este marco, el comercio entre Perú y China ha dado lugar a una forma de interdependencia económica, en la medida en que ambos países participan activamente en el intercambio de productos y servicios. Sin embargo, esta interdependencia resulta asimétrica, pues mientras para nuestro país China es su principal socio comercial y destino de exportaciones clave como el cobre, para China el comercio con Perú representa una fracción menor dentro de su red global.

La conectividad portuaria se relaciona con la interdependencia económica y social, siendo esta la capacidad de los puertos para conectarse entre sí de manera eficiente y efectiva. Esta actividad facilita el comercio entre países ya que reduce los costos de transporte y los tiempos de entrega. Por esta razón, los estudios sobre la interdependencia económica y la conectividad portuaria forman parte de la carrera de Ciencia Política ya que ambas áreas se relacionan con la política internacional y las relaciones internacionales.

Ambos temas son importantes para comprender las relaciones internacionales. La interdependencia económica puede conducir a una mayor cooperación entre países, ya que los países tienen un interés mutuo en mantener relaciones comerciales y de inversión

fluidas. La conectividad portuaria puede facilitar el comercio y la inversión entre países, lo que puede conducir a una mayor interdependencia económica.

3.3.2 Justificación Contextual

El Puerto de Chancay tiene una importancia multifacética, la cual abarca diversos aspectos de relevancia para la disciplina de las relaciones internacionales. En el marco contextual, investigar sobre las implicancias de esta infraestructura en las relaciones internacionales del Perú con los países que integran la región de Asia Pacífico significa llegar a comprender un acontecimiento de gran trascendencia en la actualidad.

De igual forma, el fortalecimiento de las relaciones bilaterales es un proceso fundamental para mejorar la cooperación entre países y generar beneficios mutuos. En tal sentido, comprender la posible evolución de las relaciones bilaterales del Perú con el Asia Pacífico a raíz de la instauración del Puerto de Chancay es esencial para el diseño de políticas exteriores y estrategias comerciales y culturales que pueda llevar a cabo el Estado peruano. Por lo tanto, la presente investigación posee finalidad tanto científica como práctica.

Es necesario resaltar que, si bien el Estado establece el marco normativo, el éxito del puerto depende, en gran parte, de la actividad privada. Son las empresas dedicadas al transporte de mercancías, operadores logísticos y exportadores e importadores los que, mediante el uso de esta infraestructura, dinamizarán el intercambio comercial.

3.4 Tipología de Investigación

3.4.1 Tipo de investigación

La elección del tipo de investigación depende del objetivo, problema de investigación y de las hipótesis que se formulen en el trabajo, así como de la percepción epistemológica de la persona o del equipo investigador (Bernal Torres, 2010, p. 121). Siendo el objetivo principal del presente trabajo de investigación evaluar el impacto geopolítico del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón, mediante el análisis del impacto de esta infraestructura portuaria en los

ámbitos políticos y económicos, entonces una investigación de tipo exploratoria es la más apropiada.

La investigación busca entender como el desarrollo y operación del Puerto de Chancay impactará en las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón. La investigación explora las relaciones causales y las implicaciones de esta infraestructura portuaria en términos de economía, política y seguridad, tratando de explicar los efectos geopolíticos específicos de la infraestructura portuaria.

3.4.2 Enfoque de investigación

Dado que la pregunta es “¿Cuál es el impacto geopolítico del desarrollo y operación del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económicos y políticos?”, se busca describir, comprender y explorar los posibles escenarios del Puerto de Chancay en las dinámicas mencionadas. A fin de responder esta pregunta, se recurrirá a datos cualitativos de estudios previos de infraestructuras similares, así como informes oficiales. Por lo tanto, el enfoque de investigación del presente trabajo es cualitativo.

Según Sampieri y Mendoza (2008, como se cita en Sampieri y Mendoza, 2023) la investigación cualitativa busca comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los principales autores. Además, la elaboración del presente estudio tiene las siguientes fases / etapas.

1. Fase descriptiva: se realizará una descripción detallada de las relaciones bilaterales entre Perú y los países asiáticos, así como del proyecto del Puerto de Chancay. Se empleará el análisis documental para contextualizar el estudio.
2. Fase explicativa: se buscará establecer relaciones de causa y efecto entre el desarrollo del puerto y los posibles cambios en las relaciones bilaterales. A partir de la recolección de datos sobre el comercio bilateral, cooperación y discurso de actores claves durante el primer año de operación del Puerto, se buscará identificar patrones y tendencias que puedan explicar como el Puerto impactará en las relaciones bilaterales.
3. Fase exploratoria: se integrarán los hallazgos de las fases anteriores para formular conclusiones generales sobre el impacto geopolítico del Puerto de Chancay.

Aunque la investigación ha seguido un enfoque mayormente descriptivo y explicativo, se empleará un análisis exploratorio para generar nuevas perspectivas a partir de los datos recolectados. Se pondrá especial énfasis en cómo la operatividad lograda en el primer año abre nuevas oportunidades para el fortalecimiento de las relaciones bilaterales.

3.5 Formulación del Problema

3.5.1 Problema general

¿Cómo impactará geopolíticamente el desarrollo y operación del Puerto de Chancay en las relaciones del Perú China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económicos y políticos?

3.5.2 Objetivo principal

Determinar las implicancias geopolíticas del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económicos y políticos.

3.5.3 Problemas secundarios

1. ¿Qué posibles impactos podría tener el desarrollo y la futura presencia del Puerto de Chancay en la conexión del Perú con la región de Asia Pacífico, según las tendencias actuales y los estudios previos sobre infraestructuras similares?
2. ¿Cuál es la naturaleza y alcance de las relaciones internacionales actuales entre el Perú con China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económico y político?
3. ¿Cuáles son las dinámicas económicas y políticas que podrían surgir como resultado de la presencia del Puerto de Chancay en las relaciones entre Perú con China, Corea del Sur y Japón?
4. ¿Cuáles son los factores que facilitan u obstaculizan las dinámicas económicas y políticas que podrían surgir como resultado de la presencia del Puerto de Chancay en las relaciones entre Perú con China, Corea del Sur y Japón?

3.5.4 Objetivos secundarios

1. Determinar los posibles impactos del desarrollo y presencia del Puerto de Chancay en la conexión del Perú con la región de Asia Pacífico, según las tendencias actuales y los estudios previos sobre infraestructuras similares.
2. Explicar la naturaleza y alcance de las relaciones internacionales actuales entre el Perú y China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económico y político.
3. Determinar las dinámicas económicas y políticas que podrían surgir como resultado de la presencia del Puerto de Chancay en las relaciones entre Perú con China, Corea del Sur y Japón.
4. Determinar los factores que facilitan u obstaculizan las dinámicas económicas y políticas que podrían surgir como resultado de la presencia del Puerto de Chancay en las relaciones entre Perú y China, Corea del Sur y Japón.

3.6 Hipótesis

3.6.1 Hipótesis Principal

Las implicancias geopolíticas del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económicos y políticos pueden ser: a) incremento de la cooperación económica, reconfiguración de alianzas estratégicas con los países, y b) escenarios de tensión geopolítica.

En relación al incremento de la cooperación económica, es un hecho que el Puerto de Chancay permitirá ampliar la participación del Perú en las cadenas de valor. Chancay permitirá a Perú integrar más eficientemente sus cadenas de suministro con mercados en Asia Pacífico. Esta ampliación de la cadena de valor se manifestará en la optimización de los procesos de producción, manufactura y distribución. La proximidad y la mejora en la infraestructura logística facilitarán el acceso a materias primas y componentes de alta calidad provenientes de Asia, y permitirá a Perú exportar productos terminados de mayor valor agregado. Por lo tanto, la presencia del puerto facilitará un incremento en la cooperación económica entre Perú y estos tres países, promoviendo un aumento en el comercio y atrayendo inversiones extranjeras directas en sectores clave como infraestructura, logística y bienes de consumo. La competitividad del Puerto de Chancay en términos de capacidad y eficiencia atraerá inversiones extranjeras directas en la zona adyacente. Inversores de China, Corea del Sur y Japón podrían ver oportunidades en

sectores como el desarrollo inmobiliario, la logística y los servicios relacionados con el puerto. Corea del Sur y Japón, conocidos por su experiencia en desarrollo infraestructural y tecnología, pueden invertir en la modernización de la infraestructura portuaria, así como en la construcción de instalaciones complementarias como zonas de libre comercio, centros logísticos y parques industriales.

Sobre la reconfiguración de las alianzas estratégicas, el desarrollo del puerto fortalecerá las relaciones bilaterales del Perú con los tres países. Debido a la inversión extranjera china en la construcción del puerto y el aumento de la cooperación económica, se afirma que su operación incrementará la dependencia económica del Perú de los mercados de Asia. Esta situación impactará los objetivos de la política exterior peruana al posicionar a la región de Asia Pacífico como una prioridad estratégica para fortalecer la influencia y el poder del Estado peruano. Al enfocarse en esta región, Perú buscará maximizar sus beneficios económicos y estratégicos, consolidando su papel en el escenario internacional y asegurando una posición más robusta en las dinámicas geopolíticas globales.

Por último, el Puerto de Chancay tendrá un impacto geopolítico significativo a nivel regional. La influencia económica y estratégica de China, Corea del Sur y Japón, aunque especialmente China, generará tensiones geopolíticas en temas de seguridad que podrían afectar las relaciones bilaterales actuales con otros países, como Estados Unidos. Adicionalmente, se pueden llegar a presentar tensiones geopolíticas y económicas, especialmente en relación con el equilibrio de poder regional y la gestión de los recursos y rutas comerciales en el Pacífico Sur. En relación a China, debido a que el puerto ha recibido una inversión significativa de esa procedencia, puede aumentar la influencia del gigante asiático en el Perú y la región. Esta influencia, si no se gestiona bien, puede atentar contra los derechos de tránsito y acceso al mar peruano, situación que podría dar lugar a disputas sobre la jurisdicción y el control de las actividades en las zonas económicas exclusivas.

3.6.2 Hipótesis Secundarias

1. Hipótesis 1: El desarrollo del Puerto de Chancay incrementará significativamente el volumen del comercio bilateral entre Perú y los países de Asia Pacífico,

- fortaleciendo los lazos económicos y comerciales entre ambas regiones. Asimismo, esta infraestructura portuaria se convertirá en un Hub Portuario y un Hub logístico regional, característica que facilitará la conexión del Perú con otros países.
2. Hipótesis 2: Las relaciones económicas entre Perú y los países asiáticos mencionados se caracterizan por una alta complementariedad económica, basada en la exportación de materias primas peruanas y la importación de bienes de capital y manufacturas asiáticas. Los principales intereses económicos están concentrados en el sector infraestructura, manufactura y servicios.
 3. Hipótesis 3: El Puerto de Chancay impactará económicamente en el aumento del comercio bilateral y políticamente en el posicionamiento geopolítico de Perú a nivel regional. De igual modo, el fortalecimiento de las relaciones económicas impulsará una mayor cooperación en temas de infraestructura, energía y servicios. Se proyecta que, tras su primer año de funcionamiento, el Puerto de Chancay genere un incremento cuantitativo en el volumen de carga contenerizada hacia el Asia Pacífico, validando su rol como hub portuario y logístico regional. No obstante, el aumento del volumen en las exportaciones e importaciones fortalecerá la dependencia del Perú respecto a los tres países mencionados (especialmente China) lo cual generaría una mayor influencia de estos países en el Perú y la región.
 4. Hipótesis 4: Los factores que podrían facilitar u obstaculizar las dinámicas políticas y económicas son la política interna de los países involucrados, dependencia económica de Perú a Asia, el diseño y ejecución de políticas peruanas (mejora de infraestructura vial y logística) y los cambios en el escenario geopolítico global. De igual forma, la competencia geopolítica entre grandes potencias, como Estados Unidos y China, podría generar tensiones y afectar las relaciones del Perú y los países asiáticos mencionados.

3.7 Diseño de investigación

Según Sampieri & Mendoza (2023) el diseño de investigación se refiere al abordaje general que se emplea en el proceso de investigación. En tal sentido, el presente trabajo responde a un diseño de Estudio de Caso. De acuerdo con Sampieri (2008) el

Estudio de Caso se centra en la descripción, examen o análisis riguroso de una o varias unidades y su contexto de manera sistemática y holística.

El caso específico es el Puerto de Chancay. Este puerto se convierte en el foco central del estudio, y se analiza en profundidad cómo su desarrollo y operación influyen geopolíticamente en las relaciones internacionales del Perú con tres países (China, Corea del Sur y Japón).

3.7.1 Espacio de Aplicación o Tamaño de la Muestra

Siendo la muestra un subconjunto de la población estudiada: China, Corea del Sur y Japón, se analizarán los siguientes aspectos. En el ámbito económico, se considerará el flujo comercial, la inversión extranjera directa (IED) y los acuerdos comerciales para describir la relación económica bilateral. Esto incluye tanto el volumen como la naturaleza de los intercambios comerciales y la inversión. Para el ámbito político, se estudiarán los vínculos diplomáticos entre ambos países. A fin de evaluar estos vínculos entre el Perú y los países seleccionados, se analizarán dos elementos: la cooperación bilateral y las visitas oficiales diplomáticas.

El tamaño de la muestra para las entrevistas constituye una muestra de expertos. De acuerdo con Sampieri & Mendoza (2023) esta clase de muestreo se emplea en los trabajos de investigación cuando la opinión de expertos en un tema es necesaria. Asimismo, esta clase de muestra es recurrente en las investigaciones cualitativas exploratorias. Debido a esta característica, la muestra es reducida ya que se encuentra condicionada al acceso a los participantes, recursos y tiempo de investigación. En primera instancia, se espera contar con 5-6 entrevistas. Asimismo, estos participantes deberán ser académicos, funcionarios públicos y miembros del sector privado.

Sin embargo, en la etapa de ejecución del trabajo, no fue posible concretar el número de entrevistas inicialmente previsto, debido a la disponibilidad de funcionarios, especialmente del sector público. En ese sentido, únicamente se logró realizar una entrevista al Economista peruano y especialista en Asia Pacífico, Carlos Alberto Aquino Rodríguez, cuya participación permitió complementar el análisis del estudio.

3.7.2 Modus Operandi

Los métodos de recolección de datos serán los siguientes:

1. Análisis documental: Se examinarán informes, estudios previos, documentos de políticas, declaraciones oficiales y reportes de medios sobre el Puerto de Chancay y sus implicaciones geopolíticas. Esta información ayudará a recopilar información contextual que ayude a entender las percepciones y expectativas del puerto.
2. Entrevistas semiestructuradas: Se realizarán entrevistas semiestructuradas a profesionales y expertos en los siguientes campos: Política internacional y relaciones bilaterales del Perú con los países involucrados en el presente estudio. Asimismo, se entrevistarán a funcionarios públicos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Autoridad Portuaria Nacional; así como a representantes del sector privado.

Cabe resaltar que este trabajo de investigación es no experimental debido a que no hay manipulación de variables, pues no es posible hacerlo con la construcción de la infraestructura portuaria ni con las relaciones bilaterales entre los países. En cambio, se observará y recopilará datos sobre variables en su entorno natural.

Capítulo 4: Terminal Portuario Multipropósito de Chancay: Contexto y Significado Estratégico

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay es uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos de las últimas décadas en el Perú, impulsado en gran parte por inversión extranjera y concebido como una nueva puerta de conexión entre Sudamérica y Asia Pacífico. Aunque la construcción estuvo liderada por capitales chinos, con una participación del 60% por parte de Cosco Shipping y un 40% de la empresa peruana Volcan Company, su impacto estratégico trasciende el vínculo bilateral, posicionando al Perú dentro de un esquema logístico regional de creciente importancia.

4.1 Antecedentes

El origen del Puerto de Chancay se remonta al 2008, cuando las empresas pesqueras Ribaudo y Diamante se asociaron con Volcan Compañía Minera S.A.A. con el objetivo de diversificar sus inversiones y desarrollar un nuevo terminal portuario. Así, se fundó CHANCAY PORT S.A., y se iniciaron los estudios de factibilidad y adquisición de terrenos. En 2011 se formalizó el memorándum de entendimiento con Volcan, lo que dio lugar a la constitución de Terminales Portuarios Chancay S.A. (TPCH). Durante los años siguientes, se realizaron avances en los estudios de impacto ambiental y rediseños técnicos que incluyeron la construcción de un túnel subterráneo para conectar la zona operativa con el litoral. A partir de 2016, Volcan asumió el control total de TPCH e inició obras preliminares de infraestructura básica.

En 2019, la empresa estatal china Cosco Shipping Ports Limited⁴ (CSPL) ingresó al proyecto con una inversión inicial de 225 millones de dólares, convirtiéndose en el socio mayoritario con un 60% de participación.

⁴Cosco Shipping Ports es una empresa estatal china con sede en Shanghái dedicada al transporte marítimo y la logística a nivel global. Esta compañía fue constituida en enero del 2016 como resultado de la fusión de China Ocean Company y China Shipping Group Company. Esta corporación ha invertido en 58 terminales a nivel mundial, de los cuales 51 son terminales de contenedores. Asimismo, cuenta con una capacidad anual de manipulación portuaria que alcanza los 133 millones de TEU en sus terminales, posicionándola como líder mundial en este campo. Más aún, registra el mayor volumen de ventas globales de combustible marítimo, superando los 30 millones de toneladas. En cuanto a la fabricación de contenedores, posee una capacidad de

Desde entonces, el proyecto se reconfiguró bajo un esquema de puerto privado de uso público: la empresa concesionaria posee la titularidad del terreno, mientras que el uso del área acuática está sujeto al pago de un canon al Estado peruano. En 2020 se aprobó la modificatoria del Estudio de Impacto Ambiental (MEIA-d), y en 2021 se dio inicio a la construcción de la Zona Operativa Portuaria, el túnel logístico y el complejo de ingreso. La transformación de este proyecto originalmente nacional en una infraestructura clave dentro de la estrategia marítima china marca un punto de inflexión en su significado estratégico para el Perú (Mardones, 2022; Tang, 2023).

En pocas palabras, el Puerto de Chancay es producto de la inversión conjunta de la empresa china Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) y la peruana Volcan Compañía Minera.

4.2 Características Técnicas y Logísticas del Puerto de Chancay

Según la página oficial del megaproyecto, este terminal es un puerto multipropósito que maneja carga contenerizada, carga general, carga a granel no mineral, carga líquida y carga rodante. En términos operativos, el puerto tendrá capacidad para manejar todo tipo de carga sólida, con excepción de minerales a granel, los cuales continuarán siendo atendidos por el Puerto del Callao y otros terminales privados especializados (Miani, 2024). Asimismo, se compone de tres elementos principales:

- a) Zona Operativa Portuaria: Situada al noreste, incluye el macizo de Punta Chancay, la zona marítima circundante y la bahía. Abarca los muelles, espigones, canales de entrada, zonas de almacenamiento, carga rodante, mantenimiento y talleres.
- b) Complejo de entrada: A dos kilómetros de la zona operativa, alberga las puertas vehiculares, aduanas, oficinas administrativas y áreas logísticas.
- c) Túnel Viaducto Subterráneo: Conecta ambas zonas e incluye tres carriles vehiculares, dos cintas transportadoras para graneles sólidos y un sistema de tuberías multiproducto para graneles líquidos.

producción anual de 144 millones de TEU, lo que la ubica en el segundo lugar a nivel mundial. Además, destaca internacionalmente en negocios navieros (Cosco Shipping, 2024).

La construcción del Puerto consta de cuatro etapas en un periodo de aproximadamente 25 años. La primera etapa, la cual ya se encuentra en operación desde noviembre del 2024, consiste en la apertura de la zona operativa portuaria; mientras que la segunda etapa se proyecta para el 2027.

4.2.1 Capacidades Operativas e Innovación Logística

Según Mardones (2022), Chancay entregará a los usuarios las facilidades e infraestructura necesaria para agilizar la extracción de carga, incluyendo un intercambiador vial, un centro para camiones, un edificio administrativo, instalaciones de servicios, una zona de contenedores, un área de aduanas, y espacios para la policía y servicio agrícola ganadero. Mardones explica que el hecho de tener un espacio limitado para los diversos servicios involucrados en el comercio exterior, como las agencias de aduanas y las instalaciones logísticas mencionadas previamente, no solo facilitará la prestación de servicios a los usuarios del comercio marítimo, sino que también fortalecerá la seguridad fitosanitaria y frente al crimen organizado.

Una de las principales innovaciones en relación a la infraestructura es su capacidad de recibir buques de nueva generación, aprovechando el potencial natural de un calado superior a 16 metros. En estas líneas de ideas, este megapuerto podrá recibir embarcaciones Triple E, que cómo se mencionó anteriormente, son los más grandes del mundo y especializados para rutas globales de larga distancia a costos reducidos.

Tabla 1*Capacidad de los principales puertos del Perú*

<i>Puerto</i>	<i>Capacidad</i>
Terminal de Contenedores Callao Muelle Sur – DP World	15,000 TEU- New Panamax
Callao – APM Terminal Norte Multipropósito	9,200 TEU - Post Panamax 2
Paita	8,000 TEU - Post Panamax 2
Chancay	18,000 TEU- Triple E

Fuente: Adaptado de *Capacity of ship receiving vessels – Main Peruvian container ports* en Narrea (2022). Elaborado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).

Ningún puerto de la región de América del Sur tiene la capacidad para recibir embarcaciones tipo Triple E de 400 metros de longitud, 59 metros de ancho y con capacidad para transportar más de 18.000 TEU, ya que su calado natural y su infraestructura les impiden atender naves de esa envergadura. Es por esta razón que el nuevo puerto peruano introdujo un salto en la capacidad logística regional.

4.3 El Puerto de Chancay como Instrumento Geopolítico

La construcción del Puerto de Chancay tiene implicancias que van más allá del ámbito logístico y comercial, constituyéndose como una pieza estratégica dentro del posicionamiento económico y geopolítico del Perú en el eje Asia Pacífico. Como señalaban Ratzel y Kjellén, la competencia de los Estados está vinculada al control de los espacios estratégicos; en este caso, el espacio marítimo adquiere una relevancia decisiva. La ubicación del Puerto de Chancay permite al Perú, en este sentido, ampliar su “espacio vital” en términos de conectividad internacional y diversificación de rutas. Es más, Inocente y Sandoval (2023) afirman que la proximidad con la capital y su conexión directa con importantes vías terrestres y ferroviarias brindarán al sector económico un acceso conveniente a los mercados internacionales. Mardones (2022) añade que la

capacidad de extracción rápida de carga y su conexión con futuras terminales ferroviarias posicionan al puerto como un nodo clave para la eficiencia logística regional.

Los intereses marítimos constituyen otro eje clave para comprender la relevancia del Puerto de Chancay como instrumento geopolítico. Como se explicó previamente, estos representan el deseo colectivo del Estado de aprovechar y proteger los recursos del mar. El nuevo terminal materializa estos intereses en tanto fomenta las exportaciones, diversifica la economía nacional y fortalece la conectividad con mercados internacionales.

Según la Cámara de Comercio China del Perú (2024) solo la construcción de la primera etapa del proyecto tuvo un impacto promedio de 0.2% en el PBI anual entre los años 2020 al 2024. Debido al impulso que proporcionarán las exportaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú estima que el impacto total del puerto podría alcanzar el 2% del PBI en un lapso de cinco años.

Esto facilitará las exportaciones de los productos peruanos, diversificando la economía del país y aumentando su participación en el comercio global. Adicionalmente, debido a la ubicación y rutas de acceso del terminal, el proyecto puede generar oportunidades para la carga proveniente del oriente y sierra central del Perú (Tang, 2023).

Según Narrea (2022), el proyecto portuario no responde únicamente a objetivos privados, sino también a necesidades nacionales. Para el 2022, el 89% de la carga en contenedores se concentra en el Puerto del Callao, seguido por Paita con el 8%. En contraste, el sur del país tiene una participación mínima, representando apenas del 2%, siendo el Puerto de Ilo responsable de apenas el 1%. Con la operación de Chancay, se espera que el Callao reduzca progresivamente su carga hasta en un 30% (Miani, 2024).

La transformación económica impulsada por Chancay no se limita al ámbito portuario, sino que también dinamizará sectores clave. Ha estimulado mejoras en infraestructura vial y logística, generando beneficios para las comunidades locales y creando oportunidades en sectores como el turismo y los servicios que se ven favorecidos por el incremento de la actividad económica derivada del puerto (Inocente y Sandoval, 2023). Por su parte, en el sector pesca, se prevé un impulso en la industria del enlatado y congelado, mientras que, en manufactura, se proyectan ingresos por 4200 millones de soles y más de 6000 empleos directos (El Peruano, 2024).

Asimismo, Mardones (2022) explica que la ubicación de Chancay responde también a razones de seguridad. Las condiciones actuales del Callao dificultan el transporte de carga debido a la falta de vías eficientes y seguras. Chancay, al incorporar accesos más modernos, solucionará parte de esa problemática.

En suma, el Puerto de Chancay se enmarca en los intereses marítimos del Estado peruano, ya que no solo diversifica las rutas marítimas y reduce la dependencia del Callao, sino que también refuerza la posición del Perú en el Pacífico sudamericano como un actor con capacidad de influenciar en el comercio regional y en la seguridad de las rutas marítimas.

Desde la perspectiva del poder marítimo, la infraestructura del gran calado que ofrece Chancay constituye un factor decisivo. Mahan ya advertía que los puertos profundos y estratégicamente ubicados son nodos esenciales para la proyección naval y comercial de los Estados. Mardones (2022) afirma que el puerto le permitirá al Perú proyectarse hacia el Indo-Pacífico, y de asegurar la continuidad de sus líneas de comunicación marítima. En esa línea, la capacidad de recibir embarcaciones de hasta 21,000 TEUs no solo incrementa la eficiencia del comercio exterior, sino que también fortalece la capacidad del Perú de influir en la dinámica regional. Esta expansión implica, como señalaba Mahan, una mayor necesidad de presencia naval para garantizar la seguridad de los corredores logísticos y del tráfico marítimo internacional que transite por sus instalaciones.

En resumen, la condición de puerto estratégico otorga a Chancay un valor dual. Por un lado, actúa como motor del comercio y del crecimiento económico, generando impactos positivos en sectores como la industria, servicio y turismo. Por otro, constituye un pilar fundamental del poder marítimo nacional, en la medida en que facilita tanto el desarrollo económico como la proyección geopolítica del Estado en el Pacífico sudamericano. De este modo, el Puerto de Chancay se presenta no solo como infraestructura logística, sino como un instrumento estratégico que conecta los intereses marítimos del país con su poder marítimo y su inserción en la competencia geopolítica global.

4.4 Impacto del Puerto de Chancay en el Desarrollo Nacional

El Megapuerto de Chancay no solo constituye una infraestructura estratégica vinculada al comercio marítimo y al posicionamiento regional del Perú, sino que también se proyecta como un instrumento para la transformación nacional. Su desarrollo viene configurando un entorno propicio para atraer inversiones nacionales y extranjeras, al consolidar a la ciudad de Chancay como un enclave estratégico para el intercambio comercial y como un posible núcleo de expansión y desarrollo inmobiliario.

Este impacto ya es evidenciable. Su moderna infraestructura y la capacidad para recibir embarcaciones de gran calado están dinamizando la economía local y reforzando los intereses marítimos nacionales, al facilitar un mayor movimiento de mercancías y atraer nuevas inversiones a la región. En ese sentido, el Puerto de Chancay debe ser entendido también como una plataforma que incrementa el poder marítimo del Estado peruano, al consolidar su capacidad para atraer flujos comerciales estratégicos, servir como punto de transbordo regional y aumentar su relevancia en las cadenas logísticas del Indo-Pacífico. En este contexto, la aprobación del Parque Industrial Ancón en un área contigua al terminal portuario permite ampliar los servicios logísticos y generar encadenamientos productivos con otros sectores de la economía.

En el ámbito inmobiliario, desde el inicio de la construcción del puerto en 2016, el precio por metro cuadrado ha mostrado un incremento sostenido. Este crecimiento se explica, en parte, por las expectativas generadas en torno al desarrollo del proyecto portuario y su impacto en las actividades económicas de la zona, lo que ha impulsado una mayor demanda de vivienda y servicios urbanos. Asimismo, el proyecto ha contribuido a una revalorización general del área de influencia, proceso que no se limita únicamente a la construcción de viviendas. El avance del puerto, junto con la creciente demanda de mano de obra, ha derivado en la necesidad de infraestructura complementaria como hoteles, centros comerciales, vías de comunicación, servicios logísticos y equipamiento urbano básico.

Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2025) la inversión en el país durante los próximos tres años será más diversificada gracias al impulso del sector inmobiliario y telecomunicaciones por el Puerto de Chancay. Entre los principales proyectos destacan el desarrollo de la industria automotriz, especialmente en ensamblaje de vehículos. En el

sector salud, el Grupo San Pablo proyecta la construcción de una clínica con helipuerto, que demandará una inversión aproximada de 50 millones de soles. En retail, la empresa Centenario contempla ampliar su plan de desarrollo hacia el “norte chico” de Lima y la compañía On Retail planea edificar un centro comercial en un terreno de 9 mil metros cuadrados, cercano al centro de Chancay.

En cuanto a la generación de empleo, esta infraestructura portuaria se proyecta como una fuente importante de oportunidades laborales. Bucheli (2021), destaca que, al ser un clúster logístico con servicios de valor agregado, el puerto generará empleos no solo durante la etapa de construcción, sino también en su operación permanente. Además, Narrea (2022) subraya que el crecimiento de sectores intensivos en mano de obra, como el agrícola y maderero, representa una oportunidad clave para fomentar empleo descentralizado y sostenible en el interior del país. Para junio del 2025, se estimaba que el puerto genere alrededor de 7,000 puestos de trabajo.

Aparte del crecimiento económico directo, este nuevo entorno también generará beneficios a largo plazo como el incremento de ingresos fiscales, la dinamización del empleo y la mejora en las condiciones de vida de la población local (Inocente y Sandoval, 2023). Así, el Puerto de Chancay se posiciona no solo como un nodo marítimo estratégico, sino también como un detonante del desarrollo económico y social de la región central del país.

Desde noviembre del 2024, el Puerto de Chancay cuenta con licencia de operación y, desde enero a octubre del 2025, movilizó carga por un valor de 1,161 millones de dólares en importaciones y 718 en exportaciones (Andina, 2025). Entre los principales productos enviados, destacan el aceite de palma, palta, arándanos, uvas, cobre, ajos, entre otros. Asimismo, entre los principales destinos de las exportaciones desde el Puerto se encuentran Países Bajos, China, Estados Unidos, México, Colombia y Ecuador (Ministerio de Economía y Finanzas, 2025).

Además del impacto positivo en la ciudad de Chancay, otras ciudades de la región de Lima también serán beneficiadas. Según Miani (2024) Ventanilla se convertirá en un centro de suministro logístico clave, mientras que el futuro parque industrial de Ancón complementará esta red logística. En esta línea, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) busca potenciar la conectividad del puerto mediante tres

corredores viales desde la sierra central, el ferrocarril Lima-Barranca y el mejoramiento de la Panamericana Norte (Ninahuanca Abregu, 2024). Esto no solo beneficia al puerto, sino que mejora la conectividad nacional y regional, impulsando desarrollo económico en áreas cercanas.

Por su parte, Narrea (2022) identifica corredores logísticos estratégicos que podrían impulsar las exportaciones y fortalecer cadenas productivas: Chancay-Oyón-Pucallpa; Bellavista-Mariscal Cáceres; Monzón-Tingo María; y la Carrera Panamericana Norte, conectando con Chepén en La Libertad. Estos corredores permitirán transportar productos como café y cacao desde zonas agrícolas hasta el puerto.

4.5 Proyección Regional del Puerto de Chancay

El impacto del Puerto de Chancay no se limita al ámbito nacional, sino que proyecta una influencia significativa a nivel regional en América del Sur. Narrea (2022) sostiene que existe un comportamiento regional orientado al uso estratégico de los puertos como mecanismos de integración al comercio internacional. En este sentido, Chancay se perfila como un nodo logístico clave que facilitará la conexión directa entre Sudamérica y los principales mercados asiáticos, atrayendo carga de países vecinos y consolidando al Perú como líder entre las infraestructuras portuarias de la costa del Pacífico Occidental.

Uno de los principales beneficiarios de esta conectividad será Bolivia, país sin litoral que ha dependido históricamente de los puertos chilenos como Arica y Antofagasta para sus exportaciones. Con la puesta en operación de Chancay, se abre una alternativa competitiva para que Bolivia canalice su carga a través del territorio peruano, aprovechando los corredores interoceánicos. Asimismo, sectores industriales del norte de Chile, sur de Ecuador y oeste de Brasil también podrían beneficiarse de una nueva ruta comercial más directa y eficiente.

En el contexto geopolítico donde la atención global se ha desplazado del Atlántico al Indo-Pacífico, Mardones (2022) explica que el mar se ha convertido en un elemento esencial para proyectar la capacidad de los Estados. En este escenario, la infraestructura portuaria de Chancay ya está incidiendo en el equilibrio logístico regional al restar concentración operativa a otros terminales tradicionales, especialmente por su capacidad para recibir megabuques, lo que intensifica la competencia y redefine las condiciones bajo

las cuales operan los puertos de otras naciones de la región. Esta dinámica podría modificar el equilibrio logístico sudamericano, al redistribuir operaciones que antes se concentraban en puertos como los de Chile o Colombia, y al mismo tiempo, fortalecer las relaciones con socios estratégicos del Asia Pacífico, como China, Japón y Corea del Sur, que podrían preferir utilizar el nuevo puerto peruano. Esto ya se evidencia en decisiones como la de la naviera china OOCL, que habría dejado de utilizar el Puerto de Lirquén en Chile como escala en favor de una ruta directa entre China y Chancay.

Por su parte, Narrea (2022) explica que, conectando Chancay con Callao, se pueden establecer centros de consolidación de carga desde Ecuador, Colombia, Bolivia y Chile con destino a los mercados asiáticos. De esta manera, es posible aumentar el número de rutas directas y su frecuencia, reduciendo así los costos de flete y el tiempo de espera asociados con el transporte marítimo.

Además, el puerto podría captar líneas navieras que operan con la ruta “conector norte sur”, convirtiéndose en un punto de enlace entre los flujos marítimos de la costa occidental de Sudamérica. Chancay también podría servir como punto de conexión para la “ruta circunecuatorial”, facilitando conexiones hacia puertos estratégicos como Manzanillo en México y otros terminales situados en latitudes similares (Narrea, 2022). Estos roles se alinean con la concepción de Mahan, quien sostenía que los puertos no solo son nodos comerciales, sino también bases estratégicas para la proyección marítima de los Estados.

Finalmente, el puerto podría desempeñar un rol relevante en relación al Canal de Panamá, sirviendo como plataforma de transbordo para mercancías que atraviesan este canal. Este rol facilitaría el comercio entre regiones y ampliaría la presencia del Perú como eje articulador del comercio transpacífico. En suma, el puerto consolida al Perú como un actor regional que, a través de la gestión de sus intereses marítimos, proyecta influencia y capacidad de liderazgo en el Pacífico sudamericano.

4.6 Consideraciones Finales

El Puerto de Chancay es uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos de las últimas décadas en el Perú, donde el capital chino alcanza el 60% de la inversión. Es concebido como una puerta de conexión entre Sudamérica y Asia Pacífico.

Tabla 2*Análisis FODA del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay*

Fortalezas	Oportunidades
- Ubicación estratégica del Puerto. - Capacidad de manejar altos volúmenes de carga. - Inversión de empresas con experiencia internacional en el sector portuario. - Potencial para el desarrollo económico, político y social. - Conectividad con otras rutas marítimas.	- Crecimiento del comercio internacional. - Demanda creciente de productos peruanos en mercados asiáticos. - Desarrollo de nuevas infraestructuras terrestres y logísticas a nivel nacional y regional. - Posibilidad de convertirse en un hub regional. - Desarrollo de nuevos mercados.
Debilidades	Amenazas
- Competencia con otros puertos de la región. - Deficiente inversión nacional en la construcción de infraestructuras terrestres necesarias. - Dependencia de la economía global y demanda extranjera. - Posibles impactos ambientales negativos.	- Posibles conflictos sociales. - Fluctuaciones en los precios de las <i>comodities</i>. - Concentración del mercado. - Desastres naturales.

Capítulo 5: Impacto del Puerto de Chancay en la Relación Bilateral de Perú con China

Como se mencionó anteriormente, el Perú mantiene relaciones comerciales y diplomáticas formales con China desde 1971, cuando el Perú le brindó su reconocimiento, estableció relaciones diplomáticas y abrió una embajada en Beijing, siendo uno de los primeros países latinoamericanos en hacerlo. Desde entonces, la relación bilateral se ha caracterizado por un desarrollo sostenido, especialmente en el ámbito económico y comercial, donde los intercambios han mostrado un crecimiento progresivo.

5.1 Ámbito Económico

En el 2009, Perú y China consolidaron su alianza en materia comercial al firmar un TLC. Este acuerdo significó la apertura de mercados y la reducción de aranceles a la importación de bienes, marcando un hito importante en la relación bilateral, sin embargo, ambos países deseaban ir más allá del ámbito comercial ya que buscaban que la alianza se proyectará también a nivel político (Mendoza Curas, 2020).

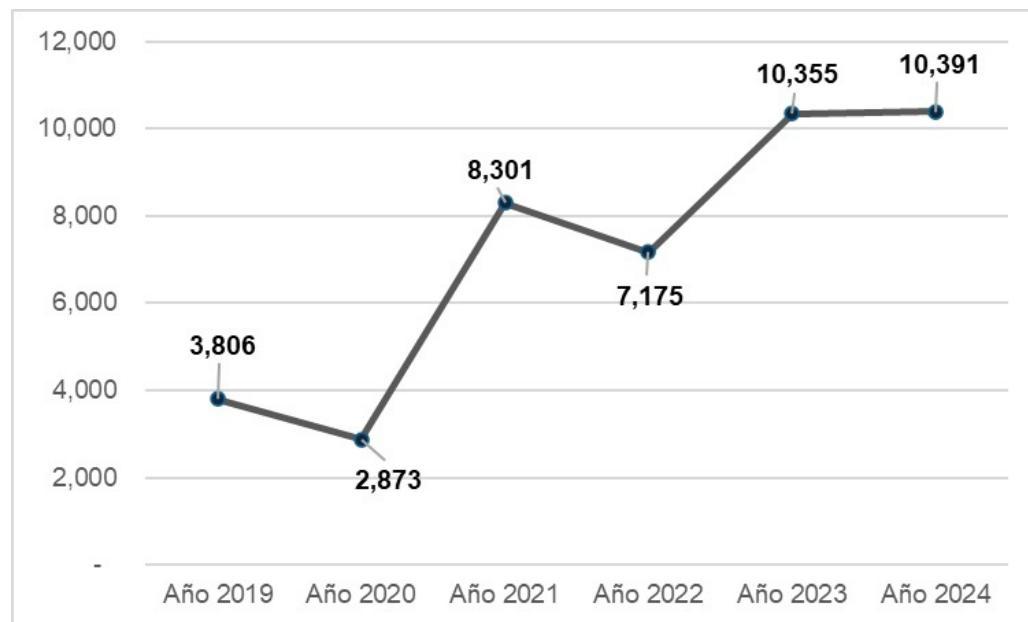
Según MINCETUR (s.f.), este TLC representa para el Perú el establecimiento de reglas del juego claras, permitiéndole operar bajo un entorno normativo más claro y predecible. Esto facilita un intercambio de comercio ordenado que protege adecuadamente los intereses nacionales; al mismo tiempo que envía una señal positiva que aumenta el interés de inversores chinos y de otros países para participar más activamente en la economía peruana.

En este contexto, la implementación del TLC ha sido fundamental para la consolidación del país asiático como principal socio comercial del país andino (Revista Capechi Trade N°13, 2023). Desde entonces, las exportaciones peruanas hacia China han experimentado un crecimiento sostenido. Según datos de Mincetur (2025), China concentra aproximadamente el 33 % del comercio total del Perú y se posiciona como su principal socio comercial, tanto como destino de exportaciones como origen de importaciones. En los últimos años, el comercio bilateral ha mostrado un crecimiento sostenido. En el 2024, creció 10,8%, alcanzando un récord de US\$ 39,7 mil millones, mientras que entre enero y septiembre de 2025 registró un incremento de 23,3 %. Este

notable dinamismo coincide con el fortalecimiento de la infraestructura logística y portuaria del país, en particular tras la inauguración del Puerto de Chancay en 2024.

Figura 1

Balanza comercial entre China y Perú (2019-2024) en millones US \$FOB



Nota: Adaptado de *Perú-China: Comercio Exterior según Principales Sectores* (Millones US\$ FOB) de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2025.

Este crecimiento estuvo impulsado principalmente por mayores envíos de minerales, como cobre y oro, así como por el dinamismo de los sectores pesquero, hidrocarburos y agropecuario, destacando productos como la pota, el aceite de pescado, el gas natural, los arándanos, la uva y la palta. Por su parte, las importaciones peruanas provenientes de China ascendieron a US\$ 12,708 millones entre enero y septiembre de 2025, registrando un crecimiento de 23,7 %, impulsado principalmente por la mayor adquisición de bienes de consumo, insumos productivos y bienes de capital. Asimismo, China se mantiene como el principal proveedor de vehículos para el mercado peruano.

Como podemos observar, la característica principal del comercio bilateral entre ambos países es, por parte del Perú, vender recursos mineros o manufacturas de escasa elaboración procedentes de actividad extractiva o pesquera; mientras que, por parte de

China, vender manufacturas con gran contenido tecnológico. En otras palabras, el comercio bilateral entre China y Perú reproduce el tradicional vínculo económico entre una economía primaria-exportadora y otra industrializada (Cynthia A. Sanborn y Víctor Torres, 2020). En palabras de Carlos Aquino (2019) la relación comercial de China y Perú se puede definir como una relación asimétrica. Mientras hace más de 20 años, más de la mitad del valor de las transacciones constituían bienes de consumo, para el 2022 esta participación descendió a 25,6%. Esta cifra sugiere que casi el 75% del valor total de importaciones chinas son destinadas a actividades productivas (Cámara de Comercio Peruano China, 2023).

En el Perú, la inversión china representa el 4% del total de la Inversión Extranjera Directa (IED). Según datos de ProInversión (2023) durante el 2022, la IED fue de US\$ 1139 millones, ubicándose en el puesto 8 en comparación con los demás países, pero el primero entre los países asiáticos. Según la Cámara de Comercio Peruano China (2023) esta inversión ha generado más de 18 mil empleos. Además, los sectores destino de las inversiones son los metales (67%), logístico (22%), energías renovables (5%), manufactura (4%) y otros (2%). Adicionalmente, Perú es el tercer destino preferido de las inversiones chinas en Latinoamérica, después de Brasil y México.

La Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (2021) explica que durante las últimas dos décadas Perú ha atraído 19 proyectos de IED con un valor de \$370.8 millones, abarcando varios sectores económicos como la agroindustria, la manufactura y los servicios a la minería.

Asimismo, China ha estado involucrada en una parte significativa de diversos proyectos públicos⁵ en el país a través de acuerdos directos entre gobiernos y contratos convencionales. En particular, bajo la modalidad de Gobierno a Gobierno (G2G)⁶ su

⁵ Según el Portal del Congreso de la República, a junio de 2023 se registraban 645 megaproyectos públicos vinculados a China, con una inversión pendiente acumulada de 144 mil millones de soles. De ellos, 205 ya habían sido adjudicados por 28 mil millones, y empresas chinas ejecutaban 68 proyectos, 45 bajo modalidad gobierno a gobierno.

⁶ Gobierno a Gobierno (G2G) es un término empleado para referirse al mecanismo de contratación pública mediante el cual el Estado peruano establece algún acuerdo con un Estado extranjero para ejecutar proyectos o adquirir bienes y servicios. Según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020), el G2G permite agilizar la ejecución de obras públicas complejas y garantiza la transparencia en los procesos en beneficio del bien común.

participación se concentra principalmente en sectores estratégicos como educación, defensa ribereña, transporte, salud y seguridad (Centro de Noticias del Congreso, 2023).

Algunos proyectos de inversión en los que China ha participado son la Central Hidroeléctrica San Gabán III; proyecto Hidrovía Amazónica; instalación y creación de banda ancha para la región Amazonas, Áncash, Ica, Arequipa, La Libertad y San Martín; Mejoramiento y conservación de la carretera Huánuco – La Unión – Huallanca; la minería Galeno, la minería Río Blanco, minería Pampa de Pongo, el Puerto de Chancay, entre otros (Cámara de Comercio Peruano China, 2023).

5.2 Ámbito Político

Tras el establecimiento de las relaciones diplomáticas, el Perú incrementó su alianza con China en materia de cooperación técnica, económica y cultural. Según el presidente Xi Jinping, desde 1979, la confianza mutua entre ambas partes se ha ido profundizando, evidenciándose en el incremento de la cooperación práctica e intercambios culturales (Embajada de la República Popular China en la República de Perú, 2021).

Fue durante el mandato del presidente Toledo (2000-2006) cuando comenzaron las negociaciones sobre la suscripción de un TLC. Durante la cumbre de la APEC en el 2004 en Chile, el presidente Toledo declaró que el Estado peruano reconoce a China como una economía de mercado.

Durante el segundo gobierno de Alan García (2006-2011) las relaciones con China continuaron desarrollándose, especialmente en el ámbito económico y comercial. Debido al desarrollo de las negociaciones para la consolidación del TLC entre ambos países, se llevaron a cabo varias reuniones y visitas de alto nivel entre funcionarios de ambos países, lo cual ayudó a fortalecer la relación bilateral.

En los años que comprendieron la administración de Ollanta Humala (2011-2016), se suscribió la Asociación Estratégica Integral China-Perú. Esta asociación involucra una “complementariedad económica, transferencia de tecnología, coincidencias en el plano internacional y una política de pueblo a pueblo” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2014, párrafo 7). Al ser incorporado en este nivel de asociación, el Perú adquirió un rol privilegiado destacado frente a otros países de la región, ya que el marco de cooperación con el país asiático se amplió a los ámbitos político, económico, técnico y cultural.

De igual manera, se emitió la Declaración Conjunta Brasil-China-Perú sobre la cooperación en la construcción del ferrocarril transcontinental sudamericano que conecte el Atlántico con el Pacífico, cuyo grupo de trabajo se estableció en el 2014.

Durante este periodo presidencial, las relaciones entre Perú y China se caracterizaron por una profundización y consolidación de la cooperación económica, comercial y diplomática, con un énfasis en la inversión china en infraestructura y recursos naturales en Perú. Se firmaron también acuerdos de cooperación técnica, minera, tecnológica, cultural y de educación.

En los años que duró el gobierno de Pedro Pablo Kuczynski (2016-2018), las relaciones bilaterales siguieron intensificándose. En noviembre del 2016 se firmó el Plan de Acción Conjunta para la Cooperación 2016-2021, así como otros documentos de cooperación bilateral en las áreas como economía y comercio, minería, parque industrial, conectividad informática, tecnología económica, cuarentena y medio ambiente. En relación a la APEC, se acordó impulsar la construcción de un Área de Libre Comercio de Asia Pacífico. En total, ambas naciones suscribieron 18 acuerdos de cooperación, entre ellos un mecanismo de diálogo sobre cooperación económica y la optimización el Tratado de Libre Comercio vigente a fin de que se obtengan mayores beneficios para ambas naciones.

Bajo la administración de Martín Vizcarra (2018-2020), el entonces canciller Néstor Popolizio realizó una visita oficial a China en agosto del 2018. Esta visita tuvo resultados fructíferos en el área del comercio y multilateralismo para ambas naciones ya que permitió la promoción de 52 proyectos de inversión en el Perú por un valor total de USD 17 mil millones (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019).

En el transcurso de la pandemia de la COVID-19, China y Perú trabajaron conjuntamente para superar las adversidades que esta provocó. China apoyó al Perú en la adquisición de vacunas contra el ARS-CoV-2 de la empresa Sinopharm, llegando a donar un importante lote de 1,000,000 de dosis. Esta donación dejó en evidencia el óptimo estado de las relaciones diplomáticas entre ambos países.

El 2021 marcó los cincuenta años desde el establecimiento de las relaciones diplomáticas entre Perú y China. A raíz de este suceso, el presidente Castillo resaltó el rol de China como principal socio comercial del Perú, además de figurar entre los

principales inversores del país, lo cual era crucial para alcanzar metas importantes como la lucha contra la pandemia del covid-19 y la reactivación de la economía. Asimismo, reafirmó el compromiso del Estado peruano de seguir fortaleciendo la relación bilateral. Además, el Perú ratificó su adhesión al Convenio Constitutivo del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. La obtención de esta membresía responde a un arduo esfuerzo de varios años, cuya gestión se inició en septiembre del 2016; permitiendo ser reconocido como un país activo y comprometido con las iniciativas globales.

En noviembre del 2023, en la Cumbre de Líderes APEC llevada a cabo en San Francisco, el presidente Xi Jinping y la presidenta Dina Boluarte sostuvieron una reunión. Según el Ministerio de Asuntos Exteriores de China, durante la reunión, el presidente chino resaltó la importancia de las relaciones sino-peruanas exponiendo que ambas naciones siempre se comprenden y apoyan mutuamente en intereses vitales, y que la cooperación bilateral se ha ido incrementado especialmente en el marco de la Franja y la Ruta, y en la Asociación Estratégica Integral China-Perú. Asimismo, China hizo de conocimiento su apoyo al Perú a auspiciar la siguiente Reunión de la APEC 2024, así como brindar su apoyo en promover la consecución de los nuevos logros de la cooperación del mencionado foro, en especial en áreas de recuperación económica y desarrollo a largo plazo en la región de Asia Pacífico. De esta forma, el mandatario de China enfatizó que el desarrollar y fortalecer las relaciones sino-peruanas no solo corresponde a los intereses de ambos países, sino que posee un significado trascendental para la construcción de una economía mundial abierta.

Como se ha señalado, en los últimos 24 años, las relaciones bilaterales entre el Perú y China han ido incrementando su intensidad. En relación a las visitas bilaterales, estas aumentaron considerablemente a partir del gobierno de Alan García, impulsadas por las negociaciones para el TLC. De igual forma, en este periodo, se han registrado 24 visitas oficiales de alto nivel, las cuales han contado con la participación de una amplia gama de funcionarios gubernamentales. Cabe señalar que el mayor número de visitas se produjo durante la administración de Ollanta Humala, con un total de ocho visitas oficiales de alto nivel, aunque desde entonces ha habido una ligera disminución, sin embargo, el número sigue siendo considerablemente mayor que en los primeros años de la década de 2000.

Una característica que se han podido evidenciar es que el número de visitas realizadas por funcionarios peruanos a China ha superado al de los funcionarios chinos que visitan el Perú, lo cual demuestra el interés peruano de fortalecer la relación y los convenios bilaterales, en especial de fortalecer los lazos económicos y políticos, abordando temas claves como comercio e inversión, especialmente en el sector minero e infraestructura. Sin embargo, es evidente el interés mutuo en reforzar los lazos políticos y la cooperación multilateral. El establecimiento de la Asociación Estratégica Integral es prueba de ello.

Como resultado de estas visitas, se han firmado diversos acuerdos y memorandos de entendimiento en sectores clave, lo que ha fortalecido aún más la relación bilateral. En cuanto a los mecanismos de diálogo político, los más importantes han sido las visitas oficiales de alto nivel al inicio de cada mandato presidencial y las reuniones celebradas durante las cumbres de la APEC. Esto refleja la amplitud y profundidad de la relación bilateral entre ambos países.

De igual modo, la mayoría de los temas que se platican son relacionados con el ámbito económico, en especial, las exportaciones y la inversión. Esto puede reflejar el hecho de que China es el principal socio comercial de Perú y el principal destino de las exportaciones peruanas. Además de estos encuentros políticos y diplomáticos, la cooperación bilateral entre China y Perú ha tenido un rol clave en el fortalecimiento de su relación, articulándose a través de múltiples convenios y tratados. La cooperación entre ambos países se inició formalmente en 1988 con la firma del Acuerdo Básico de Cooperación Científica y Tecnológica, que reflejó el interés mutuo por crear condiciones favorables para las inversiones, incluyendo la formación de empresas conjuntas con capital peruano y chino.

En 1991 se firmó el Acuerdo Básico de Cooperación Económica y Técnica para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones, el cual sigue vigente junto con el TLC China-Perú. Este acuerdo estableció que las inversiones podían realizarse a través de concesiones otorgadas por ley o contrato, con énfasis en la exploración y explotación de recursos naturales. También promovió vínculos comerciales entre empresas estatales de ambos países (Villena, Rivasplata, Santos y Pérez, 2018).

Para Lucar (2020), la cooperación es un instrumento central de la política exterior china, ya que le permite vincularse con regiones estratégicas, como América Latina. Esta cooperación se apoya en cuatro pilares fundamentales: el mantenimiento de la integridad territorial, el reconocimiento por parte de la comunidad internacional como el único gobierno chino, el fomento del crecimiento económico y el incremento del prestigio internacional de China. Entre los tratados bilaterales firmados se destacan: el Convenio de Cooperación Técnica y Económica (2005) y el Acuerdo sobre el Proyecto del Centro de Amistad Chino–Peruana (2007), entre otros.

Actualmente, la cooperación bilateral sigue caracterizándose bajo el parámetro de una relación asimétrica en la cual el Perú actúa como receptor y China como ofertante. Esta cooperación incluye la ejecución de proyectos completos —especialmente en infraestructura y agricultura—, la provisión de bienes y servicios (equipos mecánicos, vehículos, artículos de uso diario y medicamentos), y la cooperación técnica en áreas estratégicas. Todo ello se enmarca dentro de la estrategia china de maximizar el aprovechamiento de los recursos minerales peruanos.

En conjunto, estos mecanismos de cooperación han reforzado el vínculo estratégico bilateral, permitiendo que China no solo se consolide como socio comercial, sino también como actor clave en el desarrollo estructural del Perú.

5.3 Intereses Marítimos de China en el Pacífico Sur

5.3.1 Política Exterior China

La política exterior china ha experimentado una transformación significativa, impulsada por la ambición de consolidarse como una potencia marítima global. Esta meta fue formalizada en 2012, durante el 18° Congreso del Partido Comunista Chino (PCCh), cuando el presidente Hu Jintao declaró *“We should enhance our capacity for exploiting marine resources, develop the marine economy, protect the marine ecological environment, resolutely safeguard China's maritime rights and interests, and build China into a maritime power”* [Debemos fortalecer nuestra capacidad para explotar los recursos marinos, desarrollar la economía marina, proteger el medio ambiente ecológico marino, salvaguardar los derechos e intereses marítimos de China y convertir a China en una

potencia marítima] (Embassy of the People's Republic of China in the United States of America, 2012, párr. 42).

Bajo el liderazgo de Xi Jinping, esta visión se ha integrado a una estrategia más activa para proyectar el poder chino a nivel internacional, articulada en torno a tres pilares: “national rejuvenation, global community y chinese contribution” (Zhang, 2019, p. 8). En español, la traducción sería: rejuvenecimiento nacional, comunidad global y contribución china. Estos conceptos no solo expresan una agenda de política exterior, sino que también reflejan los intereses marítimos de China, entendidos como su deseo de proteger y aprovechar los océanos en beneficio de su desarrollo y seguridad nacional.

La búsqueda de la comunidad global es un concepto central en la política exterior que se basa en la visión de la cooperación mutuamente beneficiosa. Este pilar se materializa en estrategias claves como la BRI, la Iniciativa para el Desarrollo Global (GDI), que busca acelerar la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), y la Iniciativa para la Seguridad Global (GSI), orientada a construir una arquitectura de seguridad sostenible y equilibrada. A pesar de la existencia de diversas opiniones respecto al objetivo principal de estas iniciativas, es posible afirmar que constituyen herramientas para expandir la influencia y poderío de China.

Esta visión se vincula directamente con el llamado Sueño Chino, política que busca beneficiar no únicamente a la población china, sino también a las naciones del mundo. Xi Jinping, en su discurso del Foro de Boao para Asia 2013, afirmó lo siguiente: *China is an important member of the Asian family and the global family. China cannot develop itself in isolation from the rest of Asia and the world. On their part, the rest of Asia and the world cannot enjoy prosperity and stability without China* [China es un miembro importante de la familia asiática y global. China no puede desarrollarse aislada del resto de Asia y del mundo. Por su parte, el resto de Asia y del mundo no pueden disfrutar de la prosperidad y estabilidad sin China] (Xi Jinping, 2022, p. 41). Esta visión refleja una concepción geopolítica en la que China se presenta como un actor cuya presencia es necesaria para el equilibrio regional.

En este contexto, el fortalecimiento de la proyección internacional de China puede interpretarse como parte de una estrategia orientada a aumentar su influencia en la

gobernanza internacional y en los debates del sistema internacional, en consonancia con el crecimiento sostenido de su poder económico y militar.

La política marítima china, impulsada bajo el liderazgo de Xi Jinping, se ha caracterizado por tres ejes fundamentales: El primero de ellos es lograr la aspiración de consolidar al país como una gran potencia marítima, objetivo que fue incorporado por primera vez en el documento principal del PCCh, el informe de trabajo presentado en el XVIII Congreso del Partido en 2012, y posteriormente ratificado en el XIX Congreso en 2017. El segundo pilar se centra en equilibrar la defensa de las reclamaciones marítimas de China con la necesidad de evitar una escalada militar, una estrategia conocida como la unidad de defensa de derechos y mantenimiento de la estabilidad. El tercer elemento corresponde a la postura firme de Beijing frente al arbitraje de Filipinas en 2013 bajo la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar (CNUDM), resumida en la política de “no aceptación, no participación, no reconocimiento y no implementación” del proceso (Chubb, 2019).

Estos elementos muestran como China combina el resguardo de sus intereses marítimos con el despliegue de su poder marítimo, entendiendo que el control de rutas, puertos y recursos del mar son elementos esenciales para consolidar su influencia en el sistema internacional. Por lo tanto, los intereses marítimos de China en el Pacífico Sur no se limitan a la apertura de nuevas rutas comerciales o a incrementar la cooperación multilateral, sino que responden también a una estrategia geopolítica orientada a asegurar espacios de influencia, fortalecer su capacidad de proyección naval y económica, y consolidar su rol en el mar como eje central de su política exterior.

5.3.2 La Estrategia de China en América Latina

La política exterior china en el siglo XXI se ha extendido estratégicamente a regiones como América Latina, diversificando sus vínculos políticos y económicos. Este acercamiento responde a una lógica de ampliación de su influencia global, alineada principalmente con la BRI.

Ya en 2008, China elaboró su primer documento de política sobre América Latina y el Caribe, con el objetivo de forjar una asociación integral y cooperativa. Según Choo (2009), esta política buscó establecer que tanto China como ALC comparten los mismos

objetivos políticos de solidaridad internacional basada en el rechazo al antimperialismo y la anti hegemonía internacional, lo que posiciona a la coexistencia pacífica y la cooperación como las medidas más viables para alcanzar un nuevo orden mundial. Por ende, según Choo, la relación es estratégicamente beneficiosa: América Latina ve en China una alternativa a la influencia de Estados Unidos y Europa, mientras que China puede aprovechar los tratados de libre comercio que tiene América Latina con EE. UU. como una vía de acceso al mercado estadounidense.

Esta estrategia se alineó con los objetivos de la política exterior china que, desde la década de 1970, ha buscado estrechar vínculos con las naciones latinoamericanas a fin de intensificar el intercambio comercial. García y Moyano (2019) señalan que esta política tenía como objetivo no solo incrementar la cooperación económica en general, sino también de persuadir a la región de ALC de establecer vínculos más estrechos con China y poner fin a sus relaciones diplomáticas con Taiwán.

Es posible seguir evidenciando estos intentos de acercamiento de China hacia América Latina durante la presidencia de Xi Jinping. En el 2013, Xi Jinping expresó que América Latina y China deben ser “amigos” y aprovechar las oportunidades derivadas de la transformación de sus modelos de desarrollo económico. Propuso también innovar en las modalidades de cooperación, explorar nuevas potencialidades y profundizar la convergencia de intereses mutuos. En el 2014, resaltó los lazos culturales que entrelazan América Latina y China, conforme dejó ver el presidente Xi Jinping en la siguiente declaración: “Eleva el nivel de cooperación a fin de impulsar la realización de un nuevo y mayor desarrollo de la asociación de cooperación integral chino–latinoamericano (o China-Latinoamérica) sobre base de la igualdad, beneficio mutuo y desarrollo conjunto” (Xi Jinping, 2022, p. 195).

Myers y Yang (2012) explican que los compromisos de China con América Latina, así como con otras regiones, son impulsados por una mezcla compleja de directivas de política exterior, intereses estratégicos y compromisos empresariales a menudo desorganizados. Según Chakrabarty (2023), el acercamiento de China hacia América Latina engloba diversas áreas, siendo su enfoque principal la búsqueda de intereses económicos, tales como la adquisición de materias primas y el acceso a los mercados latinoamericanos.

Sin embargo, también abordan un interés geopolítico importante: contrarrestar la influencia y presencia histórica de Estados Unidos y la Unión Europea en el territorio latinoamericano. Aumentar su influencia en América Latina le permite a China competir con otros actores globales y expandir su presencia geopolítica.

Desde la perspectiva de los intereses marítimos, China encuentra en América Latina un espacio estratégico para asegurar el acceso a recursos naturales y a la conectividad a los océanos. Según la clasificación de Eifuku (2017), la estrategia china responde a dos dimensiones. Por un lado, el acceso libre y seguro a rutas marítimas consideradas bienes comunes globales y por el otro, la proyección de influencia sobre nodos estratégicos que aseguren sus cadenas de suministro. En este sentido, el acercamiento a la región no es solo comercial, sino parte de una política integral para resguardar sus intereses marítimos y expandir su capacidad de acción en el Pacífico Sur.

Empleando la lógica de poder de Mahan, quien controle puertos estratégicos y las principales rutas oceánicas tiene la capacidad de influir en el sistema internacional. En este contexto, Perú representa un punto clave por su ubicación estratégica frente al Pacífico, lo que permite a China reducir tiempos logísticos hacia mercados del Atlántico mediante conexiones interoceánicas. El Puerto de Chancay se inserta como parte de este plan de consolidación de corredores marítimos, que no solo faciliten el comercio, sino que otorguen a China presencia en rutas de importancia geopolítica global. En el actual contexto de la globalización y la economía de mercado, las empresas internacionales se establecen en un país en relación a su facilidad para asegurar la inversión. De acuerdo con Kal Holsti (como se cita en Barbé, 2020) la existencia de intereses mutuos, objetivos y necesidades similares o complementarias entre los países; la distribución equitativa de costes, riesgos y beneficios entre las partes; la confianza y reciprocidad constituyen condiciones fundamentales que favorecen el establecimiento de relaciones de cooperación.

En este sentido, los intereses mutuos son sencillos: China busca asegurar recursos naturales y conectividad marítima para expandir su influencia hacia los países de América del Sur, lo cual le brindará una mejor posición en la arquitectura del poder global. Por su parte, Perú busca ampliar y fortalecer sus actividades comerciales y, con ello, desarrollar su economía. China es un importante inversor en el Perú y, como se

mencionó en el capítulo anterior, el principal de Asia. La presencia del Puerto influirá en el incremento de las inversiones chinas en el Perú, en especial en los sectores de manufactura, agroindustria, tecnología y servicios.

El desarrollo de la política exterior china hacia América Latina y el Perú converge con la teoría realista de las relaciones internacionales al guardar los intereses de contracción de poder. El interés de China por imponer sus normas en un contexto en el que parece conformarse un nuevo sistema mundial de comercio marítimo sobrepasa el interés comercial, incumbiendo aspectos geopolíticos. Es por esta razón que Estados Unidos ha manifestado su preocupación sobre el aumento de las inversiones chinas en la región latinoamericana y, en especial, sobre la construcción y operación del Puerto de Chancay.

Por lo tanto, a pesar que la iniciativa del Puerto de Chancay comenzó siendo netamente empresarial por las empresas pesqueras Ribaud y Diamante cuando se asociaron a la minera Volcan Compañía Minera SA, su funcionamiento tiene características estratégicas para China. Cabe resaltar que la operación del puerto, al ser de carácter privado, se encuentra a cargo de la empresa Cosco Shipping Ports Chancay. No es casualidad que el mandatario Xi Jinping confirmara su presencia durante la inauguración del puerto.

Partiendo desde la premisa que la selección de ubicación de los puertos corresponde a los intereses marítimos nacionales de los Estados involucrados en su construcción, es correcto afirmar que, a pesar que las circunstancias del inicio del proyecto no derivan de la participación inicial del gobierno de China, el Puerto de Chancay posee una importancia geopolítica estratégica. Para China, este puerto corresponde una oportunidad de ejecutar su política exterior hacia América Latina. Esta estrategia se alinea con la política exterior china de fomentar relaciones de cooperación con países en desarrollo, ofreciendo alternativas a las tradicionales potencias occidentales. A la par, le permite consolidar su influencia marítima en el Pacífico y en la región de América del Sur, contrarrestando la tradicional de Estados Unidos. Por lo tanto, el posicionamiento del Puerto de Chancay en el Perú representa una acción clave de la BRI que facilitará el acercamiento del país asiático a la región de América Latina y, en concreto, a América del Sur.

5.3.3 Rol del Puerto de Chancay como Instrumento de Poder Marítimo

Como se ha venido explicando, la construcción del Puerto de Chancay constituye una herramienta fundamental para la proyección del poder marítimo en la región. Su control mayoritario por parte de la empresa china COSCO Shipping le permite a China no solo agilizar su comercio exterior, sino también establecer puntos logísticos fuera de Asia, en una región históricamente bajo la influencia de Estados Unidos. Desde una perspectiva geopolítica, la capacidad de controlar puertos estratégicos como Chancay es coherente con la doctrina del poder marítimo planteada por Alfred Mahan, quien considera los puertos como nodos esenciales para la proyección del poder nacional. Recordemos que el control de los mares permite a una potencia proyectar influencia, asegurar el abastecimiento de recursos y condicionar el comercio global. China ha adaptado esta lógica mediante un enfoque comercial-portuario que le permite construir poder marítimo sin despliegue militar directo. Esta estrategia se manifiesta en la creación de una red de puertos nodales a nivel global, como parte de su iniciativa de la Franja y la Ruta.

De acuerdo con Buchelli (2021) la ruta del comercio asiático y, en particular del comercio chino con destino a la región de América del Sur, incluía una parada obligatoria en los puertos de Estados Unidos. Esta circunstancia condicionaba las importaciones y exportaciones al estado de las relaciones entre China y Estados Unidos, haciendo que sean vulnerables a las fluctuaciones de la política exterior de un tercer Estado. En el Perú, los principales puertos peruanos conectados con China son el Callao y Paita, con un tiempo de tránsito de 30 a 40 días. Con la apertura del Megapuerto de Chancay, Perú estableció una conexión directa con los puertos chinos, incluyendo Shanghái, Yantian, Dalian, entre otros, lo cual sumado a su capacidad de recibir buques Triple-E, facilita el comercio con economías de escala que posicionan al país en un rol estratégico dentro de la red marítima global.

La estrategia china en Chancay guarda similitudes estructurales con su operación en el Puerto de El Pireo⁷, también controlado por la empresa COSCO. En ambos casos, China transformó nodos portuarios estratégicos en plataformas logísticas regionales bajo

⁷ En 2008, Cosco Shipping Ports, la misma empresa detrás del proyecto del Puerto de Chancay, adquirió una participación mayoritaria en el Puerto de Pireo, Grecia.

una lógica comercial que responde a objetivos geopolíticos de largo plazo: ampliar su presencia geopolítica en regiones claves como el Mediterráneo europeo y, en este caso, el Pacífico Sur. Según Gómez Calderón (2023), esta inversión estratégica, que incluyó la inyección de capital en infraestructura y proyectos conexos, fortaleció significativamente la presencia china en el Mediterráneo.

La posición estratégica de El Piero como puerta de entrada a Europa, lo convierte en un activo clave dentro de la BRI. A través de este proyecto, China buscó no solo mejorar su conectividad marítima sino también aumentar su influencia en la región, desafiando así la posición tradicional de otras potencias europeas y de Estados Unidos. Cabe señalar que, en El Pireo, esta operación despertó preocupaciones dentro de la Unión Europea sobre la pérdida de soberanía y la creciente influencia china en infraestructura crítica, patrón que se está repitiendo en América Latina.

En este sentido, los casos de Chancay y El Pireo evidencian un patrón en la estrategia marítima de China. A través de inversiones en infraestructura portuaria y del control operativo de nodos logísticos estratégicos, el país asiático ha buscado consolidar corredores comerciales que reduzcan su dependencia de rutas dominadas por otras potencias y, al mismo tiempo, ampliar su capacidad de influencia en distintas regiones del sistema internacional. Por lo tanto, es posible afirmar que la construcción del Puerto de Chancay es una pieza estructural en los intereses marítimos chinos en el Pacífico Sur. A través de su control y operación por COSCO, el puerto se convierte en un punto de anclaje para la proyección estratégica china en una región históricamente influenciada por Estados Unidos, evidenciando un cambio en el equilibrio regional del poder logístico y comercial.

5.3.4 Riesgos percibidos: dependencia económica, soberanía y tensiones con EE. UU.

a) Aumento de la Dependencia Económica

El creciente involucramiento de empresas estatales chinas en infraestructura crítica como puertos ha suscitado preocupaciones sobre una posible dependencia económica. De acuerdo con Huang (2022), la diplomacia china actual se orienta al empleo del poder duro. Esto se manifiesta en la capacidad del país asiático de influir en las

decisiones diplomáticas de otros países través de medios coercitivos. En ese sentido, la BRI refleja la intención de China de expandir su influencia internacional mediante la coerción económica. Según Gómez Calderón (2023), la dinámica inherente a la BRI genera una relación de poder asimétrica entre China y los países participantes. Esta asimetría se manifiesta en la mayor capacidad de negociación e influencia de China, derivada de su mayor poder económico y político.

En este sentido, la dependencia económica comienza a convertirse en un asunto de supervivencia económica. Huang (2022) identifica este patrón en Asia Central, donde la urgencia económica ha llevado a varios países a respaldar las agendas diplomáticas chinas, un escenario que podría replicarse progresivamente en América del Sur, y en particular, en el Perú.

Desde una perspectiva geopolítica, la participación de China en el Puerto de Chancay a través del control mayoritario de la empresa estatal COSCO debe entenderse como parte de esta red de influencia económica y marítima. El puerto, junto a la BRI, simboliza no solo una mejora en la conectividad regional, sino también la expansión de los intereses marítimos chinos hacia el Pacífico Sur. De acuerdo con Mahan (1890), el control de puertos de aguas profundas constituye una manifestación tangible del poder marítimo, en tanto estos nodos permiten consolidar rutas comerciales, asegurar recursos y proyectar influencia.

Es por ello que, para el Perú, esta relación estratégica también implica riesgos. La creciente participación china en sectores como minería, energía, telecomunicaciones y logística ha incrementado la exposición de la economía nacional a la dinámica del mercado chino. En este marco, la inserción de Chancay dentro de la BRI refuerza la proyección económica y geopolítica de china en el país, lo que, sumado a su creciente dependencia de Perú de los mercados chinos, podría limitar la capacidad de negociación del país y condicionar su política exterior, e incluso, su política interna. En otras palabras, el aumento de la dependencia podría llegar a debilitar la capacidad estatal, entendida esta como la habilidad de una burocracia para implementar políticas sin influencia externa.

Como se mencionó anteriormente, la operación de Chancay impacta en la reducción de costos logísticos de América del Sur hacia la región de Asia Pacífico,

capacidad que impactará indudablemente en el aumento de productividad y competitividad en el comercio exterior. Sin embargo, esta situación podría resultar en un incremento de la dependencia económica del Perú con los países de esta región. Como se ha descrito, Perú mantiene relaciones comerciales de “complementariedad” o “intercambio”, eufemismos usados para expresar la relación comercial dependiente basada en la exportación de minerales y productos de bajo valor agregado, y la importación de productos manufacturados y bienes industriales.

Es cierto que la teoría liberal de las relaciones internacionales considera que la interdependencia económica entre las naciones crea incentivos y las condiciones necesarias para asegurar la cooperación internacional debido a que los Estados dependen unos de otros para el crecimiento económico y el desarrollo nacional (Barbé, 2020, p. 94), sin embargo, este fenómeno también puede generar preocupaciones para los países menos desarrollados debido a que no pueden emplear las mismas reglas de juego que los países industrializados. En el caso peruano, el riesgo de la creciente dependencia con la economía china podría traducirse en tres escenarios principales:

En primer lugar, puede generar al Perú problemas de vulnerabilidad a las fluctuaciones del mercado asiáticos e incluso, las tensiones políticas y comerciales que afecten a China. En segundo lugar, puede producir gradualmente una pérdida de autonomía en la toma de decisiones económicas, derivada de la dependencia de capitales extranjeros. Y, en tercer lugar, la posible concentración de inversión extranjera en sectores determinados, situación que a largo plazo podría afectar a las empresas nacionales debido a que limita el desarrollo de las industrias y con ello, la diversificación de la economía peruana.

Por otro lado, la presencia del Puerto y el aumento de las inversiones chinas también puede generar desafíos ambientales, especialmente en el sector minero. En este escenario, el gobierno peruano debe gestionar las diferencias culturales y las tensiones políticas que pueden surgir debido a la falta de transparencia en algunas inversiones y la preocupación por la deuda externa relacionada con los préstamos de China.

En síntesis, la creciente presencia china en infraestructura estratégica como el Puerto de Chancay debe analizarse desde la perspectiva del poder marítimo y los

intereses marítimos globales. Si bien la cooperación portuaria representa una oportunidad de modernización y crecimiento, también introduce un grado de vulnerabilidad que podría afectar la autonomía económica y política del Estado peruano en el largo plazo.

b) Vulnerabilidad de la Soberanía Marítima del Perú

Un aspecto relevante del debate sobre la construcción del Puerto de Chancay es su posible impacto en la soberanía marítima del Perú. Más allá de las implicaciones económicas, la creciente participación de empresas estatales chinas en infraestructura portuaria nacional podría limitar la capacidad del Estado peruano para ejercer control pleno sobre sus espacios marítimos y sobre la gestión de su infraestructura estratégica.

Desde la perspectiva del poder marítimo de Mahan, el dominio del mar, ya sea mediante la fuerza naval o el control de nodos portuarios, otorga a los Estados la capacidad de proyectar poder, proteger intereses nacionales y condicionar la política internacional. En este sentido, la presencia de empresas como Cosco Shipping Ports en el control operativo del Puerto de Chancay puede interpretarse como una materialización de esta lógica; es decir, el uso del comercio y la infraestructura portuaria no son únicamente mecanismos estrictamente económicos, sino que responden a herramientas de influencia estratégica.

Cabe señalar que el Perú también cuenta con otros operadores internacionales en infraestructura portuaria como DP World (Dubai Ports) y APM Terminals, ambos presentes en el Puerto del Callao. No obstante, el caso de Chancay presenta diferencias sustantivas. En primer lugar, el Puerto de Chancay se desarrolla sobre terrenos privados pertenecientes a la propia empresa operadora y su construcción ha sido financiada íntegramente con capital privado. La compañía está conformada en un 60 % por la estatal china Cosco Shipping Ports y en un 40 % por la peruana Volcan Compañía Minera, operando bajo el marco de la legislación nacional. A diferencia de este esquema de propiedad, tanto DP World como APM Terminals participan en el Callao mediante contratos de concesión otorgados por el Estado peruano, sin ser propietarios directos de los terminales.

En segundo lugar, se encuentra el nivel de control estratégico involucrado. Chancay constituye un proyecto portuario desarrollado desde cero con una orientación explícita hacia la articulación transpacífica con Asia y con mayoría accionaria de una empresa estatal china. En otras palabras, la diferencia esencial es que Chancay se considera un puerto privado de uso público, donde una empresa extranjera tiene control operativo directo. Esta singularidad le confiere un carácter geopolítico más marcado en comparación con otros terminales operados por capitales extranjeros bajo esquemas concesionados tradicionales.

Considerando este contexto, el mar peruano posee una alta relevancia tanto económica, ambiental como estratégica. Por esta razón, el Estado ha establecido un marco normativo para regular el ingreso y operación de embarcaciones extranjeras en territorio marítimo nacional. En el plano constitucional, el artículo 54 de la Constitución Política del Perú establece que el territorio del Estado, incluido el dominio marítimo hasta las 200 millas, es inalienable e inviolable, y que el país ejerce soberanía y jurisdicción dentro de ese espacio. A su vez, los artículos 66, 67 y 68 disponen que los recursos naturales son patrimonio de la Nación y que su aprovechamiento debe ser sostenible. Por otro lado, la Ley General de Pesca (Decreto Ley N° 25977) establece que los recursos hidrobiológicos dentro de las aguas jurisdiccionales del Perú son patrimonio de la Nación y que la actividad pesquera es de interés nacional, imponiendo obligaciones de información, seguimiento y control tanto a la flota nacional como a la extranjera.

Sin embargo, en los últimos años se ha observado una presencia constante de flotas pesqueras de origen chino en las inmediaciones del límite de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) peruana. Entre mayo de 2023 y agosto de 2024 se registraron más de 300 embarcaciones operando en áreas adyacentes al dominio marítimo nacional, aprovechando que la jurisdicción del Estado peruano no se extiende más allá de dicho límite.

Aunque estas embarcaciones, técnicamente, no vulneran el marco legal internacional, su presencia sí ha tenido un impacto negativo sobre las actividades económicas de la flota pesquera peruana, especialmente en lo que respecta a la sostenibilidad de especies migratorias como el calamar gigante. Según el Ministerio

de la Producción, la pesca artesanal de esta especie en el Perú involucra aproximadamente 4,475 embarcaciones, generando empleo directo para más de 14 mil pescadores. Frente a este escenario, diversos gremios pesqueros han denunciado que la pesca masiva realizada por embarcaciones chinas reduce la disponibilidad del recurso y debilita la sostenibilidad del sector.

En 2024, el Estado peruano promulgó el Decreto Supremo N° 014-2024-PRODUCE con el fin de establecer y endurecer las medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) por parte de embarcaciones de bandera extranjera que operan en alta mar adyacente al dominio marítimo del Estado peruano y que solicitan arribo a puertos nacionales. Este decreto actualiza y refuerza el régimen de control, derogando parcialmente disposiciones contenidas en el D.S. N.º 016-2016-PRODUCE.

Entre sus principales disposiciones, este marco normativo establece: la obligación de seguimiento y vigilancia del posicionamiento de las embarcaciones extranjeras mediante sistemas de monitoreo satelital (SISESAT) y del tráfico acuático (SIMTRAC); la exigencia de que el Estado del pabellón sea miembro o, al menos, observador activo de la Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP) correspondiente, la presentación de registros de posicionamiento satelital y trazabilidad de capturas, así como la documentación que autorice su operación en el ámbito de dicha OROP, la facultad de denegar el arribo a puertos peruanos si no se cumplen las condiciones establecidas o existen indicios razonables de pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (INDNR), y la aplicación supletoria de los estándares del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, adoptado por la FAO. Con estas disposiciones, se busca garantizar que las operaciones extranjeras cumplan con estándares internacionales y que el Perú mantenga su soberanía sobre el uso de sus espacios marítimos.

No obstante, con la operación del Puerto, el incremento del flujo marino y el aumento de la influencia china en la región, siempre es probable que esta situación pueda agudizarse. Desde el enfoque de los intereses marítimos nacionales, la Comisión de Alto Nivel de la Marina de Guerra del Perú (2022) señala que estos tienen por finalidad “garantizar la sobrevivencia, la autodeterminación y los bienes políticos

y económicos del Estado”. Bajo este principio, cualquier amenaza a la capacidad del país para usar, proteger y aprovechar sus recursos marítimos de manera autónoma constituye una vulneración de su soberanía.

Debido a la importancia de China para Perú como principal socio comercial, junto con el incremento de la dependencia económica, la desigualdad de poder se podría evidenciar en las negociaciones comerciales. Según Johan et al. (2018), los Estados pueden ser categorizados en función de su capacidad económica, militar y de la amplitud de sus intereses marítimos. Esta clasificación permite identificar tres grupos principales: aquellos con capacidades limitadas y objetivos locales; aquellos con mayor poder, pero intereses más restringidos; y finalmente, aquellos como China, Japón y Corea del Sur, que se encuentran dentro del grupo de los G-20 y además son países litorales, es decir, tienen la capacidad económica y militar necesaria para proteger sus intereses. Sin embargo, China es un caso excepcional debido a que también es considerada una gran potencia⁸ en la actualidad. Este país asiático, en otras palabras, es capaz de ejecutar sus ambiciones y liderar la agenda marítima global en la capacidad y la voluntad de proyectar su poder marítimo a escala global.

En este escenario, China si desea, podría imponer condiciones económicas que no beneficien los intereses del Perú como la exoneración de cumplir las mismas exigencias que las demás embarcaciones extranjeras e inclusive, las peruanas. Esta situación es grave debido a que los intereses nacionales tienen la finalidad de “garantizar la sobrevivencia, autodeterminación y bienes político y económico del Estado” (Johan, et al., 2018, p. 6). Por lo tanto, cualquier amenaza a estos intereses representa un riesgo significativo para la soberanía y la estabilidad del país.

Según Mercy A. Kuo (2024), China emplea sus empresas navieras y portuarias de propiedad estatal con la finalidad de apoderarse del control efectivo de infraestructuras críticas. De esta manera, Beijing utiliza la presencia física de estas

⁸ Según Buzan y Waever (como se cita en Barbé, 2020), las grandes potencias son aquellos países con intereses mundiales que cumplen funciones diferentes en el sistema internacional y para las que son importantes las expectativas de otros Estados. Además, son tratadas en los cálculos de otras potencias destacadas como si tuvieran el potencial económico, político y militar para aspirar en corto o mediano plazo a un convertirse en superpotencia.

empresas para ejercer influencia política. En este contexto, el Puerto de Chancay se integra dentro de esta lógica estratégica, al convertirse en una plataforma logística que amplía la proyección comercial y geopolítica china en el Pacífico Sur.

Por otro lado, el impacto ambiental es otra consecuencia que ya se está evidenciando. Normalmente, las políticas y prácticas económicas de las grandes potencias suelen tener consecuencias en los países en desarrollo debido a la extracción de recursos sin la debida preocupación por la conservación de los mismos, como es el caso de los recursos hidrobiológicos. Por ello, el fortalecimiento de la vigilancia y la gobernanza marítima se vuelve esencial para que el Perú pueda aprovechar los beneficios del Puerto de Chancay sin comprometer sus intereses marítimos ni su soberanía.

c) Posibles Tensiones con Estados Unidos

La presencia de China en el Perú a través de megaproyectos de infraestructura puede interpretarse como una expansión de su esfera de influencia. Si bien el discurso oficial prioriza el desarrollo económico y la cooperación; el avance simultáneo en sectores estratégicos (minería, energía, logística) permite entrever un patrón de inserción estructural. En este marco, el Puerto de Chancay no solo representa una plataforma comercial, sino también un punto de apalancamiento diplomático frente a otros actores internacionales con intereses en la región. En este escenario, la instalación de China en un eje estratégico del Pacífico Sur podría generar tensiones diplomáticas con Estados Unidos, tradicional aliado y actor predominante en la región. Desde la lógica de contención geopolítica, la expansión marítima china puede ser percibida como una amenaza indirecta a la proyección de poder estadounidense en América Latina.

Historicamente, Estados Unidos ha sido el principal socio de América Latina debido a sus lazos económicos y políticos con la mayoría de países de la región. Tradicionalmente, la política exterior estadounidense hacia la región se ha sustentado en el ofrecimiento de asistencia financiera y técnica para promover el desarrollo económico y la gobernabilidad democrática, además de abordar temas específicos en el ámbito de seguridad mediante el impulso de iniciativas o plataformas de diálogo regional como la

Organización de los Estados Americanos (OEA), la Alianza para el Progreso, el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) o la Cumbre de las Américas.

En este escenario, la creciente presencia de China en América Latina supone un desafío geopolítico para Estados Unidos debido a que busca contrarrestar su influencia y poderío. Así, el ascenso de China como una de las principales potencias globales se configura como un elemento central dentro de una dinámica internacional cada vez más marcada por la competencia entre grandes potencias en un sistema internacional multipolar.

El establecimiento de la BRI y la apertura del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura son ejemplos claros de cómo China se encuentra expandiendo su influencia a través de proyectos de infraestructura a lo largo y ancho del globo. En la actualidad, el país asiático rivaliza con el orden hegemónico encabezado por Estados Unidos. Más aún, algunos autores argumentan que China busca, paralelamente a su expansión económica, socavar las nociones de derechos humanos, medio ambiente, cooperación internacional y libertad económica, concepciones que, tradicionalmente, han sido identificadas con Occidente y, en particular, con Estados Unidos. Este pensamiento suele evidenciarse en las políticas de alcance global promulgadas por Xi Jinping como la Iniciativa de Desarrollo Global, la Iniciativa de Civilización Global y la Iniciativa de Seguridad Global.

Desde la óptica del poder marítimo, Mercy A. Kuo (2024) afirma que China ha entendido que los puertos representan un centro de poder estratégico al ser puntos de convergencia de redes físicas, digitales y de gobernanza del mundo. Kuo señala que existen dos canales de proyección de poder que, en cierto grado, atentan contra los intereses estadounidenses: el control de los terminales que permite a las empresas estatales chinas maximizar el impacto de su capacidad manufacturera y, aunque menos reconocido, la amenaza en términos de seguridad. Diversos militares y funcionarios estadounidenses como Laura Richardson, Zenel García, Robert Gioia y Evan Ellis han señalado que la presencia de empresas estatales chinas como operadores de puertos plantea una amenaza a la seguridad de sus buques de guerra. Este segundo punto reduce la capacidad de proyección de poder de la armada norteamericana y debilita un elemento clave de la política de disuasión de Washington.

Según Váscones del Risco (2024), China aprovechó la brecha que Estados Unidos ha dejado en América Latina durante las últimas décadas. El país asiático se ha enfocado principalmente en el comercio, minería, desarrollo de infraestructura de transporte, comunicaciones e inversión en infraestructura marítima. El aumento de inversiones chinas en territorios tradicionalmente “dominados” por Estados Unidos y, con ello, la generación de fricciones económicas y políticas entre los países involucrados no es un evento reciente. Es por ello que generó tensión la inversión china en la modernización del Puerto de El Pireo.

Un ejemplo más reciente (y cercano) se pudo observar en las disputas y tensiones entre Estados Unidos y Panamá, originadas por el incremento de las inversiones chinas en el Canal de Panamá a finales de 2024 y principios de 2025. El presidente estadounidense Donald Trump criticó agriamente la administración del Canal de Panamá debido a considerar que se había violado la cláusula de neutralidad del Tratado Carter-Torrijos de 1999 al afirmar, sin pruebas, que China controlaba en secreto el canal. Estas declaraciones y provocaciones del presidente estadounidense le permitieron conseguir una serie de concesiones del presidente de Panamá, José Raúl Mulino, como la salida definitiva de Panamá de la BRI y la decisión de auditar dos puertos adyacentes al canal operados por empresas chinas. Según Zhu Feng, director de la Escuela de Estudios Internacionales de la Universidad de Nanjing, la presión estadounidense refleja la intención del gobierno de Trump de limitar la cooperación de China en América Latina. En este sentido, advirtió que Chancay podría ser el próximo objetivo (Global Times, 2025).

Este escenario comenzó a manifestarse de forma más visible a inicios de 2026, cuando el debate sobre el control y la supervisión del Puerto de Chancay generó discusión pública y fricciones diplomáticas entre Estados Unidos y China en el Perú. La controversia se originó tras un fallo del Poder Judicial que determinó que el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) no debía ejercer funciones de regulación directa sobre el terminal, al tratarse de una infraestructura desarrollada íntegramente con capital privado y no bajo un contrato de concesión estatal. Esta decisión generó preocupación en distintos sectores, al interpretarse como una forma de limitar la capacidad del Estado peruano para supervisar una infraestructura logística estratégica.

En este contexto, el debate se profundizó cuando el embajador estadounidense en Perú, Bernie Navarro, expresó pública y reiteradas veces que China estaría vulnerando la soberanía nacional. Estas declaraciones reavivaron la discusión sobre el papel de China en el desarrollo del puerto y evidenciaron cómo el Puerto de Chancay se ha convertido en un punto de atención dentro de la competencia estratégica entre grandes potencias en la región.

Según George Friedman (como se cita en Baños, 2018) el principal elemento de proyección de poder de Estados Unidos es su armada, ya que ella le permite un verdadero control de los océanos. El dominio marítimo no solo impide los ataques de otras naciones, sino que también permite a Estados Unidos intervenir en el momento y lugar que considere oportuno, además de proporcionar control sobre el tráfico de comercio internacional. En caso ocurriera un conflicto entre Taiwán y China, la armada estadounidense tendría que movilizar refuerzos hacia el Pacífico a través del Canal de Panamá. Por lo tanto, el principio geopolítico fundamental de Estados Unidos consiste en prevenir el surgimiento de potencias navales. En este sentido, mantener la superioridad en el control de los océanos es crucial para sostener su predominio en el proceso de globalización.

En este contexto, es posible afirmar que la ubicación geográfica estratégica tanto del Puerto El Pireo como del Puerto de Chancay los convierte en activos valiosos dentro de las ambiciones geopolíticas de China. Al igual que en el caso del Mediterráneo, la inversión china en el Pacífico busca fortalecer la conectividad marítima y terrestre, consolidando así su presencia en regiones de gran importancia económica. En la misma línea, es posible plantear la hipótesis de que Chancay seguirá un camino similar a El Pireo, convirtiéndose en un nodo clave dentro de la BRI. Estas inversiones sugieren la existencia de un patrón de expansión de la influencia china en regiones claves para el comercio marítimo global.

De igual forma, tampoco es erróneo afirmar que el aumento de la presencia china en el territorio peruano y - por ende, en el continente - generará fricciones económicas y políticas con Estados Unidos, en especial considerando las políticas anunciadas por el presidente estadounidense Donald Trump desde el inicio de su gobierno el pasado enero del 2025.

En este sentido, bajo la retórica del presidente Donald Trump de considerar a China como un adversario estratégico en la geopolítica internacional, Estados Unidos ha reformulado sus mecanismos de cooperación exterior, privilegiando una política de autosuficiencia económica y de alineamiento ideológico. En este marco, el cierre de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) del 1 de julio de 2025 podría interpretarse como una señal del repliegue del soft power estadounidense. Es más, la suspensión de USAID podría entenderse como una manifestación del giro proteccionista y nacionalista de la política exterior estadounidense, que busca contener la influencia china en América Latina mediante la condicionalidad política y comercial, más que a través de los mecanismos tradicionales de cooperación al desarrollo.

Para el Perú, esta medida podría implicar no solo una reducción en los flujos de cooperación y asistencia técnica, sino también una reconfiguración potencial de la relación bilateral, en la que el apoyo estadounidense tendería a vincularse con la adopción de posturas más afines a los intereses de Washington en su competencia global con China.

Es cierto que durante el primer gobierno de Donald Trump (2016-2020) las relaciones políticas y económicas entre Perú y Estados Unidos se mantuvieron estables, sin variaciones significativas. No obstante, el panorama peruano ha cambiado debido a la presencia del Puerto de Chancay, factor que ha generado preocupación en la Casa Blanca. En este contexto, no sería erróneo suponer que las relaciones bilaterales se verán afectadas, dado el enfoque proteccionista del gobierno estadounidense, que incluye el aumento de aranceles y la competencia económica con China, lo cual podría derivar en presiones políticas para alinear la política exterior del país con sus intereses.

5.4 Consideraciones Finales

El análisis de la evolución de la relación bilateral entre Perú y China, en el marco de la construcción y operación del Puerto de Chancay, revela un patrón de creciente dependencia comercial, inversión estratégica y cooperación multisectorial. Este vínculo ha generado múltiples oportunidades para el Perú en términos de acceso a infraestructura moderna, comercio exterior y flujo de inversiones chinas en sectores clave como minería, tecnología y logística.

No obstante, el fortalecimiento de esta relación también plantea desafíos relevantes. Entre ellos destacan el aumento de la dependencia económica hacia un solo actor, la posible afectación de la soberanía en zonas estratégicas como los puertos, y el reposicionamiento geopolítico frente a actores tradicionales como Estados Unidos.

En este contexto, el Estado peruano debe adoptar una estrategia de política exterior que le permita maximizar los beneficios del vínculo con China sin comprometer su autonomía ni soberanía. Esto implica diversificar sus alianzas con otros países del Asia Pacífico, reforzar sus marcos regulatorios y fortalecer su capacidad de negociación.

Capítulo 6: Impacto del Puerto de Chancay en la Relación Bilateral de Perú con Corea del Sur y Japón

Las relaciones bilaterales del Perú con Corea del Sur y Japón se han caracterizado por ser estables, amistosas y centradas en el comercio, la cooperación tecnológica y los vínculos culturales. Ambos países asiáticos son importantes socios estratégicos en el marco del Foro de Cooperación América Latina – Asia del Este (FOCALAE) y del Acuerdo de Asociación Económica Integral (RCEP), aunque su nivel de inversión en infraestructura ha sido más limitado que el de China.

Tanto Corea como Japón mantienen tratados de libre comercio con el Perú, lo que ha contribuido al dinamismo económico bilateral. Sin embargo, ninguno de los dos posee actualmente un proyecto logístico de la magnitud del Puerto de Chancay.

6.1 Relación Bilateral del Perú con Corea del Sur

Los lazos entre Perú y la República de Corea se han venido solidificando durante los últimos años. Esta relación bilateral se ha caracterizado por un clima de cooperación sostenida, con escasos desacuerdos diplomáticos y una receptividad mutua a las iniciativas de acercamiento. Esta dinámica también se refleja en el incremento del comercio bilateral observado desde mediados de la década del 2000.

6.1.1 Ámbito Económico

Según el embajador del Perú en Corea del Sur Paul Duclos Parodi (2024), a lo largo de los 60 años de relaciones diplomáticas, se ha establecido un vínculo de alta intensidad, desarrollando esquemas de cooperación y coordinación en múltiples áreas. Asimismo, gracias a la firma de convenios, como el Acuerdo de Libre Comercio en 2011 y el establecimiento de la Alianza Estratégica Integral Perú – Corea en 2012, ambos países han profundizado la relación bilateral. Además, han ratificado el firme propósito de cooperar en calidad de socios estratégicos al más alto nivel.

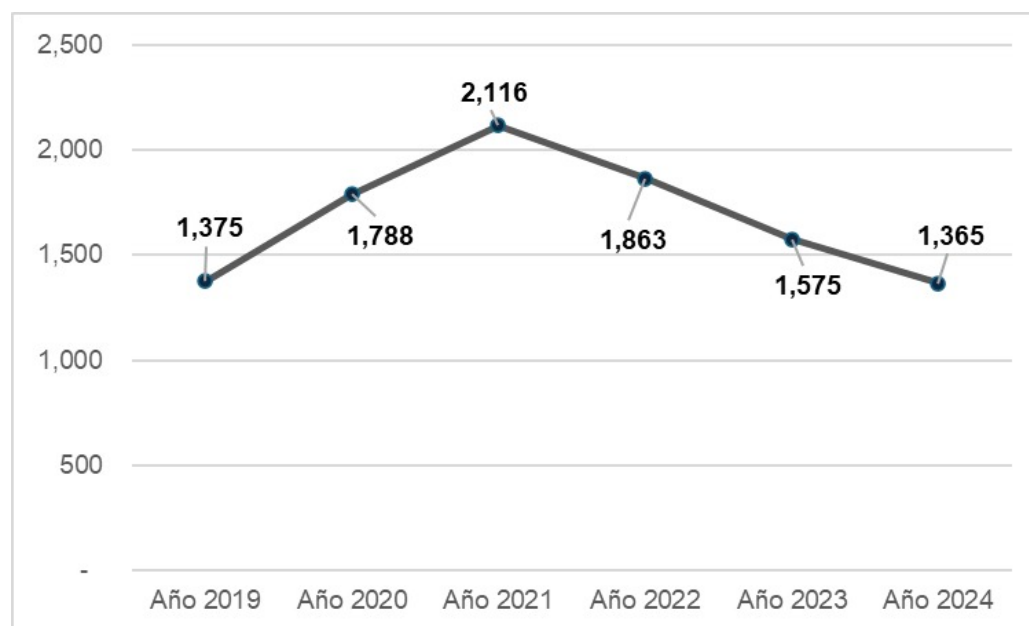
En el ámbito económico, Corea del Sur y Perú han experimentado un crecimiento durante las últimas décadas. Seúl es uno de los principales socios comerciales de Perú en Asia, con un intercambio de bienes que incluye minerales, productos agrícolas y

tecnología. La firma del TLC consistió una herramienta esencial para el fortalecimiento de la relación comercial entre ambos países. Tan solo un año después de la entrada en vigencia del acuerdo, el comercio bilateral se incrementó en 7.1%, alcanzando un total de 2,780 millones de dólares, cifra que definitivamente marcó un gran comienzo. A pesar que las relaciones comerciales ya mostraban un crecimiento, el establecimiento del acuerdo marcó un hito en el vínculo económico bilateral, al ampliar las oportunidades de intercambio y profundizar la integración comercial entre ambos países.

Según el portal de acuerdos comerciales del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú (s.f.), el TLC entre Perú y Corea reforzó los lazos comerciales, estableció un marco propicio para el comercio y la inversión mutua, y proporcionó medidas de control y seguridad que beneficiarán a los inversores de ambas partes y a los Estados involucrados.

Figura 2

Balanza comercial entre Corea del Sur y Perú (2019-2024) en millones US \$FOB



Nota: Adaptado de *Perú-Corea del Sur: Comercio de Principales Sectores (Millones US\$ FOB)* de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2024.

En términos de evolución comercial, los últimos años evidencian un crecimiento progresivo y constante de las exportaciones peruanas hacia Corea del Sur acompañado de una progresiva diversificación de la oferta exportable. Según Arrieta (2023), entre 2000 y 2022, las exportaciones peruanas hacia el país asiático mostraron una tendencia creciente, con una tasa de crecimiento promedio anual de 14,6 %, cifra similar, aunque ligeramente menor, a la registrada en el periodo de 1965 a 1999. No obstante, una diferencia clave entre ambos periodos radica en la composición de la oferta exportable. Mientras que en el 2000 Perú exportaba 142 productos, de los cuales solo 9 superaban el millón de dólares, en 2022 el número de productos exportados ascendió a 298, siendo 42 de ellos superiores al millón de dólares. Este indicador demuestra el incremento del valor de las exportaciones y una creciente diversificación con un evidente potencial exportador.

Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2026), en el periodo enero a noviembre de 2025, el intercambio comercial entre el Perú y Corea del Sur alcanzó los US\$ 2,557 millones, lo que representó un crecimiento de 4,9 % respecto al mismo periodo del año anterior. Este incremento fue impulsado principalmente por las exportaciones peruanas, que ascendieron a US\$ 1,919 millones y registraron un aumento de 5,4 %, reflejando el aprovechamiento del TLC y una oferta exportable cada vez más diversificada. Entre los principales productos exportados destacaron el gas natural y el plomo, con incrementos de 16 % y 23 %, respectivamente. Además, aumentaron las exportaciones de pota en 280,5 %, así como de los compuestos de oro, que aumentaron 174,3 %.

Por su parte, las importaciones peruanas provenientes de Corea del Sur alcanzaron los US\$ 638 millones, registrando un incremento interanual de 3,3 %. Los principales bienes importados corresponden al sector automotriz, maquinaria pesada, productos plásticos y farmacéuticos, los cuales constituyen insumos relevantes para la actividad productiva nacional. En el ámbito turístico, la relación bilateral también muestra una evolución positiva, con la llegada de 18 356 turistas surcoreanos al Perú durante el año 2025.

En relación a la Inversión Extranjera Directa (IED), Choi Jong-uk, embajador de Corea del Sur en Perú, explicó que el Perú es considerado como la “puerta de ingreso”

para las inversiones de su país en la región sudamericana (Instituto de Ingenieros de Minas del Perú, 2018). Además, de acuerdo con el embajador, una de las principales razones de la IED en el Perú es la seguridad económica que ofrece el país, en especial la seguridad de la cadena de suministros de los principales minerales estratégicos (El Peruano, 2024).

Para el 2024, las inversiones coreanas ascendieron a 6,700 millones de dólares. Estas inversiones se concentraron en el sector minero, llegando a representar el 95% de la IED coreana total. Uno de los principales proyectos de IED es el desarrollo de gas natural licuado por la empresa coreana SK Innovation.

6.1.2 Ámbito Político

Perú y Corea del Sur establecieron relaciones diplomáticas el 1 de abril de 1963, siendo uno de los primeros países asiáticos que se vinculó con el Perú (Japón muchísimo antes). Posteriormente, con el ingreso del Perú a la APEC en 1998, se generaron los medios necesarios para un mejor entendimiento político entre ambas naciones y, en el 2008, ambos países firmaron una Asociación de Cooperación Integral. Según Curay Ferrer (2023) este alto nivel de asociación responde a la convergencia de intereses entre Perú y Corea del Sur, la cual se da de manera natural a partir de sus características, historia y proyección.

El fortalecimiento de esta relación alcanzó su etapa de mayor consolidación durante el gobierno de Ollanta Humala (2011-2016). Este periodo se caracterizó por la implementación del TLC y la elevación del vínculo al rango de Asociación Estratégica Integral en 2012, orientando la agenda bilateral hacia la transferencia tecnológica y el fortalecimiento de capacidades. De la misma manera, la relación bilateral se orientó hacia la promoción de programas de cooperación y convenios enfocados en el fortalecimiento de capacidades y la transferencia tecnológica hacia el Perú. En este contexto, muchas de las visitas de alto nivel del periodo 2000-2025 se produjeron en el marco de reuniones multilaterales, especialmente en APEC, plataforma que ha funcionado como el motor principal para el diálogo político y la suscripción de memorandos de entendimiento en sectores estratégicos.

El gobierno de Corea del Sur considera al Perú como un socio importante para la cooperación. Según Choi Jong-uk (Radio Nacional, 2024), el trabajo conjunto se enfoca en infraestructura crítica, como el Aeropuerto Internacional de Chinchero, así como en salud, gobierno digital y cambio climático. Por su parte, Rosario Santa Gadea (2017) señala que los proyectos coreanos aportan un alto valor agregado en áreas de tecnología de la información, educación, defensa y seguridad.

Un ejemplo reciente de esta cooperación estratégica se observa en el ámbito de la industria de defensa. En 2025, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA Perú) firmó un acuerdo de codesarrollo con la empresa surcoreana Hyundai Heavy Industries para la coproducción de submarinos en territorio peruano, en específico, del modelo HDS-1500. El convenio contempla un proceso de transferencia tecnológica y la participación progresiva de la industria nacional en las distintas fases del proyecto. De esta manera, SIMA Perú no solo participará en la construcción de las unidades, sino que también podrá desarrollar capacidades para aprender, adaptar, mejorar y generar soluciones propias en el ámbito naval. El acuerdo incluye además cooperación tecnológica, alternativas de financiamiento, diseño colaborativo y la preparación industrial nacional, así como el fortalecimiento de los procesos de construcción, control de calidad y mantenimiento. Asimismo, el convenio forma parte de un programa más amplio que contempla el desarrollo de otros buques y la modernización de infraestructura vinculada al sector naval peruano. En este sentido, este tipo de cooperación contribuye al fortalecimiento de la soberanía marítima del Perú.

En paralelo, la cooperación en materia de defensa también se ha extendido al ámbito terrestre. La empresa surcoreana Hyundai Rotem también firmó un acuerdo marco con la industria de defensa peruana para el suministro de un total de 195 vehículos blindados. Este acuerdo incluye la provisión de 54 tanques de batalla K2 y 141 vehículos blindados con ruedas, en coordinación con entidades del sector defensa peruano, incluyendo la participación de la Fábrica de Armas y Municiones del Ejército (FAME S.A.C.).

Estos acuerdos evidencian el creciente nivel de colaboración bilateral con Corea del Sur en sectores de alto valor tecnológico y estratégico. En particular, marcan un hito en la evolución institucional de SIMA Perú, que pasa de desempeñarse principalmente

como ejecutor de proyectos a consolidarse como un codesarrollador tecnológico con capacidades industriales propias. Al mismo tiempo, esta cooperación permite fortalecer el capital humano especializado e impulsar el desarrollo de la industria nacional vinculada a la defensa.

En relación a las visitas oficiales de alto nivel, en total se registraron once entre las autoridades peruanas y surcoreanas. Estos encuentros han contado con la participación de altos funcionarios, incluidos presidentes, vicepresidentes, cancilleres y otros representantes gubernamentales. En cuanto a los temas abordados, estos se han concentrado principalmente en el fortalecimiento de la cooperación económica, tecnológica y científica. De manera particular, destacan las iniciativas relacionadas con la transferencia tecnológica, el desarrollo de infraestructura, la cooperación en gobierno electrónico, así como programas de becas y capacitación orientados al fortalecimiento de capacidades en el Perú. Asimismo, Corea del Sur ha manifestado en diversas ocasiones su apoyo al proceso de adhesión del Perú a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), lo que evidencia también una dimensión diplomática de respaldo al fortalecimiento institucional y a la inserción internacional del país.

Como resultado de estas visitas y reuniones, se han firmado diversos memorandos de entendimiento y acuerdos de cooperación en sectores estratégicos como ciencia y tecnología, industria eléctrica, cooperación aduanera, seguridad, desarrollo digital y transporte aéreo. Estos acuerdos reflejan el interés mutuo por profundizar la relación bilateral y ampliar los ámbitos de cooperación más allá del comercio.

En conjunto, la relación entre Perú y Corea del Sur se caracteriza por un enfoque pragmático, multisectorial y de alto nivel institucional. El vínculo económico-comercial se ha complementado con una cooperación tecnológica y una relación política estable, lo que posiciona a Corea del Sur como un socio estratégico clave para el Perú en Asia. En tal sentido, resulta relevante evaluar cómo la construcción del Puerto de Chancay puede influir en la evolución futura de este vínculo bilateral.

6.1.3 Impacto del Puerto de Chancay en la Relación con Corea del Sur

La construcción del Puerto de Chancay no solo representa un avance significativo para la infraestructura logística del Perú, sino que también abre nuevas oportunidades

para dinamizar el comercio con socios estratégicos como Corea del Sur. Aunque China se consolida como el principal socio comercial del Perú, rol que probablemente se mantendrá e incluso se intensificará el desarrollo del puerto, Corea podría facilitar una expansión paralela de las exportaciones peruanas hacia China. Este escenario adquiere mayor relevancia si se considera que una diversificación de flujos comerciales puede funcionar como un mecanismo estratégico para reducir la dependencia hacia un único mercado asiático dominante.

El comercio marítimo entre Perú y Corea del Sur se realiza principalmente entre los puertos peruanos de Callao, Paita y Matarani, y el puerto coreano de Busan. Si bien estas rutas suelen incluir escalas intermedias en Asia y América, la entrada en operación del Puerto de Chancay optimizó las conexiones transpacíficas, al ofrecer una alternativa logística moderna y competitiva en el Pacífico Sur. Sin embargo, más allá de la reducción de costos o tiempos de tránsito, ventaja general del Perú con los países del Asia Pacífico, el verdadero impacto del puerto se proyecta en su dimensión estratégica y tecnológica.

Estas condiciones logísticas, combinadas con el perfil tecnológico de Corea del Sur, abren un escenario favorable para una integración económica más favorable. Si bien, esta relación comparte ciertos rasgos con los vínculos que la región latinoamericana tiene con China, existen dos diferencias clave: En primer lugar, la industria surcoreana se especializa principalmente en segmentos de alto valor agregado de la cadena de producción, los cuales requieren un mayor nivel de desarrollo tecnológico. Esta característica permite una mayor complementariedad con las ventajas comparativas de los países de América Latina y el Caribe, lo que contribuye a reducir potenciales fricciones comerciales. En segundo lugar, a diferencia del comercio destinado hacia China, las exportaciones de la región hacia Corea del Sur se caracterizan por ser más diversas, contando con una mayor participación de bienes industriales.

Según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Corea del Sur (s.f.), los intercambios fortalecidos de alto nivel con la región de ALC se han centrado particularmente en la diplomacia económica, incluida la seguridad energética, la transformación digital, la infraestructura y la transición al crecimiento verde. Estas áreas coinciden con varias prioridades estratégicas del Estado peruano, lo que permite

identificar sinergias potenciales que podrían ser reforzadas con la integración logística que brinda el Puerto de Chancay.

En esta línea de ideas, el avance tecnológico de Corea del Sur representa una oportunidad significativa para el Perú en su búsqueda por diversificar no solo sus destinos de exportación, sino también su matriz productiva. La consolidación del Puerto de Chancay como nodo logístico internacional puede servir como catalizador para atraer inversión coreana en sectores de alto valor agregado, especialmente aquellos vinculados a la innovación, la tecnología industrial, y la digitalización de procesos. La reconocida experiencia coreana en transferencia tecnológica y cooperación en infraestructura convierte al país asiático en un socio estratégico clave para impulsar la modernización productiva del Perú. Así, el aprovechamiento estratégico del nuevo puerto podría no solo reforzar los lazos comerciales tradicionales, sino también abrir el camino hacia un nuevo ciclo de desarrollo basado en conocimiento y tecnología.

Sin embargo, la consolidación de una infraestructura marítima controlada por China podría representar una barrera indirecta a la expansión logística de empresas coreanas. Esto podría motivar a Corea a reconfigurar su estrategia de inversión en el país o aumentar su participación en proyectos alternativos. A nivel diplomático, Corea podría buscar reforzar su cooperación política y cultural con el Perú para no perder terreno frente a la influencia estratégica china.

En definitiva, el Puerto de Chancay no solo podría intensificar los vínculos comerciales entre Perú y Corea del Sur, sino también elevar el perfil estratégico del Perú como plataforma regional de conexión con Asia. Si se gestiona de manera equilibrada, esta infraestructura puede contribuir a una relación más equitativa y tecnológicamente robusta, ampliando las posibilidades de desarrollo productivo para ambas naciones.

6.2 Relación Bilateral del Perú con Japón

Las relaciones entre Perú y Japón se sitúan entre dos pilares fundamentales de la política japonesa: la cooperación y el intercambio multilateral. Además, destaca los lazos migratorios en esta relación bilateral y subraya la relevancia económica y política que América Latina representa para Japón (Terada, 2008). Se puede afirmar que estas relaciones están sustentadas, y motivadas, por la historia compartida y un compromiso

continuo mutuo por fomentar, preservar y fortalecer los lazos económicos, políticos y culturales.

6.2.1 Comercio Bilateral

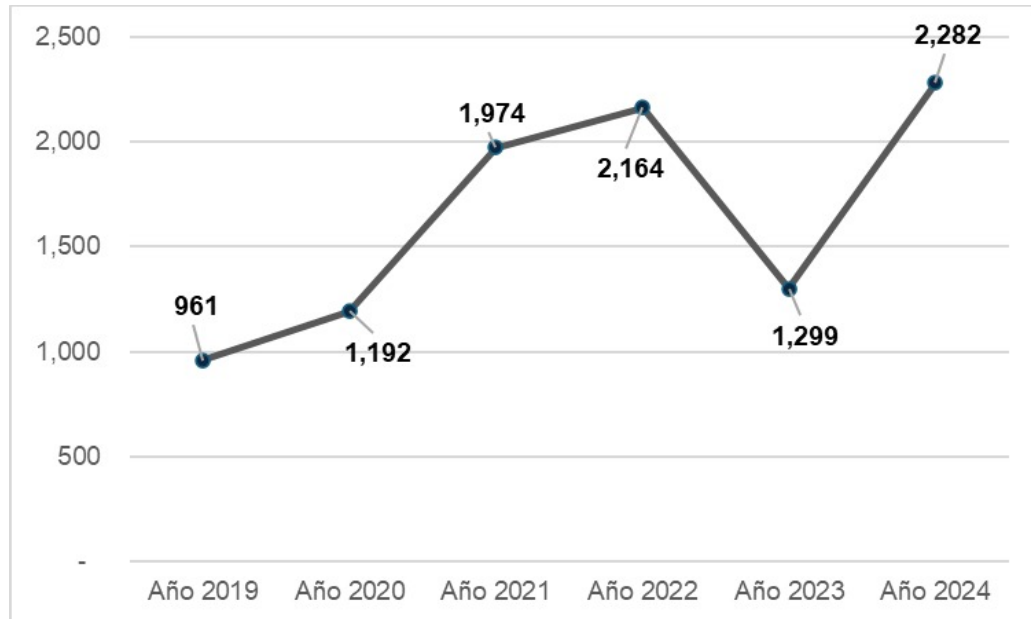
En el ámbito económico, las relaciones comerciales entre Perú y Japón comenzaron poco después del establecimiento de relaciones diplomáticas en 1873. Aunque el flujo comercial se mantuvo limitado durante las primeras décadas, este empezó a aumentar hacia inicios de 1940. No obstante, estas relaciones se vieron interrumpidas con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, en especial cuando el gobierno peruano dispuso el envío forzoso de más de 1700 miembros de la comunidad japonesa a campos de concentración en Estados Unidos, lo que afectó profundamente los vínculos entre ambos países. Como consecuencia, durante los años posteriores de esa década el comercio bilateral se redujo casi por completo.

Tras la culminación de la Segunda Guerra Mundial, se restablecieron con fuerza las relaciones diplomáticas entre Perú y Japón. Aquino y Osterloh (2023) explican que, a partir de la década de los sesenta hasta comienzos de los noventa, Japón se posicionó como el segundo mayor destino de las exportaciones peruanas. Aunque han existido momentos de tensión a lo largo de los años, debido particularmente a los problemas internos del Perú, las relaciones bilaterales se mantuvieron cálidas y cordiales durante la mayor parte (Berríos, 2004).

Actualmente, Japón es el tercer principal socio del Perú en el continente asiático, por debajo de China y la India, y el séptimo en el mundo. El flujo comercial entre Japón y Perú se basa en una dinámica de complementariedad, donde cada país aporta productos y servicios que el otro necesita. En enero del 2011, ambos países suscribieron en la ciudad de Tokio el Acuerdo de Asociación Económica entre Perú y Japón (AAE Perú – Japón), que entró en vigencia en marzo del 2012. Este acuerdo estableció un área de libre comercio entre ambos países, en donde se otorgaron preferencias arancelarias a mercancías que cumplan con el Régimen de Origen, es decir, con las reglas, criterios y procedimientos de origen que deben cumplir las mercancías originarias de Japón o Perú.

Figura 3

Balanza comercial entre Japón y Perú (2019-2024) en millones US \$FOB



Nota: Adaptado de *Perú-Japón: Comercio Exterior de Principales Sectores (Millones US\$ FOB)* de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2024.

Posada (2023), afirma que, además del impacto económico, el TLC entre Perú y Japón ha fortalecido la relación bilateral, promoviendo el intercambio cultural, turístico y educativo, mejorando el entendimiento mutuo y consolidando la amistad entre ambas naciones. Igualmente, se han establecido alianzas estratégicas entre el sector privado peruano y japonés, impulsando la transferencia de tecnología y conocimiento, lo que ha promovido el desarrollo sostenible y asegurando un futuro próspero para los ciudadanos de ambos países.

Un elemento importante para Japón es la provisión de recursos naturales, especialmente del sector minero–energético. De acuerdo con Mincetur (2024), este rubro representa el 92% del total exportado y registró un crecimiento del 48%. Dentro de este grupo destacó la mayor exportación de gas natural, cuyas ventas aumentaron significativamente.

En el 2023, el canciller japonés Yoshimasa Hayashi expresó que su país busca fortalecer en Perú las cadenas de suministro a nivel global en recursos minerales. Aquel

mismo interés se volvió a recalcar en mayo del 2024 durante una reunión entre representantes del sector económico japonés, representantes de la Organización Japonesa para la Seguridad Energética y de los Metales (JOGMEC) y autoridades del Ministerio de Energía y Minas. Durante dicho encuentro, se destacó que el Perú es considerado un socio estratégico para Japón, especialmente por su papel como proveedor de minerales clave para la industria japonesa.

Respecto al sector agrario, según Posada (2023) desde la entrada en vigor del TLC, las exportaciones agrícolas peruanas a Japón aumentaron sustancialmente. Productos como el café, los espárragos, la palta, la quinua y los cítricos han encontrado un nuevo mercado en el país asiático. Este sector alcanzó un nivel récord en 2024, superando los US\$ 132 millones, gracias al aumento de las ventas de café y frutas. Cabe señalar que, tras cumplir con los requisitos sanitarios exigidos por el mercado japonés, el Perú inició en 2023 la exportación de uva de mesa a Japón, producto que en el periodo 2023-2024 alcanzó ventas por aproximadamente US\$ 22 millones (Mincetur, 2024).

En relación a la importación, el Perú adquiere principalmente de Japón bienes vinculados al sector industrial y automotriz. Entre los principales productos destacan los vehículos (32%), maquinaria pesada (20%) y el acero (12%). En este contexto, Japón se posicionó como el quinto proveedor de vehículos para el mercado peruano, representando aproximadamente el 9% del valor total importado, y como el segundo proveedor de neumáticos, con cerca del 20 % del total (Mincetur, 2024).

Respecto al IED, según el Banco Japonés de Cooperación Internacional, la inversión japonesa en un país depende de factores como el potencial de crecimiento futuro, tamaño de mercado local o el bajo coste de la obra. Por otro lado, los factores que desincentivarán la inversión son la falta de desarrollo de las infraestructuras, aumento de costes laborales, existencia de un sistema jurídico no propicio o inseguridad social (Urquiza, 2017).

Entre el 2003 y 2024, Perú registró aproximadamente USD 860 millones en IED procedente de 24 proyectos de empresas de Japón. Con este volumen de inversión, Japón se ubica como el décimo séptimo mayor inversor empresarial en territorio peruano. En términos sectoriales, el 55 % de la IED japonesa en el Perú se concentró en la industria de metales, lo que refleja el interés de las empresas japonesas en sectores vinculados a

los recursos minerales del país. A nivel territorial, la ciudad de Lima captó el mayor porcentaje de estas inversiones, concentrando aproximadamente el 40 % del total (Mincetur, 2025).

6.2.2 Ámbito Político

Las relaciones diplomáticas entre Perú y Japón tienen más de 150 años de historia. En 1873, ambos países se convirtieron en pioneros al establecer las primeras relaciones oficiales entre América Latina y Asia. Según Berríos (2014), estas alcanzaron su punto máximo tras la elección de Alberto Fujimori como mandatario peruano en 1990, sin embargo, luego de su renuncia en el 2000, y seguida recepción de asilo en la tierra de sus antepasados, las relaciones se volvieron tensas. Noriega (2005) sostiene que la defensa del gobierno japonés hacia ex presidente, requerido por la justicia peruana por delitos de corrupción y lesa humanidad, desató una crisis diplomática con consecuencias durante el gobierno de Alejandro Toledo (2001-2006).⁹

En este periodo, la relación bilateral enfrentó dificultades. Según Urquiza, (2017) el Perú se vio frente a la difícil labor de mantener buenas relaciones político diplomáticas con un país que había sido clave en su reinserción financiera en el mundo; y mostrar una actitud más fuerte como Estado comprometido en la lucha contra la corrupción y la condena a la violación de derechos humanos. En consecuencia, no se realizaron visitas oficiales de alto nivel, y la Ayuda Oficial al Desarrollo (AOD) proveniente de Japón disminuyó significativamente.

Con la llegada del gobierno de Alan García (2006-2011) se evidenció una mejora de las relaciones diplomáticas entre ambos países. En 2008, García realizó una histórica visita a Japón, la primera de un presidente peruano en nueve años, reabriendo los lazos

⁹ Según Terada (2008), en realidad, el gobierno de Japón no protegía al ex presidente Fujimori, sino que solicitaba realizar una evaluación detenida y cuidadosa de los cuadernos de extradición presentados por el gobierno de Toledo. En esta misma línea de ideas, Ogura (2002) explica la extradición judicial del ex presidente constituyó un problema legal según el marco legal del sistema judicial japonés. El gobierno de Japón rechazó la entrega debido a su ley interna sobre Extradición de los Criminales que prohíbe la entrega de ciudadanos japoneses. No obstante, este malentendido fue un factor sumamente negativo para el manejo de las relaciones político diplomáticas entre ambas naciones (Terada, 2008, p. 298).

de cooperación entre ambos países. Este acontecimiento marcó la reactivación de los intercambios diplomáticos, luego de casi una década de distanciamiento. Para el gobierno japonés, la visita constituyó una reconstitución de su política hacia el Perú en base a la cooperación y el intercambio. Además, en el ámbito financiero, la visita resultó sumamente fructífera ya que el país andino consiguió la aprobación de créditos por parte del Banco de Cooperación Internacional de Japón (JBIC) para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el territorio peruano y una donación de 8 millones de dólares para la reconstrucción de Ica tras el terremoto de 2007 (González, 2011).

Uno de los principales objetivos de visita fue de acordar un TLC entre ambos países. Si bien hacia el 2009 se habían realizado cinco rondas de negociación, algunos desacuerdos todavía persistían. En el 2011, García expresó sus disculpas en nombre del Estado peruano por los abusos cometidos contra los ciudadanos japoneses y peruano – japoneses durante la Segunda Guerra Mundial, gesto que reforzó la reconciliación bilateral. En este mismo año, se concretó la firma del Acuerdo de Asociación Económica entre Perú y Japón (AEE) entre ambos países.

Durante el gobierno de Ollanta Humala (2011-2016) la relación diplomática avanzó con menor intensidad, pero un hito fue la inclusión de Japón como socio prioritario en el Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo (PESPL) 2012–2021, dentro del objetivo de profundizar vínculos con Asia y el Pacífico. Asimismo, este plan establece como Objetivo Estratégico la “Apertura del Perú al Mundo”. Dentro de este objetivo, se encuentra el objetivo estratégico específico de “Profundizar y ampliar nuestras relaciones políticas con Japón, China, Corea del Sur e India, y otros países y mecanismos multilaterales del Asia y la Cuenca del Pacífico”. (PESPL, 2012, p. 14)

Con el gobierno de Pedro Pablo Kuczynski (2016–2018) las relaciones bilaterales siguieron fortaleciéndose. En noviembre de 2016, el entonces primer ministro Shinzō Abe realizó una visita oficial al Perú durante la Cumbre APEC. Se firmaron acuerdos de cooperación en comercio exterior, industria, transporte y comunicaciones. También se suscribieron memorándums en minería, tecnología de información y comunicaciones, así

como una Declaración Conjunta¹⁰ en la que se reafirmaron valores compartidos como democracia, estado de derecho y derechos humanos.

Bajo el gobierno de Francisco Sagasti (2020–2021) el Plan Estratégico Institucional 2020–2022 del Ministerio de Relaciones Exteriores reafirmó a Japón como un socio prioritario, especialmente en cooperación triangular. En 2023, durante el mandato de Dina Boluarte, se reactivaron las visitas de alto nivel con la llegada al Perú del canciller japonés Yoshimasa Hayashi. Ambas naciones destacaron su relación estratégica desde 2016 y compartieron el interés por consolidar su alianza en el marco de APEC 2024.

Cabe destacar que, en noviembre de 2023, en el marco del 150 aniversario de las relaciones diplomáticas entre Perú y Japón, la princesa Kako de Akishino realizó una visita oficial de seis días al país andino. Esta visitó marcó un nuevo capítulo en la cooperación y amistad entre ambas naciones. Durante su estadía, la princesa Kako fue recibida en Palacio de Gobierno y se reunió con autoridades peruanas para fortalecer los lazos bilaterales. En julio del mismo año, se suscribió una Hoja de Ruta bilateral, la cual establece áreas prioritarias de cooperación para los próximos años, incluyendo comercio, inversiones, desarrollo, defensa, seguridad, gobierno electrónico, digitalización, ciencia y tecnología. Esta hoja de ruta reafirma el enfoque pragmático y multidimensional que caracteriza a las relaciones entre Perú y Japón.

Tras un repaso del desarrollo de las relaciones diplomáticas entre Perú y Japón, es posible identificar diversos hitos que han contribuido a la consolidación del vínculo bilateral. Desde el año 2016 Perú y Japón mantienen una Asociación Estratégica, la cual refleja el alto nivel de entendimiento y cooperación entre ambos países. Entre inicios de la década del 2000 y el año 2025, Japón y Perú han registrado 27 visitas oficiales de alto nivel. Estos encuentros han sido encabezados por autoridades de ambos gobiernos, incluyendo presidentes, primeros ministros, ministros de relaciones exteriores y otros

¹⁰ En esta Declaración, los líderes de ambas naciones reconocieron que Japón y Perú comparten valores universales como la libertad, la democracia, el Estado de Derecho y el respeto a los derechos humanos básicos. A la par, valoraron que ambos países son socios importantes en el Océano Pacífico en marcos regionales como en la Cooperación Económica Asia – Pacífico (APEC), el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP) y la Alianza del Pacífico.

actores clave. No obstante, aunque el número de visitas es superior, la dinámica de estos encuentros suele estar marcada por un carácter principalmente diplomático e institucional. En contraste, las visitas con China tienden a incluir delegaciones más amplias vinculadas a los sectores económicos y comerciales, lo que refleja la centralidad de la agenda económica en la relación bilateral, especialmente considerando que China es actualmente el principal socio comercial del Perú.

En cuanto a las temáticas abordadas, destacan la cooperación económica y la promoción de inversiones, con llamados frecuentes a las empresas japonesas para ampliar su presencia en el país. También se ha dado atención a temas de inmigración y la comunidad Nikkei en el Perú, así como al fortalecimiento del intercambio cultural y educativo, incluyendo el establecimiento de programas de becas para estudiantes de ambas naciones. A nivel internacional, Perú y Japón han reafirmado su compromiso en asuntos globales como la paz, la seguridad, el cambio climático y la promoción de los derechos humanos.

En síntesis, los principales mecanismos de diálogo político bilateral incluyen consultas regulares del embajador japonés con funcionarios del Estado peruano, reuniones en el marco de APEC y otros foros multilaterales, así como la implementación de iniciativas bilaterales enfocadas en cooperación técnica, económica y cultural. La relación entre ambos países se sustenta en el respeto mutuo, la convergencia de valores y el interés compartido por una cooperación basada en el desarrollo sostenible y la paz regional.

6.2.3 Cooperación Bilateral entre Perú y Japón

La cooperación bilateral constituye un eje central de la política exterior de Japón en América Latina. En el caso peruano, este ha sido un instrumento clave para fortalecer las relaciones entre ambos países, teniendo como uno de sus componentes más importantes el proceso migratorio japonés. En este marco, en 1899 el Perú marcó un hito al convertirse en el primer país latinoamericano en acoger un número significativo de migrantes japoneses, con la llegada de casi 800 personas.

Según Urquiza (2017) hasta 1923 llegaron alrededor de 17,000 trabajadores japoneses, muchos de ellos provenientes de zonas rurales del país oriental y con Lima

como destino principal. Aunque inicialmente se desempeñaron en el sector agrícola bajo contratos temporales, al término de dichos acuerdos laborales, la mayor parte de la población se trasladó a zonas urbanas. Este proceso dio origen a la comunidad Nikkei, integrada por los inmigrantes originales y sus descendientes nacidos en Perú. Esta comunidad ha desempeñado un papel clave no solo en el desarrollo económico y social del país, sino también en el fortalecimiento de la relación bilateral. De acuerdo con Berríos (2014), la inmigración japonesa u presencia de una comunidad Nikkei en un país extranjero constituye un elemento fundamental que influye en la ayuda exterior proveniente de Japón. En otras palabras, los inmigrantes en el extranjero son políticamente importantes para Japón debido a la preocupación nacional por los descendientes japoneses.

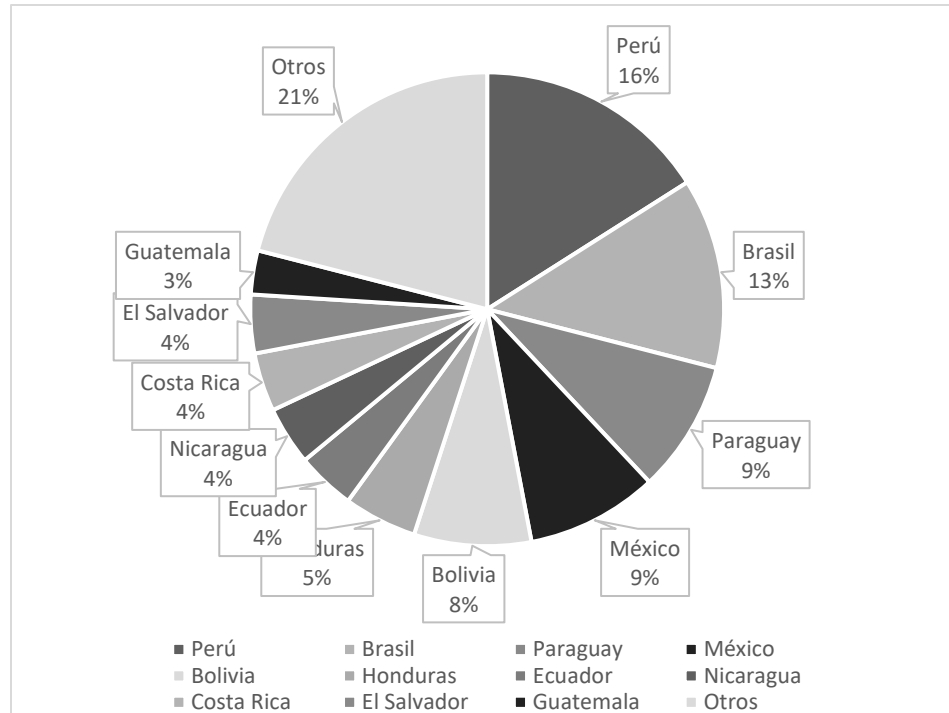
Según el entonces jefe de la Oficina de JICA en Perú, Nishimura Takashi (2023), la comunidad Nikkei ha participado activamente en la mejora de la infraestructura educativa y la promoción de actividades culturales, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país. Esta labor comunitaria se alinea con una de las prioridades de la cooperación japonesa: la mejora de infraestructura socioeconómica para reducir las disparidades económicas.

No obstante, como señalan Laborde y Hayashi (2024), esta cooperación no responde únicamente a fines altruistas, sino que funciona como un instrumento estratégico de la diplomacia económica. En efecto, al igual que en la mayoría de los Estados, la cooperación internacional forma parte de los instrumentos de política exterior y cumple la doble función de promover el desarrollo y, simultáneamente, fortalecer la influencia y presencia internacional del país donante.

El Perú, en este contexto, se ha consolidado como el mayor receptor de la cooperación japonesa en América Latina, acumulando un total de US\$ 4,994 millones hasta el año 2020 (Embajada de Japón en Perú, 2023), lo cual, según Urquiza (2017), es un indicativo del deseo de Japón de mantener buenas relaciones bilaterales.

Figura 4

Cooperación japonesa en América Latina – monto acumulado en porcentaje



Nota: Adaptado de *El monto acumulado hasta 2020: millones de dólares de la Embajada de Japón en el Perú, 2023*.

Desde 1979, el gobierno japonés ha realizado diversos proyectos en Perú, que incluyen el suministro de equipos a instituciones públicas y el financiamiento de obras clave. Japón ha identificado que existen brechas sociales considerables, especialmente en las regiones andinas y amazónicas, por lo que ha enfocado sus esfuerzos en apoyar el desarrollo inclusivo del país (Embajada de Japón en Perú, 2017). Esta cooperación ha servido tanto para profundizar las relaciones diplomáticas como para fortalecer el intercambio económico.

Uno de los ejes principales de esta cooperación es el desarrollo económico sostenible. A través de JICA, Japón ha intervenido en tres grandes líneas: la mejora de la infraestructura socioeconómica, la gestión ambiental y la prevención de desastres. En cuanto a infraestructura, Japón ha financiado obras de electrificación y transporte en zonas rurales y urbanas. En el ámbito ambiental, ha promovido el uso de energías

renovables, mejorado el acceso al agua potable, y contribuido a la conservación del bosque tropical peruano. Finalmente, frente a la alta vulnerabilidad del Perú ante desastres naturales, Japón ha brindado asistencia especializada en infraestructura resistente y sistemas de alerta temprana.

En los últimos años, se destacan proyectos como el Programa Subsectorial de Irrigaciones y en la construcción de la nueva sede del Instituto Nacional de Rehabilitación “Dra. Adriana Rebaza Flores” Amistad Perú – Japón y otras iniciativas en Huánuco, Cajamarca y el Callao. JICA también ha diversificado sus modalidades de cooperación, combinando asistencia técnica, cooperación reembolsable, no reembolsable, y proyectos conjuntos con empresas japonesas.

6.2.4 Impacto del Puerto de Chancay en la Relación con Japón

Japón, potencia regional, miembro del G7 y nación insular, ha fundamentado su política exterior en la consolidación de rutas marítimas seguras y diversificadas que garanticen el flujo constante de energía, materias primas y bienes manufacturados. En este sentido, el Puerto de Chancay podría representar una infraestructura estratégica para el comercio japoneses en el Pacífico Sur, al facilitar el acceso directo a recursos, especialmente los minerales que abastecen su industria tecnológica y manufacturera, como el cobre y el zinc que son principalmente exportados por el Perú. Una red portuaria y eficiente fortalecería la seguridad económica japonesa.

Al igual que China y Corea del Sur, el megapuerto de Chancay reduce los costos logísticos del transporte marítimo japonés y el mercado peruano. Tradicionalmente, los envíos entre ambos países se realizan desde puertos japoneses como Yokohama, Tokio, Kobe y Osaka, con escalas intermedias en China, Corea del Sur o Panamá, lo que prolonga los tiempos de tránsito entre 30 y 45 días. La incorporación de Chancay como nodo portuario del Pacífico Sur acorta las rutas marítimas, facilita la entrada de buques post-panamax y aumenta la competitividad comercial de ambas economías. Aunque ya existían rutas directas entre ambos países, eran menos comunes; normalmente las embarcaciones deben realizar escalas en puertos intermedios de Corea del Sur, China, Hong Kong o Panamá. La incorporación de Chancay acorta trayectos y costos, elevando así la competitividad de ambos países.

Sin embargo, a diferencia de Corea del Sur, la presencia logística e inversionista de Japón en el Perú ha sido más limitada en los últimos años. Por ello, el impacto del puerto dependerá también de la capacidad de Japón para responder proactivamente al nuevo escenario portuario. Si bien Japón mantiene interés en fortalecer las cadenas de suministro y acceso a minerales estratégicos, la consolidación de una infraestructura dominada por China podría representar, indirectamente, un factor de cautela para empresas japonesas.

En este contexto, Perú podría aprovechar el nuevo puerto como una oportunidad para atraer inversiones complementarias y fomentar una mayor diversificación de sus socios asiáticos en infraestructura y tecnología. Sin embargo, la presencia dominante del capital chino en la gestión de Chancay genera un escenario desafiante para Japón. En el contexto actual, la política exterior japonesa ha adoptado una postura más firme frente a China, especialmente tras la toma de posesión de la nueva ministra Sanae Takaichi, líder del Partido Liberal Democrático. La ministra ha reiterado en diversas oportunidades que China representa una amenaza para la seguridad y estabilidad regional del Indo-Pacífico. Asimismo, su línea política promueve una cooperación más estrecha con Taiwán y Estados Unidos, reforzando una arquitectura de contención frente al avance chino.

Desde esta perspectiva, la consolidación del Puerto de Chancay bajo control mayoritario de COSCO puede interpretarse por Tokio como un instrumento de proyección del poder marítimo chino. El dominio de infraestructuras portuarias en regiones estratégicas constituye, para Japón, una forma indirecta de expansión de la influencia de Pekín, que podría alterar el equilibrio logístico del Asia Pacífico. Este escenario podría traducirse en un obstáculo para limitar la participación directa de compañías japonesas en operaciones logísticas. En consecuencia, el desafío para el Perú consistirá en mantener una diplomacia equilibrada, que le permita aprovechar las ventajas de las dos naciones sin comprometer su autonomía.

6.2.5 Escenarios, Oportunidades y Límites para fortalecer las relaciones bilaterales

La operatividad del Puerto de Chancay abre oportunidades para fortalecer las relaciones bilaterales del Perú con Japón y Corea del Sur. Ambas naciones comparten el

interés común por la seguridad marítima, la estabilidad regional y la diversificación de rutas comerciales. En tal sentido, tienen el interés de buscar reforzar sus vínculos con Perú mediante la cooperación técnica, inversiones conjuntas y participación en redes logísticas alternativas. De igual forma, podrían intensificar su presencia diplomática y cultural en América del Sur para contrarrestar la creciente centralidad china. El Puerto de Chancay, en este sentido, podría actuar como un catalizador de reposicionamiento estratégico para ambos países asiáticos en el Pacífico Sur.

Una de los efectos inmediatos es el impulso del comercio exterior, tanto en exportaciones como importaciones. En este contexto, el Perú tiene la posibilidad de fortalecer el intercambio bilateral con Japón y Corea del Sur, así como diversificar su canasta de exportación mediante la incorporación de nuevos productos. De acuerdo con información del Ministerio de la Producción, algunos productos no exportados hacia Japón y Corea del Sur son el maíz, cebada, soya, carne de cerdo, carne de res y recursos hidrobiológicos de la pesca y acuicultura como la anchoveta, conchas de abanico e incluso truchas (El Peruano, 2024).

Sin embargo, el fortalecimiento de la relación bilateral entre Perú con Japón y Corea del Sur enfrenta también limitaciones estructurales. Si bien existe un marco de cooperación consolidado, basado en acuerdos económicos, proyectos de desarrollo y valores compartidos, el nuevo escenario regional, marcado por el ascenso chino y la competencia por el control de infraestructuras críticas, abre interrogantes sobre el papel que Corea y Japón desean asumir en el Pacífico Sur. Como se ha mencionado, la consolidación del Puerto de Chancay bajo control chino representa tanto un desafío como una oportunidad. Por un lado, plantea el riesgo de una excesiva concentración de poder externo en un nodo logístico clave; por otro lado, ofrece al Perú la posibilidad de atraer inversiones de otros países, fomentando así una competencia saludable que permita la diversificación de alianzas.

No obstante, la capacidad de respuesta de Corea y en especial de Japón dependerá de su lectura geopolítica del Pacífico Sur y del grado de prioridad que otorguen a Sudamérica en sus agendas exteriores. En la medida en que perciban el puerto como parte de una red estratégica vinculada a la expansión marítima china, su involucramiento

podría estar guiado por una lógica de equilibrio de poder marítimo, más que por una motivación económica.

De este modo, el reto para el Perú será ejercer una política portuaria inteligente y equilibrada, capaz de aprovechar los beneficios de la cooperación con múltiples actores sin comprometer su autonomía estratégica. Si logra convertir el Puerto de Chancay en un espacio de convergencia económica y tecnológica entre China, Corea y Japón, el país podría consolidarse como un actor fundamental del Pacífico Sur, capaz de articular intereses marítimos y comerciales dentro de un marco de cooperación multipolar y desarrollo sostenible.

Capítulo 7: Resultados y Discusión

Este capítulo tiene como propósito interpretar la información presentada en los capítulos anteriores a la luz del marco teórico propuesto, así como establecer conexiones entre los datos empíricos, las estrategias de política exterior de los países analizados y la posición del Perú frente a los cambios geopolíticos en la región Asia Pacífico.

La presente investigación tuvo como objetivo principal determinar las implicancias geopolíticas del Puerto de Chancay en las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón en los ámbitos económico y político. A partir del análisis realizado, se concluyó que el megapuerto constituye una infraestructura cuyo impacto geopolítico no solo fortalece la proyección internacional del Perú en la región Asia Pacífico, sino que también reconfigura los vínculos bilaterales mediante nuevas oportunidades de cooperación económica y técnica y la posibilidad de escenarios de tensión derivados de la competencia entre potencias. En este sentido, la hipótesis principal se confirmó. El puerto sí favorece el incremento de la cooperación económica y la reconfiguración de alianzas estratégicas. De igual manera, los escenarios de tensión geopolítica se manifiestan con mayor claridad en relación con China y Estados Unidos que con Corea del Sur y Japón. La diplomacia peruana se encuentra en un punto de inflexión donde debe aprovechar la oportunidad de integración económica y tecnológica que ofrece la región Asia Pacífico sin comprometer su autonomía estratégica ni depender de un solo socio.

En relación con el primer objetivo específico, orientado a determinar los posibles impactos del desarrollo y presencia de Chancay en la conexión del Perú con Asia Pacífico, se concluyó que esta infraestructura incrementa sustancialmente la posición geoestratégica del Perú al considerarlo como un nodo logístico importante entre Sudamérica y Asia. El análisis de las tendencias actuales y de la experiencia comparable del puerto El Pireo permitió sostener que Chancay posee todo el potencial para convertirse en un hub portuario y logístico regional, lo que confirmó en términos generales la primera hipótesis secundaria. No obstante, dicho panorama dependerá no solo de la capacidad portuaria, sino también de la articulación del puerto con infraestructura terrestre complementaria en el territorio nacional.

Respecto al segundo objetivo específico sobre explicar la naturaleza y alcance de las relaciones internacionales actuales del Perú con China, Corea del Sur y Japón en los

ámbitos económico y político, el análisis de la información recopilada, así como los anexos, mostraron tendencias claras que permitieron profundizar en la lógica detrás de dichas relaciones. En los capítulos previos se evidenció que el Perú consolidó una relación económica y política estable con China, quien es su principal socio comercial y fuente de inversión en el continente asiático, pero también estableció relaciones estables y estratégicas con Corea del Sur y Japón. Estos dos últimos, si bien no poseen una política de infraestructura tan expansiva como China, comparten con el Perú intereses en seguridad marítima, conectividad logística y cooperación tecnológica. En este sentido, también visualizan al Perú como un socio estratégico por sus recursos y ubicación geográfica.

En primer lugar, China aparece como el socio con mayor dinamismo y actividad diplomática. El país asiático ha demostrado una estrategia sistemática de vinculación con América Latina caracterizada por inversiones de gran escala, proyectos de infraestructura, participación estatal en sectores estratégicos, creación de mecanismos permanentes de diálogo político y un número elevado de visitas de alto nivel. Esta intensidad diplomática y económica reveló que el fortalecimiento de la relación bilateral entre Perú y China traspasa el ámbito comercial y se inscribe dentro de una lógica de poder estructural coherente con la expansión de Beijing en el Pacífico Sur. Cabe señalar que China es el único país de los tres que tiene políticas exteriores definidas hacia América Latina. Es más, la construcción del puerto ha puesto en evidencia que China es el principal actor extranjero en la economía peruana.

Esta dinámica demostró que el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre Perú y China no responde únicamente a intereses comerciales, sino a una lógica de poder estructural que busca posicionar al país asiático como socio preferente en el Pacífico Sur.

Japón, por su parte, mantiene una relación bilateral caracterizada por la estabilidad y la cooperación técnica en sectores de alto valor agregado. Aunque no ha desarrollado grandes proyectos logísticos en el Perú, considera al país un socio estratégico para el aseguramiento del suministro de minerales críticos como el cobre y el zinc. Tokio conserva una política exterior prudente pero consistente, reforzada por vínculos históricos, cooperación para el desarrollo, asistencia técnica, becas educativas y proyectos en ciencia, tecnología y gestión del riesgo. Además, Japón comparte con el

Perú preocupaciones vinculadas a la seguridad marítima y a la estabilidad de rutas de abastecimiento, lo que constituyó un punto de convergencia estratégico que podría ser potenciado con la operación del Puerto de Chancay.

Por otra parte, Corea del Sur presenta una agenda bilateral marcada por el pragmatismo económico, la innovación tecnológica y la cooperación para el desarrollo. A diferencia de China, Corea no despliega una estrategia de expansión geopolítica, sino una política exterior centrada en seguridad de cadenas de suministro, diversificación de socios comerciales y cooperación en industrias de alto valor agregado. Las visitas oficiales, aunque menos frecuentes, revelaron un interés sostenido en sectores como energía, transporte, tecnología digital y educación. La presencia empresarial coreana en el país es significativa, particularmente en minería, energía y tecnología, y se articula con un enfoque técnico y de largo plazo. Corea del Sur ve al Perú como un socio confiable para el aseguramiento de minerales estratégicos, pero también como un espacio para expandir infraestructura tecnológica, digitalización gubernamental y proyectos de innovación.

En cuanto al tercer objetivo específico, orientado a determinar las dinámicas económicas y políticas que podrían surgir como resultado de la presencia del megapuerto, el análisis evidenció distintos escenarios. En el ámbito económico, y desde la perspectiva liberal, el caso Chancay promueve la interdependencia económica y la cooperación internacional. El aumento de las inversiones, el fortalecimiento de la infraestructura y la conectividad con socios como Corea del Sur y Japón refuerzan la lógica de beneficios mutuos a través del comercio, ya que ambos países pueden beneficiarse de la reducción de tiempos logísticos, el aumento de la competitividad exportadora y la expansión de nuevos flujos comerciales. El Perú, al facilitar esta infraestructura, se inserta en las cadenas globales de valor, incrementa su competitividad exportadora y diversifica sus relaciones internacionales.

No obstante, es necesario señalar que esta dinámica no puede considerarse plenamente comprobada en el primer año de funcionamiento. Más bien, se perfila como un escenario factible en la medida en que se sigan promoviendo y consolidando mecanismos de cooperación técnica, transferencia tecnológica e inversión extranjera como el acuerdo entre Perú y Corea del Sur en materia de codesarrollo naval. Este

escenario sugirió que el país podría avanzar progresivamente hacia nuevas formas de inserción que permitan no concentrar el comercio en la exportación de materias primas, sino también en procesos de manufactura, ensamblaje y, en general, producción con mayor valor agregado. En este contexto, el desarrollo portuario de Chancay representa una oportunidad para que el Perú fortalezca su posicionamiento como eje articulador entre Asia y Sudamérica. A partir de esta infraestructura, se abren múltiples escenarios para diversificar alianzas, atraer inversiones y participar activamente en la nueva configuración del comercio transpacífico.

En el ámbito político, Chancay convierte al Perú en un espacio de convergencia de los intereses marítimos, comerciales y geopolíticos de distintas potencias. Desde la teoría realista, este puerto pudo entenderse como una manifestación concreta del interés de China por proyectar poder más allá de su región de influencia inmediata. El realismo enfatiza la competencia por el poder, la seguridad y la maximización del interés nacional, en este sentido, la construcción de un megapuerto fuera del territorio chino, con control mayoritario de una empresa estatal como COSCO Shipping, pudo leerse como una extensión del poder estructural chino hacia América del Sur, así como una pieza estratégica en la proyección del poder marítimo chino en el marco de la BRI. La noción de poder marítimo adquirió en este contexto una dimensión económica y estratégica que se materializa en el control de los flujos comerciales y las rutas marítimas, ya que condicionan la capacidad de los Estados para ejercer influencia regional.

Sin embargo, la presencia de una empresa estatal china con control mayoritario sobre esta infraestructura estratégica también planteó ciertos riesgos geopolíticos. Este control podría generar una dependencia asimétrica, restringiendo la autonomía estratégica del Estado peruano y su capacidad de decisión sobre el nodo logístico. Adicionalmente, la consolidación de la presencia china en el país genera tensiones diplomáticas con otros actores tradicionales en la región, como Estados Unidos, que perciben esta expansión como un alineamiento explícito con los intereses de Beijing de emplear el poder marítimo con la intención de desplazar la influencia estadounidense en Sudamérica. En este contexto, Chancay se convierte no solo en un nodo comercial, sino también en un punto de atención dentro de la competencia estratégica entre grandes potencias por el control de rutas marítimas y espacios logísticos clave.

En cambio, Corea del Sur y Japón interpretan esta expansión de China con matices distintos. Seúl observa la competencia estratégica entre China y Estados Unidos con cautela, aunque prioriza su seguridad económica y energética. Tokio, bajo una política exterior más firme hacia China, percibe con mayor inquietud la consolidación de nodos logísticos controlados por empresas estatales chinas, especialmente dada su estructura de seguridad basada en la libre navegación y su alianza estratégica con Estados Unidos. Estas diferencias explicaron por qué el impacto geopolítico del Puerto de Chancay es distinto para cada país.

En relación al cuarto objetivo estratégico, referido a determinar los factores que facilitan u obstaculizan las dinámicas económicas y políticas derivadas de la presencia del Puerto de Chancay, se concluyó que estos factores son tanto internos como externos. Entre los factores facilitadores, destacan la posición geográfica del Perú, la magnitud de la inversión extranjera, la creciente centralidad del Asia Pacífico en la economía global y el interés de China, Japón y Corea del Sur por asegurar rutas, recursos y cadenas de suministro. Entre los obstáculos destacan la insuficiencia de infraestructura complementaria derivada de la falta de gobernabilidad peruana, la posible dependencia concentrada en un solo socio, la competencia geopolítica entre China y Estados Unidos, y la capacidad limitada del Estado peruano para articular una estrategia integral de largo plazo. Por lo tanto, la cuarta hipótesis secundaria se confirmó, puesto que el análisis demuestra que la evolución del impacto del Puerto de Chancay dependerá en gran medida de la política interna peruana, de la gestión estatal del proyecto y de las transformaciones del escenario geopolítico internacional.

Tras revisar los objetivos principales y secundarios, los hallazgos permitieron interpretar el caso de Chancay tanto desde el realismo como desde el liberalismo. Desde el realismo, el puerto pudo entenderse como una expresión de competencia por poder, influencia y control de nodos logísticos estratégicos, especialmente en el caso de China y su proyección marítima hacia el Pacífico Sur. Desde el liberalismo, Chancay aparece como una infraestructura que favorece la interdependencia, la cooperación económica y la integración en cadenas globales de valor. La coexistencia de ambas lecturas demostró que el puerto no debía ser entendido únicamente como una obra de infraestructura comercial, sino como un espacio donde se articulan simultáneamente dinámicas de

cooperación y competencia. A partir de este análisis, se plantearon los siguientes escenarios para la evolución de la política exterior del Perú.

En primer lugar, el Perú puede optar por mantener un alineamiento estratégico con China. En este escenario, el gobierno peruano consolida una relación preferencial basada en el intercambio comercial, la inversión, conectividad y dependencia económica, (la cual podría evolucionar a un escenario de interdependencia económica). El Puerto de Chancay sería el eje de una política exterior que reconoce a China como socio prioritario. Esta posición garantizaría financiamiento, acceso a mercados y proyectos de infraestructura adicionales. Sin embargo, el poner en manifiesto a China como prioridad para la política exterior peruana eventualmente generaría tensiones con otros socios tradicionalmente importantes para el Perú, como Estados Unidos. Además, conlleva riesgos como la pérdida de soberanía nacional y dependencia económica concentrada.

Un segundo escenario consiste en la diversificación de alianzas dentro de la región Asia Pacífico mediante el desarrollo de una política exterior pragmática. En este caso, el Puerto de Chancay sería utilizado como plataforma para intensificar las relaciones bilaterales no solo con China, sino también con otras economías asiáticas como Corea del Sur, Japón y los países miembros del APEC.

Corea del Sur y Japón, como potencias regionales consolidadas y tecnológicamente avanzadas, representan oportunidades clave para diversificar la inserción peruana en el eje Asia Pacífico, reducir la asimetría frente a China y promover una cooperación basada en innovación, sostenibilidad y transferencia tecnológica. En este escenario, se fortalecerían las capacidades logísticas y diplomáticas del país a través de tratados, inversión diversificada y cooperación. De igual manera, una estrategia complementaria que podría considerar la política exterior del Perú es el impulso del *nearshoring* con socios asiáticos como Japón y Corea del Sur. Esta práctica consiste en atraer inversiones y centros de producción de empresas extranjeras más cerca de sus mercados de destino, en este caso, Sudamérica. Dado el posicionamiento logístico que ofrece el Puerto de Chancay, el Perú tiene la oportunidad de convertirse en una plataforma regional para el ensamblaje, distribución y procesamiento de bienes estratégicos. Además, al tratarse de países con cadenas de valor menos condicionadas geopolíticamente, como Japón y Corea del Sur, esta estrategia permitiría fortalecer la

autonomía comercial del país, promover la transferencia tecnológica y diversificar sus alianzas productivas dentro del marco Asia Pacífico.

Estos dos escenarios conllevan oportunidades y desafíos. El principal desafío de la diplomacia peruana será formular una estrategia de política exterior que permita capitalizar los beneficios del Puerto de Chancay sin comprometer la soberanía nacional ni depender excesivamente de un solo país. La creciente competencia estratégica (cada vez más evidente) entre China y Estados Unidos en el sistema internacional podría generar presiones diplomáticas sobre el Perú para alinearse con uno u otro actor.

En este sentido, el Perú deberá encontrar un equilibrio entre aprovechar las oportunidades del nuevo orden comercial, gestionar sus relaciones con ambas potencias y preservar su capacidad de maniobra en una región cada vez más marcada por la rivalidad entre grandes potencias, manteniendo así una política exterior pragmática y de carácter multilateral. En términos generales, el Puerto de Chancay no solo redefine el mapa logístico del Pacífico Sur, sino también el posicionamiento geopolítico del Perú, transformándolo en un actor relevante en la competencia global por el control de las rutas marítimas y el comercio transpacífico.

Bibliografía

- Acosta Seró , M., Cerban Jiménez , M., & Coronado Guerrero , D. (2012). Competitividad Portuaria. *Papeles de Economía*, 140-151. Obtenido de https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_PEE/131art11.pdf
- Andina . (17 de noviembre de 2025). *Puerto de Chancay movilizó carga por más de US\$ 1,800 millones entre enero y octubre*. Obtenido de Andina Agencia Peruana de Noticias [sitio web] : <https://andina.pe/agencia/noticia-puerto-chancay-movilizo-carga-mas-1800-millones-entre-enero-y-octubre-1052220.aspx#:~:text=%2Dpuerto%20necesita%E2%80%9D.-,Datos,electrodom%C3%A9sticos%2C%20autos%2C%20entre%20otros.>
- Aquino, C., & Osterloh, M. (2023). Relaciones comerciales entre Perú y Japón: breve reseña histórica y situación actual. *Revista Política Internacional* (134), 220-239. Obtenido de <https://revista.adp.edu.pe/index.php/RPI/article/view/102/120>
- Arrieta Padilla , G. L. (2023). Relaciones comerciales entre el Perú y la República de Corea: el pasado, presente y puertas de oportunidades para el futuro. *Política Internacional*, (133), 226–245. Obtenido de <https://www.adp.edu.pe/uploads/seccion/26-07-23-1622212142.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo . (2019). *Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza y competencia en el sector portuario de la región*. . Banco Interamericano de Desarrollo (BID) . Obtenido de file:///D:/HP/Downloads/Competitividad_portuaria_en_América_Latina_y_el_Caribe_Un_análisis_de_la_regulación_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_región_es_es.pdf
- Banco Mundial. (2010). *Port development and competition in East and Southern Africa*. Banco Mundial. Obtenido de <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/3f5bf646-9aa1-52b7-a8cb-a126dc9c1a37/content>
- Baños, P. (2018). *El Dominio Mundial, elementos del poder y claves geopolíticas* . Barcelona : Planeta, S.A. .
- Barbé, E. (2020). *Relaciones Internacionales*. Madrid : Editorial Tecnos (Grupo Anaya, S.A) .
- Bernal Torres , C. (2010). *Metodología de la investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá: Pearson Educación de Colombia.
- Berrios Martínez , R. (2003). El Perú y la República Popular de China: otro puente de entrada a Asia. *Agenda Internacional*, 9(18), 145–160. Obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/8251>
- Berrios Martínez , R. (2014). Peru and Japan: an Uneasy Relationship. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean*, 93-129 . doi:<https://doi.org/10.1080/08263663.2005.10816868>
- Buchelli Reyes, 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 [Tesis de maestría, Academia Diplomática del Perú "Javier Pérez de Cuellar"]*. Repositorio ADP. Obtenido de

- <https://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/194/2021%20Tesis%20Bucchelli%20Reyes%2C%20Luccia%20Anthonella.pdf>
- Cairo, H. (2011). La Geopolítica como «ciencia del Estado»: el mundo del general Haushofer. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 3, núm. 2, 337-345. Obtenido de <https://docta.ucm.es/rest/api/core/bitstreams/3a6bfaab-907c-4083-bf6b-4cd1cbb55944/content>
- Cámara de Comercio Peruano China. (2023). Conectados con el mundo el Perú en la ruta de la seda digital. *Capechi Trade* N°13. Obtenido de <https://www.capechi.org/revista/edicion-13.pdf>
- Cámara de Comercio Peruano China. (23 de mayo de 2023). *Desayuno Empresarial Trece Años TLC Perú – China: Análisis y Resultados Comerciales e Inversión*. Obtenido de Cámara de Comercio Peruano China [sitio web] : <https://capechi.org.pe/desayuno-empresarial-trece-anos-tlc-peru-china-analisis-y-resultados-comerciales-e-inversion/>
- Capechi Trade. (26 de junio de 2023). *El creciente comercio entre Perú y China: el aporte del TLC*. Obtenido de Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico [sitio web] : <https://cechap.up.edu.pe/noticia/entrevista-a-investigadores-afiliados-en-capechi-trade-el-creciente-comercio-entre-peru-y-china-el-aporte-del-tlc/>
- Chakrabarty, A. (24 de mayo de 2023). *China's Engagement with Latin America: Renewed Interests and Future Trajectory*. Obtenido de Indian Council of World Affairs [sitio web] : https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&lid=6299&ls_id=9851
- Chang, A. (21 de diciembre de 2022). *Chancay, Las oportunidades detrás del Megapuerto*. Obtenido de Spatium [sitio web]: <https://revistaspatium.pe/actualidades/chancay-las-oportunidades-detras-del-megapuerto/>
- Choo, J. (2009). China's relations with Latin America: Issues, policy, strategies, and implications. *Journal of International and Area Studies*, 16(2), 71–90. Obtenido de <http://www.jstor.org/stable/43107192>
- Chubb, A. (22 de enero de 2019). *Xi Jinping and China's maritime policy*. Obtenido de Brookings [sitio web] : <https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy/>
- Comisión de Alto Nivel de la Marina de Guerra del Perú. (2022). Reactivación y desarrollo de la industria nacional a través del fortalecimiento de la industria naval del Perú. *Revista de Marina* N°. 2, 8-17. Obtenido de <https://revistademarina.pe/wp-content/uploads/Revistas/2022/REVISTA-DE-MARINA-2022-ABRIL-JULIO.pdf>
- Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo . (31 de marzo de 2021). *Perú presenta a empresarios japoneses portafolio de inversión de más de \$120 millones*. Obtenido de Plataforma Digital Única del Estado Peruano [sitio web] : <https://www.gob.pe/institucion/promperu/noticias/350927-peru-presenta-a-empresarios-japoneses-portafolio-de-inversion-de-mas-de-120-millones>
- COSCO Shipping . (2024). *About us*. Obtenido de COSCO Shipping [sitio web] : https://en.coscoshipping.com/col6918/art/2016/art_6918_45339.html
- Covarrubias, A. (2008). La política exterior "Activa" ... Una vez más. *Foro Internacional*, vol. XLVIII, núm. 1-2, enero-junio, 13-34. Obtenido de Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=59916819002>

- Cuéllar Laureano, R. (2012). Geopolítica. Origen del concepto y su evolución. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, núm. 113, 59-80. Obtenido de file:///D:/HP/Downloads/mich_e,+48963-134383-1-CE%20(5).pdf
- Curay Ferrer, J. (2023). Corea y su convergencia con el Perú. *Política Internacional*, (133), 212-225. Obtenido de <https://revista.adp.edu.pe/index.php/RPI/article/view/68>
- Duclos Parodi, P. (2023). Perú y Corea: socios frente al desafío digital y la Cuarta Revolución Industrial. *Política Internacional*, (133), 167–183. Obtenido de <https://www.adp.edu.pe/uploads/seccion/25-07-23-339667456.pdf>
- Eifuku, S. (2017). Maintaining Maritime Order in the Asia-Pacific. *The 20th Symposium*, 133-156. Obtenido de <https://www.nids.mod.go.jp/english/event/symposium/pdf/2017/e-08.pdf>
- El Peruano. (17 de mayo de 2024). *Perú y Japón fortalecen relaciones orientadas a nuevas oportunidades de inversión minera*. Obtenido de El Peruano [sitio web]: <https://www.elperuano.pe/noticia/243683-peru-y-japon-fortalecen-relaciones-orientada-a-nuevas-oportunidades-de-inversion-minera>
- Embajada de la República Popular China en la República del Perú . (2 de noviembre de 2021). *Xi Jinping y Presidente del Perú Pedro Castillo Intercambian Mensajes de Felicitación con Motivo del 50º Aniversario del Establecimiento de Relaciones Diplomáticas entre China y el Perú*. Obtenido de Embajada de la República Popular China en la República del Perú [sitio web] : https://pe.china-embassy.gov.cn/esp/zbqx/202202/t20220212_10641790.htm
- Embajada del Japón en el Perú. (2017). *La cooperación japonesa en el Perú* . Obtenido de Embajada de Japón en el Perú [sitio web] : https://www.pe.emb-japan.go.jp/itpr_es/00_000298.html
- Embajada del Japón en el Perú. (2017). Japón uniendo banderas. *Revista Caretas*, abril 12, 48–53. Obtenido de <https://www.pe.emb-japan.go.jp/files/000246867.pdf>
- Embassy of the People's Republic of China in the United States of America. (27 de noviembre de 2012). *Full text of Hu Jintao's report at 18th Party Congress*. Obtenido de Embassy of the People's Republic of China in the United States of America [sitio web] : http://us.china-embassy.gov.cn/eng/zt/18th_CPC_National_Congress_Eng/201211/t20121127_4917578.htm
- García , L., & Moyano, C. (2019). Las relaciones entre Perú y China en perspectiva histórica. En J. Alcalde , C. Alden , A. Guerra-Barón , & Á. Méndez , *La conexión china en la política exterior del Perú en el siglo XXI* (págs. 52-75). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Giudice Baca, V. (2005). Teorías Geopolíticas. *Rev. de Investigación de la Fac. de Ciencias Administrativas, UNMSM Vol. 8, N° 15*, 19-23. Obtenido de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/view/9691/8497>
- Global Times. (13 de marzo de 2025). *4 months on, Chancay Port sees fruitful achievements, hitting back hard at Western smears*. Obtenido de Global Times [sitio web] : <https://www.globaltimes.cn/page/202503/1330075.shtml>
- Gomart, T. (2002). La relation bilatérale : un genre de l'histoire des relations internationales. *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 65-66. Obtenido de https://www.persee.fr/doc/mat_0769-3206_2002_num_65_1_403316

- Gómez Calderón , J. (2023). *China y Estados Unidos en la disputa por el poder global: el caso del puerto de Pireo*. Repositorio FLACSO Andes. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/19298/2/TFLACSO-2023JM>
- Gonzalez Tule, L. (2017). Organización del espacio global en la geopolítica "clásica": una mirada desde la geopolítica crítica. *Revista de relaciones internacionales, estrategia y seguridad*, 221-238. Obtenido de file:///D:/HP/Downloads/Organizacindelespacioglobal_RevistaRIES_LuisGonzalezTule.pdf
- Guibert, Y., Cruz, M., & Figueroa, M. (2015). *La modernización del puerto del Callao: La respuesta del Estado a la ola exportadora 2004-2011*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/1ed2f888-b594-4cf4-853d-9c2a050cd762>
- Hoffmann, S. (1969). Theory and International Relations. En R. James, *International Politics and Foreign Policy* (pág. 30). Nueva York.
- Inocente Jacobo , F. G., & Sandoval Ypanaque , M. (2023). Impacto económico por la construcción del Mega Puerto de Chancay y sus beneficios para el Perú 2023. *Ad Majorem Patriae Gloriam*, 6(1), 11–17. Obtenido de <https://www.collegesidekick.com/study-docs/8292822>
- Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú . (2016). *Fundamentos de la Doctrina Marítima* . Lima .
- Instituto de Ingenieros de Minas del Perú . (26 de abril de 2018). *Perú es "la puerta de ingreso" para las inversiones de Corea del Sur a Sudamérica*. Obtenido de Instituto de Ingenieros de Minas del Perú [sitio web] : <https://iimp.org.pe/raiz/peru-es-la-puerta-de-ingreso-para-las-inversiones-de-corea-del-sur-a-sudamerica>
- Jiang, J., Lee, L., Chew , E., & Gan , C. (2015). Port connectivity study: An analysis framework from a global container liner shipping network perspective. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 73, 47–64. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554514001859>
- Jinping, X. (2022). *Xi Jinping speeches on diplomacy I* . Central Compilation and Translation Press .
- Jo, Y. (2023). Corea y Perú: socios estratégicos hacia el futuro. *Política Internacional* (133), 178–183. Obtenido de <https://revista.adp.edu.pe/index.php/RPI/article/view/66>
- Johan Blydal , C., Hasembank Rotta , G., Andrade Daza , G., & Llop Meseguer , S. (2018). *La geopolítica de los océanos: Océanos, mares y estrechos*. Instituto de Estudios Estratégicos y Marítimos.
- Kagan , J., Walters , T., & Velasquez , V. (30 de julio de 2024). *Bilateral Trade: Definition and Pros & Cons of Agreements*. Obtenido de Investopedia [sitio web] : <https://www.investopedia.com/terms/b/bilateral-trade.asp>
- Kuo, M. A. (06 de febrero de 2024). *Shipping, Ports, and China's New Maritime Empire*. Obtenido de The Diplomat [sitio web] : <https://thediplomat.com/2024/02/shipping-ports-and-chinas-new-maritime-empire/>
- Laborde Carranco, A. A., & Hayashi, K. (2024). La Asistencia Oficial para el Desarrollo (AOD) de Japón en América Latina, 1960-2022: desafíos en la época de dos

- superpotencias. *Revista CIMEXUS*, 9(1), 135–153. Obtenido de <https://cimexus.umich.mx/index.php/cimexus/article/view/534>
- Lascano y Vedia, J. R. (2021). Relaciones internacionales, políticas exterior y diplomacia. En M. Colotta, P. Degiorgis, J. Lascano y Vedia, & Á. Rodríguez, *Manual de Relaciones Internacionales* (págs. 15-54). Buenos Aires: Editorial Teseo. Obtenido de <file:///D:/HP/Downloads/Manual%20de%20Relaciones%20Internacionales.pdf>
- Lucar, J. (2020). La cooperación internacional entre Perú y China (2011–2016). *México y la Cuenca del Pacífico*, 9(26). Obtenido de <https://www.scielo.org.mx/pdf/mcp/v9n26/2007-5308-mcp-9-26-91.pdf>
- Mahan, A. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Spectral Associates. (Edición digital).
- Mardones, I. (2022). *Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile (Documento de Trabajo N° 15)*. Obtenido de <https://www.athenalab.org/publicaciones/2022/03/22/documento-de-trabajo-no15-puerto-chancay-en-peru-y-su-impacto-geopolitico-en-chile/>
- Martner Peyrelongue, C. (2002). Puertos pivotes en México: límites y posibilidades. *Revista de la CEPAL*, (76), 123–141. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/930bc283-5f1c-4c59-9346-d52232a1db41/content>
- Mendoza Curas, D. P. (2020). *El alcance y performance de la Asociación Estratégica Integral entre el Perú y China*. Observatorio de Política China. Obtenido de <https://www.politica-china.org/el-alcance-y-performance-de-la-asociacion-estrategica-integral-entre-el-peru-y-china/>
- Miani, J. (05 de marzo de 2023). *Puerto del Callao reduciría carga movilizada en 30% por nuevo puerto de Chancay*. Obtenido de El Comercio [sitio web] : elcomercio.pe/economia/puerto-del-callao-reduciria-carga-movilizada-en-30-por-nuevo-puerto-de-chancay-asociacion-de-operadores-portuarios-asppor-noticia/
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (16 de enero de 2026). *Perú y Corea del Sur: alianza estratégica que impulsa el comercio y el turismo*. Obtenido de Plataforma Digital Única del Estado Peruano [sitio web] : <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/1334282-peru-y-corea-del-sur-alianza-estrategica-que-impulsa-el-comercio-y-el-turismo>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2024). *Reporte de Comercio Bilateral Anual 2024*. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (7 de agosto de 2025). *El Perú impulsa la atracción de nuevas inversiones empresariales japonesas desde Tokio*. Obtenido de Plataforma Digital Única del Estado Peruano [sitio web]: <https://www.gob.pe/institucion/promperu/noticias/1222368-el-peru-impulsa-la-atraccion-de-nuevas-inversiones-empresariales-japonesas-desde-tokio>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur). (s.f.). *TLC Perú-China. Acuerdos Comerciales*. Obtenido de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [sitio web]: https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/China/inicio.html
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). (s.f.). *Perú y Japón - Acuerdos Comerciales*. Obtenido de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [sitio web] : https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/Japon/inicio.html

- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2025). *Reporte de Comercio Bilateral a setiembre 2025 Perú-China*. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). *Informe de Actualización de Proyecciones Macroeconomías 2025-2028*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mef.gob.pe/contenido/s/pol_econ/marco_macro/IAPM_2025-2028.pdf
- Ministerio de Relaciones Exteriores . (s.f.). *Acuerdo de Libre Comercio entre el Perú y Corea*. Obtenido de Ministerio de Relaciones Exteriores [sitio web] : https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/Corea_Sur/inicio.html
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2024). *Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Relaciones Exteriores 2024-2030*. Lima. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6134287/5419183-anexo.pdf?v=1712090906>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (s.f.). *Acuerdo de Libre Comercio entre el Perú y Corea*. Obtenido de https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/Corea_Sur/inicio.html
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú . (16 de julio de 2014). *Asociación Estratégica Integral entre Perú y China se consolidó con visita del Presidente Humala*. Obtenido de Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú [sitio web] : <http://www.rree.gob.pe/Noticias/Paginas/FL-0134-14.aspx>
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2012). *Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012–2021*. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6992148/6025676-reporte-del-estado-situacional-de-los-sistemas-administrativos-del-folio-2901-al-3000-parte-1.pdf>
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2015). *Plan Estratégico Sectorial Multianual 2015–2026*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2019). *Informe Anual del Servicio Diplomático de la República 2018*. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5824535/5166684-informe-anual-del-servicio-diplomatico-de-la-republica-2018.pdf>
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2020). *Plan Estratégico Institucional 2020–2022*. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/rree/informes-publicaciones/1628395-plan-estrategico-institucional-2020-2022>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2024). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/6554628-documento-plan-nacional-de-desarrollo-portuario-2024-2030>
- Miró Quesada Rada , F. (2013). *Introducción a la Ciencia Política*. Lima : Librería Jurídica Grijley.
- Morales Morales , S. (2024). Geopolítica de los mares y océanos. En I. E. Estratégicos, *Geopolítica del poder militar* (págs. 75-103). Ministerio de Defensa de España. Obtenido de https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/g/e/geopol_tica_del_poder_militar_ce_224.pdf

- Myers, M., & Yang, Z. (2012). ¿Qué significará el 12º Plan Quinquenal de China para las relaciones sino-latinoamericanas? *Apuntes. Revista De Ciencias Sociales*, 39(71), 7-32. doi:<https://doi.org/https://doi.org/10.21678/apuntes.71.659>
- Naranjo Gallego , I. (2018). *Importancia del transporte marítimo en el comercio internacional: una revisión*. Universidad de las Palmas de Gran Canaria.
- Narrea, O. (2022). Sharing Chinese and Peruvian visions about the future Chancay Port: Exploring opportunities under the Belt and Road. *Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico*. Obtenido de <https://cechap.up.edu.pe/publicacion/sharing-chinese-and-peruvian-visions-about-the-future-chancay-port-exploring-opportunities-under-the-belt-and-road/>
- Ninahuanca Abregu, C. (26 de enero de 2024). *Puerto de Chancay multiplicará por cinco la demanda de vivienda*. Obtenido de El Peruano [sitio web] : <https://www.elperuano.pe/noticia/234343-puerto-de-chancay-multiplicara-por-cinco-la-demanda-de-viviendas/>
- Noorali , H., Colin, F., & Ahmadi, S. A. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order. *Journal of Transport Geography* vol. 105. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S096669232200206X>
- Noriega, C. (11 de noviembre de 2005). *El factor fujimori*. Obtenido de Página/12 [sitio web] : <https://www.pagina12.com.ar/diario/elmundo/4-59059-2005-11-11.html>
- Pannier, A. (2020). Bilateral Relations. En T. Balzacq, F. Charillon, & F. Ramel, *Global Diplomacy: An Introduction to Theory and Practice* (págs. 19-33). Obtenido de https://www.academia.edu/43696984/Bilateral_Relations
- Posada, C. (2023). Reflexiones sobre las negociaciones del Tratado de Libre Comercio entre Perú y Japón: el camino hacia una relación bilateral fortalecida. *Política Internacional*, (134), 216–219. Obtenido de <https://revista.adp.edu.pe/index.php/RPI/article/view/101/118>
- Putnam , R. (1988). Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games. *International Organization*, Vol. 42, No. 3, 427-460. Obtenido de <https://www.guillaumenicaise.com/wp-content/uploads/2013/10/Putnam-The-Logic-of-Two-Level-Games.pdf>
- Radio Nacional . (14 de marzo de 2024). *Inversiones coreanas en el Perú ascienden a US\$ 6700 millones y la mayor parte está en minería*. Obtenido de Radio Nacional [sitio web] : <https://www.radionacional.gob.pe/noticias/politica/inversiones-coreanas-en-el-peru-ascienden-a-us-6700-millones-y-la-mayor-parte-esta-en-mineria>
- Real Academia Española . (2024). *Real Academia Española [sitio web]* . Obtenido de puerto: <https://dle.rae.es/puerto>
- Rúa Costa , C. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Universidad Politécnica de Cataluña. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Sampieri , R. H., & Mendoza Torres , C. P. (2023). *Metodología de la Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México D.F.: McGraw-Hill.
- Santa Gadea , R. (2017). *PERÚ Y COREA: EXPORTACIONES DEL SECTOR AGRÍCOLA Y PESQUERO CRECEN EN CINCO AÑOS DE TLC*. Obtenido de Universidad del Pacífico [sitio web] : <https://perspectivaglobal.up.edu.pe/peru-corea-exportaciones-del-sector-agricola-pesquero-crecen-cinco-anos-tlc/>

- Seok, K. (2010). *Estudio sobre la importancia de la cooperación económica entre Corea del Sur y Perú*. Universidad de San Martín de Porres. Obtenido de https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/348/seok_kc.pdf?isAllowed=y&sequence=1
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú) . (10 de marzo de 2023). *Trece años del TLC Perú-China: análisis de los resultados de nuestro intercambio internacional*. Obtenido de Sociedad de Comercio Exterior del Perú [sitio web] : <https://www.comexperu.org.pe/articulo/trece-anos-del-tlc-peru-china-analisis-de-los-resultados-de-nuestro-intercambio-internacional>
- Takashi, N. (09 de diciembre de 2023). *The bonds between Peru, Japan and the Nikkei people: In commemoration of the 150th anniversary of diplomatic relations*. Obtenido de Japan International Cooperation Agency (JICA) [sitio web] : https://www.jica.go.jp/english/information/blog/1517455_24156.html
- Tang, R. (9 de septiembre de 2023). *Futuro puerto de Chancay: relevancia para el Perú y para América Latina*. Obtenido de Latinoamérica 21 [sitio web] : <https://latinoamerica21.com/es/futuro-puerto-de-chancay-relevancia-para-el-peru-y-para-america-latina/>
- Tavra Checura, A. (1996). Geopolítica, pensamiento de Mahan. *Revista de Marina*, 4, 393–398. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/1996/4/atavrach.pdf>
- Terada, T. (2008). Hacia una nueva relación entre el Perú y Japón. *Investigaciones Sociales año XII N° 20*, 293-300. Obtenido de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/sociales/article/view/7181/6319>
- Till, G. (2005). *Seapower, A guide for the Twenty - First Century* .
- Tunander, O. (2001). Swedish-German geopolitics for a new century Rudolf Kjellén's "The State as a Living Organism". *Review of International Studies* 27, 451-463.
- UNCTAD . (2 de abril de 2024). *Regional analysis of Liner Shipping Connectivity: What does the revised LSCI reveal?* Obtenido de UN Trade and development : <https://unctad.org/news/regional-analysis-liner-shipping-connectivity-what-does-revised-lsci-reveal>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *2025 Review of maritime transport* . Naciones Unidas . Obtenido de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf
- Urquiza Olazabal , A. A. (2017). *Análisis comparativo de las relaciones Perú - Japón con los países de la región y perspectivas para su relanzamiento (2001-2017)*. Lima: Academia Diplomática del Perú "Javier Pérez de Cuellar". Obtenido de https://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/48/T812_70174441_M.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Váscones del Risco , S. A. (2024). La Iniciativa de la Franja y la Ruta de China en América Latina: ¿cómo están reaccionando los Estados Unidos? *Escuela Superior de Guerra Naval*, 72-84. Obtenido de <file:///D:/HP/Downloads/172-Texto%20del%20artículo-226-1-10-20240618.pdf>
- Vidal Pérez , E. (2021). Una aproximación geopolítica a las causas de la guerra. *Revista de Estudios en Seguridad Internacional, Vol 7, N° 2*, 105-124. Obtenido de LA ALEGRÍA EN EL SEÑOR

- Villena, D., Rivasplata, F., Santos, P., & Pérez, R. (2019). Memorandos de entendimiento Perú-China. En Y. Trápaga Delfín, *Recursos naturales y medio ambiente: América Latina y el Caribe y China* (págs. 79–92). Obtenido de https://docs.redalci-china.org/images/docs/20200131_REDALC_CECHIMEX_Recursos_naturales_y_medio_ambiente_2019_Yolanda_Trapaga_Delfin.pdf
- Violeta, C. (2019). Bilateral relations-a means of achieving the foreign policy of the state. *Science time*, 31-35. Obtenido de <https://cyberleninka.ru/article/n/bilateral-relations-a-means-of-achieving-the-foreign-policy-of-the-state/viewer>
- Waltz, K. (1979). *Theory of International Politic*. Nueva York: .
- Wise, C. (2012). Tratados de libre comercio al estilo chino: los TLC Chile-China y Perú-China. *Apuntes*, 39(71), 161–188. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/318999109_Tratados_de_libre_comercio_al_estilo_chino_los_TLC_Chile-China_y_Peru-China
- Zhang, F. (2019). The Xi Jinping Doctrine of China's International Relations. *Asia Policy* Vol. 14 number 3, 7-23. Obtenido de <https://openresearch-repository.anu.edu.au/server/api/core/bitstreams/b8e3d817-f93e-4768-99bd-24f5522f0fa5/content>

Anexos

Anexo 1: Visitas Oficiales entre China y Perú (2001-2025)

N°	Fecha	País anfitrión	País visitante	Participantes	Temas discutidos o acuerdos alcanzados
1	09/2003	China	Perú	Fiscal de la Nación del Perú, Nelly Calderón Navarro, y el fiscal general de la República Popular China, Jia Chunwang.	Firma de un acuerdo de cooperación judicial mutua en los casos de investigaciones en los que se encuentren inmersos ciudadanos de ambas nacionalidades que residan en cualquiera de los dos países.
2	22/10/2003	China	Perú	Primera Dama de la Nación del Perú, Eliane Karp; directivos de International Network for Bamboo and Rattan.	Invitación especial de la Federación Nacional de Mujeres de China. Fortalecer la cooperación técnica y financiera para el desarrollo de la industria de gusano de seda.
3	15/06/2004	Perú	China	Director General para América Latina y el Caribe del Ministerio de Relaciones Exteriores de China, Yin Hengmin; viceministro y secretario general de Relaciones Exteriores, Embajador Manuel Rodríguez	Agenda bilateral, regional y multilateral. Pronta ejecución del protocolo fitosanitario que permitirá el ingreso de productos agrícolas peruanos en el mercado chino

				Cuadros; y Subsecretaria para Asuntos de Asia y Cuenca del Pacífico, Embajadora Luzmila Zanabria.	
4	13/12/2004	China	Perú	Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Manuel Rodríguez Cuadros; vicepresidente Zeng Qinghong; viceministro de Relaciones Exteriores de China, Zhou Wenzhong; embajador de China en Perú, Yin Hengmin, ministro de la Producción del Perú, Alfonso Velásquez Tuesta; y el embajador de Perú en China, Luis Chang Reyes.	China agradeció al Perú por su apoyo en cuestiones de Taiwán, Tíbet y derechos humanos. Fortalecer la cooperación económica y comercio bilateral sobre la base del beneficio mutuo y desarrollo común. Fortalecer la cooperación en asuntos internacionales.
5	26/01/2005	Perú	China	Vicepresidente Zeng Qinghong, vicepresidente peruano David Waisman Rjavinsthi, y presidente Alejandro Toledo.	Fortalecimiento de la cooperación económica, comercial y política. Suscripción de ocho documentos en cooperación bilateral.

6	02/06/2005	China	Perú	Presidente chino Hu Jintao; vicepresidenta del Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional, Gu Xiuliang; consejero de Estado, Tang Jiaxuan; vicepresidente de la Conferencia Consultiva Política Nacional, Zhang Huaixi; vicepresidente de la Liga Democrática, Liu Yimin; Embajador de China en Perú, Yin Hengmin; y presidente peruano Alejandro Toledo.	Fortalecimiento de los intercambios y cooperación entre China y el Perú en materia de cultura, educación, ciencia y tecnología. Desarrollo de la asociación estratégica cooperativa integral entre ambos países.
7	03/06/2005	China	Perú	El presidente Wu Bangguo del Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional, primer ministro Wen Jiabao del Consejo de Estado de China y el presidente Alejandro Toledo.	Cooperación económica y comercial. Fortalecimiento de la inversión china en sector minero, energía e infraestructura. Además, Perú acuerda ofrecer un ambiente legal favorable.

8	19/03/2008	Perú	China	Presidente Hu Jintao, presidente Alan García, primer ministro chino Wen Jiabao, presidente de la Asamblea Nacional Popular, Wu Bangguo, y Li Changchun, miembro del Comité Permanente del Politburó del Partido Comunista de China.	Impulso de la asociación cooperativa integral China-Perú. Mantenimiento de intercambios de alto nivel y profundización de relaciones políticas. Ampliación de cooperación en libre comercio, energía, minería, agricultura, silvicultura, infraestructura y pesca. Programas de intercambio cultural y colaboración en lucha contra pobreza. Cooperación multilateral (APEC) y coordinación en organizaciones internacionales. Firma de acuerdos en cooperación en tecnología, economía, intercambio cultural y periodismo.
9	19/11/2008	Perú	China	Presidente chino Hu Jintao y presidente peruano Alan García.	Cumbre APEC. Cooperación pragmática en todas las áreas. Conclusión exitosa de las negociaciones sobre el TLC. Implementación en curso del Plan de Implementación de Intercambios Culturales 2008-2011. Cooperación pragmática y estratégica en inversión, infraestructura, turismo y vuelos directos.

					Firma de 11 documentos de cooperación en economía, tecnología, salud, aduanas, alivio de la pobreza, finanzas, minería y agricultura.
10	03/08/2011	Perú	China	Ministro de Agricultura y Riego del Perú, Miguel Caillaux Zazzali; el ministro de Agricultura de China, Han Chang Fu; ministro asistente de Relaciones Exteriores, Zhang Kunsheng; viceministra del Perú, Marisol Espinoza; y ministro de Relaciones Exteriores del Perú, José Antonio Meier.	40 aniversario de las relaciones bilaterales. Fortalecer la cooperación técnica bilateral. Cooperación en seguridad alimentaria, apoyo a la agricultura campesina y familiar. Reafirmación que el Perú se adhiere firmemente a la política de Una sola China.
11	08/04/2013	China	Perú	Vicepresidente de China, Li Yuanchao, y el presidente Ollanta Humala.	Fortalecimiento de la cooperación bilateral en los sectores de comercio e inversión, agricultura, infraestructura, educación, y ciencia y tecnología.

12	06/04/2013	China	Perú	Presidente Xi Jinping con presidente Ollanta Humala.	Consensos sobre el fortalecimiento de la cooperación bilateral. Elevación de las relaciones sino-peruanas a asociación integral y estratégica. Promoción activa del intercambio de personal, cooperación educativa y turística. Apoyo peruano al establecimiento de institutos Confucio por parte de China en Perú. Compromiso peruano de promover vínculos entre la Alianza del Pacífico y China. Firma de acuerdos de cooperación económica, técnica y en áreas como agricultura, silvicultura, educación, cultura, ayuda a la pobreza y reducción de desastres.
13	06/08/2014	Perú	China	Ministro encargado de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, Xu Shaoshi, y presidente Ollanta Humala. Posteriormente, reuniones de Xu con los ministros de Energía y Minas, Transporte y Comunicaciones y Ambiente del Perú.	Cooperación en sector minero, energía, transporte, infraestructura. Colaboración en materia de Cambio Climático.

14	12/11/2014	China	Perú	Presidente Xi Jinping con presidente Ollanta Humala. Wang Huning, Li Zhanshuy Yang Jiechi.	Firma de documentos de cooperación. Establecimiento del grupo de trabajo conjunto instalado por respectivos departamentos de China, Brasil y Perú para la construcción del Two Ocean Railway.
15	20/11/2014	Perú	China	Presidente del Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional de China y presidente Ollanta Humala y la presidenta del Congreso del Perú, Ana María Solórzano Flores.	Refuerzo de la coordinación en asuntos internacionales y regionales. Intensificación de la cooperación sustanciosa en construcción de infraestructura, comercio e intercambio cultural y educacional.
16	22/05/2015	Perú	China	Primer ministro Li Keqiang y presidente Ollanta Humala.	Cooperación práctica en comercio, inversión, capacidad de producción, fabricación de equipos y construcción de infraestructura. Estudio de viabilidad del proyecto "Two Ocean Railway". Participación activa de China en el proyecto "Two Ocean Railways" y seguimiento de proyectos de transporte en países relevantes, incluyendo mejora en transferencia tecnológica. Inversión

					conjunta en minería y agricultura. Firma del Memorando de entendimiento sobre el estudio de viabilidad del proyecto "Two-Ocean Railway".
17	28/04/2016	Perú	China	Representante Especial para Asuntos para América Latina del Gobierno de China, Yin Hengmin, y el director general para Asuntos Económicos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, Javier Manuel Paulinich Velarde.	Intercambiar puntos de vista sobre el intercambio y cooperación entre China y la Unión de Naciones Sudamericanas. Profundización constante de relaciones amistosas de cooperación chino-peruanas. Desarrollo de relación entre China y la Alianza del Pacífico.
18	13/09/2016	China	Perú	Presidentes Xi Jinping y Pedro Pablo Kuczynski.	Fortalecimiento de intercambios y cooperación en cultura, educación, medios de comunicación, expertos, colegios y universidades, turismo, así como cooperación judicial y policial. Cooperación en agendas globales como gobernanza económica, cambio climático y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

					Participación activa en cooperación multilateral, incluyendo la APEC. Firma de documentos de cooperación bilateral en cultura, medios de comunicación y otras áreas clave.
19	05/10/2016	Perú	China	Ministro de Relaciones Exteriores de China, Wang Yi, y presidente Pedro Pablo Kuczynski.	Promoción de cooperación estratégica integral en minería, inversión e infraestructura. Fortalecimiento de coordinación en asuntos internacionales y regionales. Promoción de la cooperación integral entre América Latina y China. China afirma que brindará apoyo al Perú en la organización de la APEC.
20	21/11/2016	Perú	China	Presidente Xi Jinping con presidente Pedro Pablo Kuczynski. Wang Huning, Li Zhanshu, Yang Jiechi	Firma del Plan de Acción Conjunta para la Cooperación en 2016-2021 y otros documentos de cooperación bilateral en las áreas de economía y comercio, minería, parque industrial, conectividad informática, tecnología económica y medio ambiente. Acuerdo para impulsar la construcción del Área de Libre Comercio de Asia Pacífico

					(FTAAP) en el marco de la APEC. Disposición del Perú de actualizar el TLC con China. Fortalecimiento en el marco del APEC de la cooperación en igualdad, beneficio mutuo, economía, comercio, inversión, capacidad de producción, infraestructura y otras áreas clave.
21	28/08/2018	China	Perú	Canciller del Perú, Néstor Popolizio, y ministro de Relaciones Exteriores de China, Wang Yi.	Promoción de 52 proyectos de inversión en el Perú. Fortalecimiento y defensa del libre comercio y multilateralismo. Participación en el Tercer Diálogo Estratégico Sobre Cooperación Económica en la Sede de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China. Actualización del Tratado de Libre Comercio.

22	29/11/2019	China	Perú	Canciller del Perú, Néstor Popolizio, y Canciller de China, Wang Yi.	Participación en la III Reunión del Foro de Antiguas Civilizaciones y del X Reunión del Mecanismo de Consultas Político Diplomáticas Perú – China, y III Reunión del Mecanismo de Diálogo Estratégico sobre Cooperación Económica.
23	28/06/2024	China	Perú	Presidenta Dina Boluarte, presidente Xi Jinping, presidente del Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional, Zhao Leji, primer ministro chino, Li Qiang.	Promoción de la cooperación bilateral en el ámbito político, diplomático, económico, comercial y cultural. Acuerdos alcanzados para una mayor cooperación, incluyendo la firma del Plan de Acción Conjunta 2024-2029. Refuerzo de la Alianza Estratégica Integral con China y cooperación en la Franja y la Ruta. Promoción de la cooperación en minería, energía, manufactura y agricultura. Ampliación de la cooperación en nuevos campos como nuevas energías, economía digital, inteligencia artificial y atención médica digital. Colaboración para asegurar

					la finalización oportuna del Puerto de Chancay. Compromiso de China para ofrecer más becas a jóvenes estudiantes peruanos y fortalecer la cooperación en educación, cultura, turismo, juventud, medios de comunicación y otros campos para fortalecer el apoyo público al desarrollo de las relaciones bilaterales.
24	3/05/2025	Perú	China	Viceministro de Cultura y Turismo de China, Rao Quan, y ministro de Cultura del Perú, Fabricio Valencia.	Cooperación técnica y cultural bilateral. Coordinaciones para organizar un intercambio cultural en el Museo Nacional de Arte y Artesanías de China y en la feria nacional Ruraq Maki en Perú.

Anexo 2: Reuniones bilaterales entre China y Perú que no son Visitas Oficiales (2001-2025)

N°	Fecha	País anfitrión	Motivo de Visita	Participantes	Temas discutidos o acuerdos alcanzados
1	20/10/2001	China	Cumbre APEC	Presidente Alejandro Toledo y presidente chino Jiang Zemin.	Cumbre APEC. Cooperación comercial, científica, tecnológico y cultural.
2	21/11/2003	Tailandia	Cumbre APEC	Presidente Hu Jintao y presidente Alejandro Toledo.	Cooperación política, económica y comercial. Explorar nuevas áreas de cooperación mutuamente beneficiosa.
3	15/06/2024	Colombia	Comunidad Andina (CAN)	Canciller de China, Tang Jiaxuan y los cancilleres de la Comunidad Andina. Canciller del Perú, Allan Wagner.	Ventajas que China puede recibir al invertir en el Perú. Fortalecer la cooperación para luchar contra el narcotráfico. Reafirmación que China es el único Gobierno legal representante de toda China y que Taiwán forma parte inalienable del territorio chino.
4	27/01/2005	Perú	Comunidad Andina (CAN)	Vicepresidente Zeng Qinghong, con los cancilleres de la Comunidad Andina, encabezado por el	Firma del “Acuerdo para el establecimiento de un mecanismo de consulta política y cooperación”. Fortalecer las relaciones de China con la CAN, con miras a incrementar los flujos comerciales, el crecimiento económico e impulsar el desarrollo

				canciller peruano, Manuel Rodríguez Cuadros.	sostenible con cohesión y bienestar social. Propuesta de crear una Asociación Estratégica entre la CAN y China, y de un Comité Conjunto de Cooperación Sur – Sur.
5	07/09/2007	Australia	Cumbre APEC	Presidente Alan García y presidente Hu Jintao.	Fortalecimiento de la confianza política. Cooperación en turismo y cultura, incluyendo intercambio de idiomas. Firma de Memorando de Entendimiento económico y comercial. Formalización del inicio de negociaciones económicas y comerciales para el TLC.
6	13/11/2009	Singapur	Cumbre APEC	Presidente chino Hu Jintao y presidente peruano Alan García.	Incremento de la confianza política y cooperación en áreas de interés mutuo. Cooperación pragmática enfocada en aprovechar el TLC en comercio, energía, minería y construcción.
7	11/11/2011	Estados Unidos	Cumbre APEC	Presidente de China Hu Jintao y presidente peruano Ollanta Humala.	Acuerdo unánime para promover el desarrollo de la asociación estratégica chino-peruana. Promoción del desarrollo económico, cultural y cooperación multilateral, incluyendo en la APEC.
8	16/07/2014	Brasil	VI Cumbre BRICS	Wang Huning, Li Zhanshu, Yang Jiech, presidente Xi Jinping y	Consolidación de la Asociación Estratégica Integral entre Perú y China. Emisión de Declaración conjunta (Brasil, China, Perú) sobre la cooperación en la construcción de un ferrocarril

				presidente Ollanta Humala.	transcontinental sudamericano que conecta el Atlántico con el Pacífico.
9	15/03/2017	Chile	Alianza del Pacífico	Ministros de Relaciones Exteriores de la Alianza del Pacífico con Altos funcionarios de 11 países del Asia Pacífico, entre ellos China.	Mensaje de defensa al libre comercio y la voluntad de seguir avanzando en acuerdos que lo fortalezcan.
10	20/09/2023	Estados Unidos	Asamblea General de las Naciones Unidas	Vicepresidente de China, Han Zheng, presidente Xi Jinping, y presidenta Dina Boluarte.	Perú es el socio preferido de China para la cooperación en la Iniciativa de Desarrollo Global (IDG). Compromiso de China para trabajar con Perú en profundizar los resultados en la IDG y en ámbitos multilaterales, en beneficio de los intereses comunes de los países en desarrollo.
11	16/11/2023	Estados Unidos	Cumbre APEC	Presidente Xi Jinping y presidenta Dina Boluarte.	Cooperación de la Franja y la Ruta. Mejorar sinergia en estrategias de desarrollo. Fortalecer la cooperación en economía, comercio, energía, minerales. Fomentar la economía digital y

					desarrollo verde. Participación en la cooperación multilateral APEC y contribución a la recuperación económica y desarrollo en Asia Pacífico.
--	--	--	--	--	---

Anexo 3: Visitas oficiales entre Japón y Perú (2001-2025)

<i>N°</i>	<i>Fecha</i>	<i>País anfitrión</i>	<i>País visitante</i>	<i>Participantes</i>	<i>Temas discutidos o acuerdos alcanzados</i>
1	2001	Perú	Japón	Ministro de Educación, Atsuko Toyama, como representación del gobierno japonés en la toma de posesión de Alejandro Toledo.	Confirmar los vínculos amistosos entre Perú y Japón pese a los asuntos que habían debilitado las relaciones bilaterales.
2	2006	Japón	Perú	Ministro de la Producción de Perú, David Lemor, ministro de Relaciones Exteriores, José Antonio García Belaunde.	Reactivación de la Liga de Amistad Parlamentaria Peruano – Japonesa, la octava reunión del Consejo Empresarial Peruano – Japonés, y el inicio de negociaciones de un Acuerdo de Asociación Económica.
3	2006	Perú	Japón	Viceministro de Relaciones Exteriores de Japón, Akiko Yamanaka.	
4	2007	Japón	Perú	Ministro de la Producción de Perú, Rafael Rey	Presentación de las oportunidades de inversión y comercio que ofrece el Perú.

5	2008	Japón	Perú	Presidente Alan García. Primer ministro japonés, Yasudo Fukudo.	Primera de un mandatario peruano a Japón en 9 años. Japón ha apalabrado cuatro créditos a Perú por 221 millones de dólares para proyectos de infraestructuras, además de una donación de ocho millones de dólares para ayudar a la reconstrucción en Ica tras el terremoto de agosto. Firma de la Declaración Conjunta sobre Cooperación en la temática del Cambio Climático, Reacercamiento a Japón. Reimpulsar la cooperación en temas internacionales.
6	10/11/2009	Japón	Perú	Ministro de Relaciones Exteriores, José Antonio García Belaunde, ministro de Comercio Exterior y Turismo, Mercedes Araoz, ministro del Medio Ambiente Antonio Brack, ministro de Transporte y Comunicaciones, Enrique Cornejo, y presidente Alan García.	Impulsar el inicio de las negociaciones para un TLC. Firma de un acuerdo de promoción y protección de inversiones.

7	2009	Perú	Japón	Sus Altezas Imperiales el Príncipe y la Princesa Hitachi, y ministro del Interior y Comunicaciones Kazuhiro Haraguchi	Celebración de los 110 años de Inmigración Japonesa al Perú.
8	2011	Japón	Perú	Ministro de Comercio Exterior y Turismo, Eduardo Ferreyros, y ministro de Relaciones Exteriores de Japón, Takeaki Matsumoto.	Suscripción del Acuerdo de Asociación Económica entre Perú y Japón (AAE).
9	2011	Perú	Japón	Presidente Ollanta Humala y miembro de la Cámara de Representantes, Yukio Hatoyama.	Representación del gobierno japonés en la toma de posesión de Ollanta Humala.
10	2012	Japón	Perú	Ministro de Cultura, Luis Peirano, presidente Ollanta Humala, primera dama Nadine Heredia, Ministerio de Economía y Finanzas, Finance Luis Castilla, presidente del Banco Central, Julio Velarde, Majestad Imperial Akihito, y primer ministro de Japón, Yoshihiko Noda.	Participación en la X Reunión del Consejo Empresarial Peruano Japonés (Cepeja). Promoción de la inversión, desarrollo de las PYMES, intercambio tecnológico y cultural. Fortalecimiento del intercambio comercial en los sectores minero, pesquero, industrial, agroexportador turismo.
11	2013	Japón	Perú	Ministro de Energía y Minas, Jorge Merino y ministro de Agricultura y Riego, Milton Von Hesse,	Participación en el seminario “Inversión – Energía y Minería del Perú”. Promoción de

				viceministro de Economía, Comercio e Industria, Isshu Sugawara, viceministro de Asuntos Exteriores, Kenta Wakabayashi, vicepresidente de JICA, Hideaki Domichi, presidente de Cepeja, Shimpei Miyamura, presidente de la Corporación Nacional Japonesa de Petróleo, Gas y Metales, Hirofumi Kawano.	la inversión y oportunidades de comercio bilateral.
12	2013	Perú	Japón	Presidente Ollanta Humala, ministro de Relaciones Exteriores, Rafael Roncagliolo y ministro de Relaciones Exteriores de Japón, Fumio Kishida.	Fortalecimiento de las relaciones políticas por el 140 aniversario del establecimiento de las relaciones diplomáticas. Donación de 14 millones de dólares para la compra de automóviles ecológicos.
13	2014	Japón	Perú	Presidente del Congreso del Perú, Fredy Otarola, congresista José León, congresista Javier Velásquez Quesquén, congresista Enrique Wong y congresista Rolando Reátegui.	Profundizar la Asociación Estratégica Integral, las relaciones bilaterales parlamentarias, empresariales, culturales y turísticas.

14	2014	Perú	Japón	Presidente Ollanta Humala y sus Altezas Imperiales el Príncipe Fumihito y la Princesa Akishino.	Condecoración del príncipe de Japón Fumihito Akishino, y su esposa, Kiko, con la Orden El Sol del Perú en el grado de Gran Cruz. Fortalecimiento de la cooperación cultural, educacional y desarrollo social.
15	2015	Japón	Perú	Presidente del Banco Central, Julio Velarde	Participación de la Delegación Peruana en el IX Road Show Asia 2015. Comitiva peruana liderada por el presidente del
16	2016	Perú	Japón	Presidente Pedro Pablo Kuczynski, embajador en Misión Especial del Japón, Toshihiro Nikai y los congresistas japoneses Teru Fukui y Ryota Takeda.	Participación en el seminario conmemorativo “Día Mundial de Concientización sobre Tsunamis” y reunión con miembros destacados de la comunidad nikkei en Perú. Participación en la Ceremonia de Transmisión de Mando Supremo.
17	2017	Japón	Perú	Primer vicepresidente del Perú y ministro de Transporte y Comunicaciones, Martín Vizcarra.	I Reunión del Mecanismo de Diálogo Político Perú-Japón. Se destacó la voluntad política de continuar con el intercambio de visitas de alto nivel, promover el aumento del comercio, inversiones, turismo y dar inicio al proceso

					de negociación de un Acuerdo para Evitar la Doble Imposición. Se acordó también llevar a cabo diversas actividades en 2019 por motivo de 120 de migración japonesa al Perú.
18	2017	Perú	Japón	Ministro de Relaciones Exteriores Ricardo Luna, primer vicepresidente y ministro de Transporte y Comunicaciones, Martín Vizcarra, presidenta del congreso, Luz Salgado, viceministro de Asuntos Exteriores del Japón, Kentaro Sonoura, presidente de la Asociación Peruano Japonesa (APJ), sr. Kunigami.	Visita al Centro Cultural Peruano Japonés. Intercambio de opiniones con ejecutivos de APJ y miembros de la Convención Panamericana Nikkei.
19	2018	Perú	Japón	Presidente Martín Vizcarra, ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Néstor Popolizio, ministro de Relaciones Exteriores de Japón, Taro Kono.	Maximizar las oportunidades que provee a Perú y Japón el Acuerdo de Asociación Económica. Promoción de inversiones y turismo y cooperación en la Tecnología de la Información y la Comunicación. Proceso de Adhesión del Perú a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo

					Económico. Fortalecer la cooperación en la Alianza del Pacífico, ya que Perú tenía la presidencia pro témpore. Cooperación en la lucha contra las drogas y cooperación triangular.
20	03/10/2018	Perú	Japón	Secretario de la Agencia de Deporte de Japón, Daichi Suzuki, presidente del Comité Olímpico Peruano, Pedro Rosario, y el presidente encargado del Instituto Peruano del Deporte, Víctor Preciado, y directivos de Asociación Estadio La Unión, Asociación Peruano Japonesa y los deportistas de JICA.	Cooperación en materia deportiva. Promoción del intercambio deportivo.
21	2019	Perú	Japón	Viceministro Parlamentario de Economía, Comercio e Industria del Japón, Akimasa Ishikawa, ministro de Energía y Minas del Perú, Francisco Ísmodes, y jefa del Gabinete de Asesores del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Patricia Hurtado.	Inversión comercial. Fomentar los lazos de cooperación en el campo de construcción de infraestructura y en el sector minero.

22	2019	Perú	Japón	Alteza imperial princesa Mako y presidente del Perú, Martín Vizcarra; y Canciller peruano, Néstor Popolizio.	Conmemoración de los 120 años de inmigración japonesa a Perú.
23	03/05/2023	Perú	Japón	Ministro de Asuntos Exteriores de Japón, Yoshimasa Hayashi, canciller peruana Cecilia Gervasi y presidenta Dina Boluarte.	Pronunciamento ante medios nacionales e internacionales destacando que ambas naciones mantienen una relación de amistad de larga data y que son socios estratégicos desde el 2016. Invitación del gobierno peruano para que más empresas japonesas se sumen a participar en los proyectos de inversión en el Perú, en especial en los sectores de infraestructura. Invitación al primer ministro de Japón, Fumio Kishida, para que participe en la APEC 2024.
24	07/2023	Perú	Japón	Secretario General del Partido de Gobierno de Japón, Motegi Toshimitsu, secretarios generales adjuntos del mismo partido, presidenta Dina Boluarte, presidente del Consejo de ministros	Celebración del aniversario 150 años del establecimiento de relaciones diplomáticas. Proceso de adhesión del Perú a la OCDE. Potenciamiento de la relación bilateral entre ambas naciones, en el marco de la Asociación Estratégica.

				del Perú, Luis Otárola, Canciller Ana Cecilia Gervasi y ministro de Comercio Exterior y Turismo, Juan Mathews.	Fortalecimiento de la relación bilateral en ámbito comercial, político y cooperación.
25	01/09/2023	Japón	Perú	Hayashi Yoshimasa, ministro de Relaciones Exteriores del Japón. Sra. Ana Cecilia Gervasi Díaz, ministra de Relaciones Exteriores de la República del Perú.	Firma del Memorando de Cooperación sobre Investigación Antártica y el Memorando de Cooperación sobre Formación Diplomática. Socios estratégicos, cooperación multilateral CPTTP y APEC, área cultural, comunidad nikkei, situación en Ucrania, Asia Oriental y América Latina, así como la cooperación en el ámbito internacional.
26	21/06/2024	Japón	Perú	ONO Keiichi, viceministro Principal de Relaciones Exteriores del Japón y el Sr. Peter CAMINO, viceministro de Relaciones Exteriores de la República del Perú. NOGUCHI Yasushi, director general de la Oficina de Asuntos de América Latina y el Caribe, y el Excmo. Sr.	Tercera Reunión del Mecanismo de Diálogo Político Japón-Perú. Asociación Estratégica. Relaciones y cooperación regional y multilateral en APEC y CPTTP. Intercambiaron puntos de vista sobre la situación en Ucrania, Asia Oriental y América Latina.

				Roberto Seminario, Embajador de la República del Perú en el Japón	
27	06/08/2025	Japón	Perú	Presidenta Dina Boluarte, ministro de Economía y Finanzas, Raúl Pérez Reyes; ministro de Energía y Minas, Jorge Luis Montero Cornejo; ministro de Relaciones Exteriores, Elmer Schialer; ministro de Comercio Exterior y Turismo, Úrsula León Chempén; ministro de Transporte y Comunicaciones, César Sandoval Pozo; y ministro de Desarrollo Agrario y Riego, Ángel Manero Campos.	Participación del Perú en la XVI Reunión del Consejo Empresarial Peruano-Japonés. Fortalecimiento de la inversión extranjera. Invitación a los empresarios japoneses a participar en PERUMIN 37.

Anexo 4: Reuniones bilaterales entre Japón y Perú que no son Visitas Oficiales (2001-2025)

N°	Fecha	País anfitrión	Motivo de la visita	Participantes	Temas discutidos o acuerdos alcanzados
1	11/2008	Perú	Cumbre APEC	Primer ministro de Japón, Taro Aso, ministro de Relaciones Exteriores Hirofumi Nakasone, y ministro de Economía, Comercio e Industria, Toshihiro Nikai.	Se dio a conocer la intención de negociar un Acuerdo de Asociación Económica.
2	11/2010	Japón	Cumbre APEC	Presidente Alan García, ministro de Relaciones Exteriores, José Antonio García Belaunde, y ministro de Comercio Exterior y Turismo, Martín Pérez	Culminación de las negociaciones del TLC.
3	10/11/2014	China	Cumbre APEC	Presidente Ollanta Humala y primer ministro de Japón, Shinzo Abe.	Interés del Perú en promover la inversión japonesa en el país en sector infraestructura portuaria, vial y energía. Posibilidad de que nuevos productos agroindustriales

					ingresen al mercado japones. Interés peruano para que se amplíe el número de becas en favor de estudiantes peruanos para la formación y especialización en estudios del idioma japonés, nanotecnología, electrónica, desarrollo agrícola, robótica, desarrollo hídrico, etc. Se planteó la extensión de JICA a investigaciones agrícolas, oceanográficas, deportes y otros temas.
4	09/2015	Japón	IX Road Show Asia 2015	Presidente del Banco Central, Julio Velarde.	Participación de la Delegación Peruana en el IX Road Show Asia 2015. Comitiva peruana liderada por el presidente del BCR. Exposición del Seminario “Exportando el Perú al Mundo. Perú: una entrada a la Alianza del Pacifico, oportunidades y perspectivas” y “Política Monetaria: Factor clave para la estabilidad macroeconómica a largo

					plazo” y “Perú como entrada al Mercado Integrado Latinoamericano (MILA)”.
5	15/03/2017	Chile	Alianza del Pacífico	Ministros de Relaciones Exteriores de la Alianza del Pacífico con Altos funcionarios de 11 países del Asia Pacífico, entre ellos Japón.	Mensaje de defensa al libre comercio y la voluntad de seguir avanzando en acuerdos que lo fortalezcan.
6	8/11/2017	Vietnam	Cumbre APEC	Presidente del Perú, Pedro Pablo Kuczynski y primer ministro de Japón, Shinzo Abe.	Fortalecer las relaciones la cooperación bilateral para resolver problemas regionales e internacionales, en especial Corea del Norte. Satisfacción por los avances del TPP-11. Interés del Perú de recibir cooperación vinculada a los sistemas de prevención de desastres y en el campo de infraestructura vial.
7	16/11/2018	Papúa Nueva Guinea	Cumbre APEC	Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Néstor Popolizio, y ministro de	Profundizar las relaciones y cooperación bilateral en el ámbito internacional como socio

				Relaciones Exteriores de Japón, Taro Kono.	estratégico. Impulsar la cooperación en materia de infraestructura. Importancia del Acuerdo TPP11.
8	15/11/2023	Estados Unidos	Cumbre APEC	Javier González-Olaechea Franco, ministro de Relaciones Exteriores de la República del Perú. Kamikawa Yoko, ministra de Relaciones Exteriores de Japón	Colaboración para preparar una hoja de ruta de cooperación bilateral y compartieron la visión de que trabajarán juntos para el éxito de APEC Perú 2024. Mejorar los intercambios culturales y académicos. Fortalecer el orden internacional libre y abierto basado en el Estado de Derecho. Desafíos que enfrenta la comunidad internacional (Ucrania y Palestina). Posibilidad de reunirse de nuevo en la APEC.

Anexo 5: Visitas oficiales entre Corea del Sur y Perú (2001-2025)

N°	Fecha	País anfitrión	País visitante	Participantes	Temas discutidos o acuerdos alcanzados
1	11/2005	Corea del Sur	Perú	Presidente Alejandro Toledo, primera Dama de la Nación, Eliane Karp, ministros de Relaciones Exteriores, Óscar Maúrtua y de Comercio Exterior y Turismo, Alfredo Ferrero.	Participación en la XII Cumbre Empresarial y de Líderes del Foro de Cooperación Asia Pacífico (APEC).
2	12/11/2009	Corea del Sur	Perú	Presidentes Alan García y Lee Myung-bak.	Negociaciones para concretar el TLC y negociaciones para un acuerdo que evite la doble tributación de las empresas que inviertan.
3	15/11/2010	Corea del Sur	Perú	Presidentes Lee Myung-bak y Alan García.	Firma del TLC entre Perú y Corea del Sur. Solicitud de Corea de mayor cooperación para elevar la

					participación de las empresas nacionales en los proyectos energéticos y de creación de infraestructuras que está llevando a cabo el gobierno peruano.
4	10/05/2012	Corea del Sur	Perú	Presidentes Ollanta Humala y Lee Myung-bak.	Cooperación en materia de becas universitarias y seguridad ciudadana. Suscripción de la Declaración de Asociación Estratégica Integral. Búsqueda de cooperar en el ámbito oceanográfico.
5	22/02/2012	Corea del Sur	Perú	Vicepresidenta del Perú, Marisol Espinoza, y la presidenta de Corea del Sur, Park Geun-hye.	Se destacó que Perú fue la única alta autoridad Latinoamericana y del Caribe que asistió a la toma de mando. Invitación a Park Geun-hye, para visitar el Perú.
6	01/04/2013	Perú	Corea del Sur	Presidente de la Asamblea General de Corea del Sur, Kang Chang Hee; presidente del Perú, Ollanta Humala; vicepresidenta del Perú, Marisol Espinoza; y el segundo	Celebración de los 50 años de las relaciones diplomáticas. Intención de promover el intercambio de experiencias parlamentarias, y el modelo económico y democrático.

				vicepresidente del congreso, Juan Carlos Eguren.	
7	21/04/2015	Perú	Corea del Sur	Presidente Ollanta Humala; presidenta de la República de Corea, Park Geun-hye; el jefe del Gabinete Ministerial, Pedro Cateriano; el titular de Defensa, Jakke Valakivi; además de altas autoridades civiles y militares.	Cooperación en la industria aeronáutica nacional. Firma de memorándums de entendimiento sobre temas de cooperación en el Área de Gobierno Electrónico, Cooperación en la Industria Eléctrica, ciencia, tecnología, economía creativa y cooperación en materia aduanera.
8	21/06/2017	Corea del Sur	Perú	Segunda vicepresidenta del Perú, Mercedes Aráoz, primer ministro de Corea del Sur, Lee Nak-yeon; ministro del Interior de Corea del Sur, Kim Boo-kyum; y segundo viceministro de Relaciones Exteriores de Corea del Sur, Cho Hyun.	Estado de la relación bilateral y un posible encuentro presidencial entre el presidente peruano y su homólogo coreano en la siguiente cumbre APEC. Corea anunció que realizará esfuerzos para apoyar el ingreso del Perú a la OCDE. Fortalecimiento de la cooperación en gobierno electrónico

9	14/12/2017	Perú	Corea del Sur	Presidente del Perú, Pedro Pablo Kuczynski; presidente del congreso del Perú, Luis Galarreta Velarde; y Presidente de la Asamblea Nacional de Corea del Sur, Chung Sye-Kyun.	Asociación Estratégica Integral Perú-Corea, cooperación coreana por el fenómeno del Niño Costero, la situación de la península coreana y las medidas adoptadas por el Perú de conformidad con las resoluciones de seguridad de la ONU, así como la asunción del nuevo embajador de Corea del Sur en Perú.
10	12/06/2019	Perú	Corea del Sur	Viceministro de Relaciones Exteriores del Perú, Embajador Jaime Pomareda, y el ministro Adjunto para Asuntos Políticos de la República de Corea, Yoon Soon-gu.	VI Reunión de Mecanismo de Consultas Políticas de Alto Nivel Perú-Corea. Se firmó un Memorándum de entendimiento para el Establecimiento de un Módulo de Asistencia para el Migrante Internacional. Se destacó el nivel de Asociación Estratégica Integral. Se acordó seguir con las negociaciones para firmar tres acuerdos: Lucha contra el Cambio Climático, Servicio Aéreos y Work

					and Holiday visas. Perú agradeció el apoyo de Corea del Sur de su ingreso a la OCDE.
11	15/10/2021	Perú	Corea del Sur	Canciller del Perú, Óscar Maúrtua, y ministro adjunto de Asuntos Políticos del Ministerio de Asuntos Exteriores de Corea del Sur	Fortalecer la cooperación digital, lucha contra la Covid-19 y el desarrollo de ciencia y tecnología.

Anexo 6: Reuniones bilaterales entre Corea del Sur y Perú que no son Visitas Oficiales (2001-2025)

<i>N°</i>	<i>Fecha</i>	<i>País anfitrión</i>	<i>Motivo de la visita</i>	<i>Participantes</i>	<i>Temas discutidos o acuerdos alcanzados</i>
1	18/11/2005	Corea del Sur	Cumbre APEC	Presidente Roh Moo-hyun.	Perú propuso negociar un Tratado de Libre Comercio con Corea.
2	18/11/2006	Vietnam	Cumbre APEC	Ministra de Comercio Exterior y Turismo del Perú, Mercedes Aráoz, y el ministro de Comercio de Corea del Sur, Kim Hyun-Chong.	Se acordó iniciar un Estudio Conjunto de Factibilidad para un Acuerdo de Libre Comercio entre Perú y Corea del Sur.
3	23/11/2008	Perú	Cumbre APEC	Presidentes Alan García y Lee Myung-Bak.	Inicio de negociaciones para tener un Tratado de Libre Comercio. Potencial de cooperación tecnológica en el sector petroquímico, y en el desarrollo de gas de petróleo y abrir el comercio a automóviles coreanos.
4	2011	Estados Unidos	Cumbre APEC	Presidente Ollanta Humala y canciller peruano Rafael Roncagliolo.	Suscripción del Acuerdo de Transporte Aéreo.

5	10/2013	Indonesia	Cumbre APEC	Presidentes Ollanta Humala y Park Geun Hye.	Consolidar la cooperación política, económica y comercial.
6	15/03/2017	Chile	Alianza del Pacífico	Ministros de Relaciones Exteriores de la Alianza del Pacífico con Altos funcionarios de 11 países del Asia Pacífico, entre ellos China.	Mensaje de defensa al libre comercio y la voluntad de seguir avanzando en acuerdos que lo fortalezcan.
7	16/11/2023	Estados Unidos	Cumbre APEC	Presidentes Dina Boluarte y Yoon Suk Yeol; ministro de Relaciones Exteriores, Javier González-Olaechea, y ministro de Comercio Exterior y Turismo, Juan Carlos Mathews.	Cooperación en ciencia, tecnología y defensa, en especial en desarrollo industrial y transferencia tecnológica.
8	16/11/2024	Perú	Cumbre APEC	Presidentes Dina Boluarte y Yoon Suk Yeol.	Mantener fluida la comunicación entre los ministros de Relaciones Exteriores, las reuniones del Mecanismo de Consultas Políticas de Alto Nivel y la Comisión Mixta de Cooperación Económica, Científica y Técnica. Firma del Acuerdo sobre la aplicación de la certificación electrónica para el comercio de productos pesqueros

					entre la Autoridad Nacional de Sanidad e Inocuidad en Pesca y Acuicultura de la Republica del Perú y el Ministerio de Seguridad Alimentaria y Medicamentos de la República de Corea. Fomentar proyectos de Gobierno a Gobierno (G2G). Se firmaron convenios de cooperación estratégica en transporte logístico, desarrollo de vehículos militares especiales, fabricación de partes estructurales aeronáuticas para el avión de caza ligero, entre otras.
--	--	--	--	--	--

Anexo 7: Cuadro comparativo de las relaciones bilaterales del Perú con China, Corea del Sur y Japón

Aspecto	China	Corea del Sur	Japón
Tratados y acuerdos vigentes	Convenio de Cooperación Técnica y Económica (2005), Acuerdo sobre el Proyecto del Centro de Amistad Chino–Peruana (2007), Acuerdo Básico de Cooperación Económica y Técnica (2007), TLC (2009), Asociación Estratégica Integral (2013), Adhesión a la BRI (2019), Adhesión al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (2021).	TLC (2011), Alianza Estratégica Integral (2012)	Acuerdo de Asociación Económica entre Perú y Japón (2011), Asociación Estratégica Integral (2016)
Socio comercial	Primer socio del Perú desde el 2014.	Cuarto socio asiático del Perú	Tercer socio asiático del Perú.
Principales sectores de exportación del Perú	Minería (Cu, Zn, Fe), pesca, agroindustria y frutas (segundo proveedor de fruta a China en Latinoamérica).	Minería, hidrocarburos, metalmecánica, frutas	Minería, hidrocarburos, energético y frutas.

Principales sectores de importación del Perú	Mayor fuente de suministro desde 2014. Bienes de consumo, intermedio y de capital.	Sector automotriz y maquinaria.	Sector automotriz y maquinaria.
Inversión Extranjera Directa (IED)	4% de la inversión total extranjera. Sector metales, logístico, energías renovables, manufactura y otros. Infraestructura portuaria, ferroviaria y energética. Perú es el tercer destino preferido de las inversiones chinas, después de Brasil y México. Contratos G2G.	Sector minero.	Agroindustria, manufactura, servicios de minería, alta tecnología y energías renovables.
Cooperación técnica y tecnológica	Energía renovable, digitalización portuaria y conectividad marítima.	Gobierno digital, innovación industrial, infraestructura verde.	Perú es el mayor receptor de la cooperación japonesa en América Latina. El principal eje es desarrollo sostenible.
Relación diplomática y política	Mutuo interés en fortalecer y preservar las relaciones. Cooperación multilateral y coordinación política en foros (APEC, BRI, Banco Asiático de	Relaciones estables, cooperación multisectorial y pragmática. Cooperación multilateral (APEC y Alianza del Pacífico en calidad de	Relaciones históricas, cooperación tecnológica, cultural y desarrollo sostenible. Interés del Perú en fortalecer las relaciones bilaterales al

	Inversión en Infraestructura, y Alianza del Pacífico en calidad de observador).	observador). País que más ha apoyado el proceso de adhesión a la OCDE del Perú.	considerarlo socio prioritario. Cooperación Multilateral (APEC, TPP y Alianza del Pacífico en calidad de observador).
Rol estratégico para el Perú	Socio estructural y principal actor económico, pero con riesgo de dependencia.	Socio tecnológico y logístico alternativo. Puente hacia la diversificación.	Socio institucional y tecnológico de largo plazo, con enfoque en desarrollo sostenible y estabilidad.
Intereses principales del país asiático	Recursos naturales; acceso logístico al Pacífico Sur; expansión de la BRI; puertos estratégicos; influencia política regional.	Innovación, cadenas de suministro; energía; cooperación institucional; estabilidad económica.	Seguridad energética; minerales estratégicos; desarrollo sostenible; cooperación cultural; estabilidad política.
Intereses compartidos con el Perú	Comercio, megaproyectos en infraestructura, integración logística, inversión portuaria y minera, cooperación en APEC.	Innovación, industrialización, educación, salud, digitalización del Estado.	Minería sostenible, educación, prevención de desastres, agricultura, cooperación cultural, tecnología verde.
Prioridades en la agenda bilateral	Inversión en infraestructura (ferrocarril bioceánico, Chancay, energía, transporte), inversión minera y energética, cooperación económica y	Cooperación tecnología y en seguridad. Digitalización, gobierno electrónico, innovación y transferencia tecnológica. Educación y becas	Cooperación económica. Infraestructura (pero no a gran escala como China). Cambio climático, cooperación ambiental y prevención de desastres.

	comercial (optimización del TLC, APEC), Asociación Estratégica Integral, y temas políticos sensibles (Política de Una Sola China).	estudiantiles. Apoyo al ingreso del Perú a la OCDE.	Cultura, educación, becas estudiantiles, migración japonesa y comunidad Nikkei.
Nivel de intensidad diplomática	Muy alto: Más de 20 visitas desde el 2001. Visitas oficiales con la participación del presidente de China. Múltiples visitas de ministros, viceministros y cancilleres.	Moderado, estable y orientado a cooperación. Varias visitas por TLC y APEC.	Muy alto: Más de 20 visitas desde el 2001, con alto nivel institucional y simbólico. Varias visitas presidenciales del Perú hacia Japón. Múltiples visitas de ministros de economía, comercio, energía y cancilleres.
Visión del Perú en su política exterior	Socio estratégico prioritario en Sudamérica, junto con Brasil. País esencial para consolidar influencia política y logística en la región.	Socio confiable para innovación y cadenas de valor.	Socio con vínculos culturales profundos y aliado para seguridad energética y cooperación técnica.
Riesgos percibidos para Perú	Dependencia económica y fortalecimiento de la relación asimétrica, concentración de inversión, posible vulneración de	Baja presencia política comparada a China; limitada inversión en infraestructura de gran escala.	Menor intensidad diplomática respecto a China; cautela frente al avance chino en Sudamérica. Posibles tensiones geopolíticas con China.

	la soberanía peruana, tensiones geopolíticas con EE. UU.		
--	--	--	--