

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



**La Franja y la Ruta, y el Perú: Análisis del aumento de las inversiones
chinas en infraestructura en el Perú**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO
ACADÉMICO DE BACHILLER EN CIENCIAS SOCIALES CON
MENCIÓN EN CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO PRESENTADO POR:**

LA TORRE FRISANCHO, MARTHA AMELIA

ASESOR

DONGO SUEIRO, MAYTE ANAIS

Lima, Diciembre de 2020

RESUMEN

Desde mediados de la última década, la tendencia de las inversiones chinas en América Latina y el Caribe (ALC) ha experimentado cambios, específicamente de diversificación de sectores de inversión, tradicionalmente orientados hacia rubros extractivos. En este escenario, el Perú recibe inversiones de tendencia creciente y con presencia de dicho fenómeno de diversificación hacia proyectos estratégicos de infraestructura. La presente investigación constituye un estudio del aumento de la inversión extranjera directa (IED) de China en el sector de infraestructuras en el Perú desde el 2016 hasta el 2019; frente a este fenómeno, insta conocer las motivaciones, intereses e incentivos de las empresas y del gobierno chino para tal diversificación. Así, el estudio constituye una aproximación que considera aspectos nacionales de la receptividad de capitales por parte de Perú, y aspectos macro que comprenden la importancia de la inversión en infraestructuras en la región a nivel global y en el marco de la estrategia global china *Belt and Road Initiative (BRI)*. A través de un estudio de caso, se explica el aumento diversificado de inversiones a partir de dos intereses chinos. Por un lado, en el marco de la BRI, China busca aumentar su control geoeconómico y geopolítico en ALC mediante la diversificación de inversiones para asegurar un crecimiento económico en el largo plazo. Por otro lado, los empresarios chinos tienen incentivos de aprendizaje sobre la elaboración de proyectos sostenibles en sectores diversificados, en un contexto de bajo riesgo para sus capitales. Se sostiene que las inversiones chinas en infraestructura en Perú tienen especial importancia dado su carácter estratégico, les otorga resiliencia logística para el comercio en ALC. Asimismo, la ejecución de estos proyectos en contextos con lineamientos laxos de protección ambiental -como el Perú- permite un aprendizaje sobre la diversificación de inversiones.

Palabras clave: infraestructura, inversión extranjera directa, China, Belt and Road Initiative, geopolítica, geoeconomía.

ÍNDICE DE CONTENIDO

1.	Introducción.....	4
2.	Elementos principales del diseño.....	9
2.1.	Pregunta de investigación y objetivos.....	9
2.2.	Hipótesis.....	9
3.	Estado del Arte.....	11
4.	Marco teórico.....	26
5.	Operacionalización y estrategia metodológica.....	31
5.1.	Operacionalización.....	31
5.2.	Estrategia metodológica.....	33
6.	Conclusiones.....	36
7.	Bibliografía.....	38
8.	Anexos.....	44



1. INTRODUCCIÓN

China no solo ha aumentado su relevancia a nivel mundial, sino se ha convertido en el principal socio de América Latina y Caribe (ALC) en comercio e inversión, más que todo referido a actividades extractivas, mineras y de hidrocarburos. Asimismo, se ha ido observando un proceso de diversificación de proyectos con capitales chinos en el sector pesquero, automotriz e infraestructura (Fairlie, 2015). Este tipo de cambios ha afectado a Perú, puesto que China se ha posicionado como su primer socio comercial en los últimos años y los flujos de inversiones poseen una tendencia creciente (Fairlie, 2015). En la misma línea, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre el 2005-2017, el Perú fue el segundo receptor de Inversión Extranjera Directa (IED) de China en ALC (citado en de la Cruz, 2018); y desde el 2016, se observa un incremento importante de proyectos de capital chino en el sector de infraestructuras (Osterloh, 2019).

La principal motivación de establecer relaciones comerciales con China ha sido diversificar el comercio y oportunidades de inversión en el país (Pedraglio y Mormontoy, 2019). Por ello, además del Tratado de Libre Comercio (TLC) firmado en el 2009, China se convirtió en socio estratégico integral de Perú desde el 2013 (la Asociación Estratégica Integral firmada implica un tercer nivel de integración de China con los países), y este estatus le abre la posibilidad de ser receptor de más inversiones dentro de esta relación de cooperación bilateral más cercana con la República China. En este sentido, como menciona el Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura (GREFI, 2019), el estado peruano ha dispuesto medidas para hacer efectivo el TLC con China respecto a proyectos de conectividad con el objetivo de facilitar la materialización del intercambio comercial mediante proyectos de infraestructura. Ello, en el marco de la incorporación del Perú a la iniciativa de la Franja y la Ruta, en el 2019, a través de un Memorando de Entendimiento que fortalece la cooperación para la inversión en infraestructura.

Como se muestra en el cuadro anexo 1, anterior al 2016, las inversiones chinas en infraestructuras en el Perú eran poco relevantes. Alarco, Salazar y

Linares (2019) indican que las IED de China entre el 2006 y el 2018 se ubicaban predominantemente en el sector minero e hidrocarburos. Hasta mediados de la década del 2010, se creía que los intereses económicos de China en el Perú se dirigían al sector de materias primas (principalmente del cobre). No obstante, como se muestra en el cuadro anexo 2, desde el 2016, China comenzó a diversificar sus inversiones en proyectos de infraestructuras, telecomunicaciones y proyectos de hidroeléctricas (Deng, Osterloh y Urreola, 2020). Así, como se aprecia en el cuadro anexo 3, desde el 2016, con la suscripción de contratos -aunque no de montos comparables con las IED en el sector extractivo-, se muestra una tendencia de aumento de la presencia de inversiones -a través de proyectos relevantes o estratégicos- en el sector de infraestructura (Osterloh 2019); ello, sin embargo, sin desplazar su presencia importante en el sector minero y de hidrocarburos. Del mismo modo, los montos de IED en infraestructura en el 2019 son los más altos anunciados en un mismo año desde el 2005, el proyecto del Puerto de Chancay es uno de los 91 proyectos previstos en este recuento, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020). Actualmente, los Terminales Portuarios de Chancay en Lima es el proyecto chino más ambicioso en infraestructura, cuyo costo será de US\$ 3 mil millones (Gestión, 2020). Así, se puede confirmar que efectivamente existe un aumento de presencia de capitales chinos -a través de IED- en el sector de infraestructuras en el Perú.

Si bien el aumento de capitales chinos en este sector no implica una reducción de inversiones en sectores tradicionalmente con presencia de IED china, sí constituye un fenómeno que insta ser investigado, dado que se produce en un contexto de importancia de China como socio comercial y económico en el Perú y acercamiento entre ambos países. Asimismo, la investigación comprenderá la dinámica de la inversión china en infraestructura en el Perú desde el 2016 hasta el 2019, por dos razones. Por un lado, los reportes anuales del 2020 sobre tales inversiones aún no se emiten; y porque en el 2019 se concretaron grandes inversiones en el sector de infraestructura con la participación de empresas chinas -como el Puerto de Chancay-.

La presente investigación es relevante en el sentido que comprende la importancia de la presencia china en la región. Ortiz (2017) indica que, desde el 2010, ha crecido la participación de las IED chinas en infraestructura en ALC, este tipo de tendencia podría contribuir a reducir los desequilibrios comerciales que presenta con la región y contribuir a elevar el bajo coeficiente regional de inversión en infraestructura. Entonces, el aumento de capital invertido en este nuevo sector por parte de empresas chinas es un hecho; sin embargo, insta conocer las motivaciones por parte de las empresas chinas y del gobierno chino (dado que un importante porcentaje de empresas que invierten en infraestructura son estatales) para esta diversificación de inversiones que tradicionalmente se orientaban al sector extractivo de minería e hidrocarburos.

Uno de los marcos de entendimiento de este fenómeno son las motivaciones geopolíticas y geoeconómicas de China respecto a la iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative - BRI*) como política exterior económica y estrategia global. La BRI plantea un proyecto de importancia estratégica de gran magnitud, y considera la inversión en infraestructura como clave para la concreción de este plan que busca una interconectividad transfronteriza muy ambiciosa (GREFI, 2019). Si bien esta nueva ruta en ALC significaría un desafío a EEUU por un territorio que históricamente ha controlado; también le otorga a China la posibilidad de hacerse del control de sectores estratégicos para asegurar su flujo de inversiones.

Alarco et al. (2019) señalan que, con el objetivo de aumentar su autonomía y establecer un mercado con control chino, China está construyendo cadenas mundiales de suministro de bienes primarios; para ello, la inversión en infraestructura les permite tener una resiliencia logística, hacerse de los medios y suministros que les permitan tener un control de este mercado a largo plazo. “Las inversiones en infraestructura de acceso a recursos naturales podrían en el futuro llegar a movilizar muchos recursos chinos” (Rocha y Bielschowsky, 2018, p. 25). Asimismo, la BRI constituye un ambicioso proyecto de desarrollo e interconectividad en la región, el cual permitiría a China -dado que lidera tal plan- establecer relaciones más concretas y sostenibles con los países.

Del mismo modo, otro marco de entendimiento del aumento de las IED de China en el Perú -desde la perspectiva de Perú- es la ausencia de mecanismos que aseguren el cumplimiento de los lineamientos de protección ambiental que establece el gobierno chino para sus inversiones en el extranjero. Frente a ello, en ALC no existe una fiscalización efectiva para el cumplimiento de los estándares nacionales de protección ambiental respecto a las actividades que impliquen un alto impacto ambiental.

La presencia de China en ALC es reciente en comparación con la presencia comercial de países como Estados Unidos o Reino Unido. Así, ALC representa una oportunidad de aprendizaje de elaboración de proyectos sostenibles para los inversionistas chinos, dado que en la región hay bajos estándares laborales, de seguridad y ambientales (Armony, Dussel y Cui, 2018) que les permitirían un mayor margen de error. En este sentido, los inversionistas chinos tendrían más incentivos para comenzar una diversificación de capital en ALC, por la posibilidad del aprendizaje, y a partir de ello ampliar dicha diversificación en el mundo. Cui (2018) señala que, en las últimas décadas, las empresas chinas han experimentado una curva de aprendizaje pronunciadas sobre cómo operar correctamente en entornos extranjeros, así que hay una clara señal de mejores estándares y directrices corporativas sobre las inversiones extranjeras de China.

Entonces, esta investigación aporta al conocimiento y estudio de las IED chinas en infraestructura a partir de los intereses e incentivos de China en ALC, específicamente en el Perú. Esto en el marco de las estrategias geoeconómicas y geopolíticas de China a nivel global como potencia emergente e intereses a partir de sus nuevas iniciativas y planes a largo plazo como es la BRI. Asimismo, entender la reciente diversificación de las IED de China en el Perú como una acción de aprendizaje, permite poner atención en la calidad de los estándares de protección ambiental en el Perú; si bien para los chinos este tipo de aprendizaje es beneficioso, para el Perú -aun más para las poblaciones y territorios en los cuales se desarrollan las actividades de inversión- constituye un riesgo que debe ser considerado. Así, el presente estudio permite una aproximación al fenómeno de estudio desde una perspectiva micro -que analice

el aumento de las IED en el Perú en particular desde consideraciones nacionales- con consideraciones macro -que tome en cuenta la importancia de la inversión en infraestructuras en la región a nivel global-.



2. ELEMENTOS PRINCIPALES DEL DISEÑO

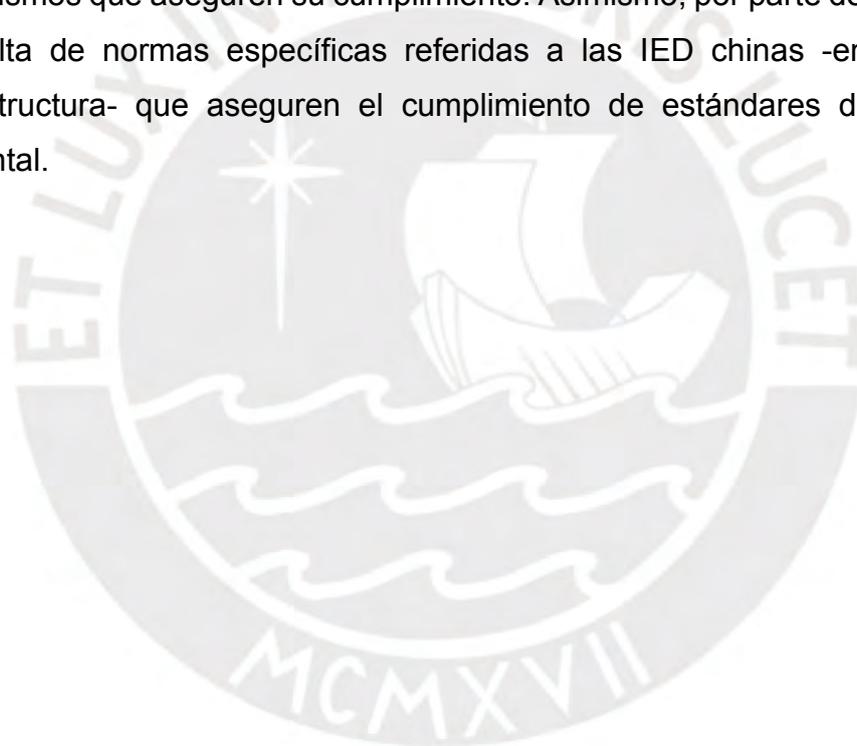
2.1. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y OBJETIVOS

El presente estudio busca explicar el aumento de IED chinas en el sector de infraestructura desde el 2016 en el Perú. El trabajo se divide en 3 capítulos. En el primer capítulo, se evidencia el aumento de IED de China en infraestructura en el Perú desde el 2016, y a partir de ello se explica en qué rubros del sector de infraestructura se ha dado el aumento de IED chinas. El segundo capítulo se divide en dos partes. En primer lugar, se describen las características de la IED de China en el sector de infraestructura en el mundo, y en este marco se mencionan los intereses de dichas inversiones en el sector de infraestructura en ALC. Para entender los intereses de las inversiones chinas, se explica la política exterior de China respecto a las IED en infraestructura en ALC, se exponen los lineamientos de protección ambiental de China para sus IED en ALC, y se analiza la manera de materialización tales lineamientos de China en ALC. En la segunda parte del capítulo II se explican los intereses de la IED en infraestructuras de China en el Perú. Por último, el tercer capítulo analiza el interés de Perú por las IED chinas en infraestructura; ello a través de la descripción de la política peruana de fomento a la inversión, y análisis de la gestión de la IED en infraestructura de Perú.

2.2. HIPÓTESIS

El aumento de inversiones de China en el sector de infraestructuras en el Perú desde el 2016 puede explicarse a partir de dos intereses de China. Por un lado, en el marco de la iniciativa BRI, China busca aumentar su control geoeconómico y geopolítico en la región a través de la diversificación de inversiones que le permitan asegurar su crecimiento económico en el largo plazo. Las inversiones en infraestructuras son importantes debido a su carácter estratégico, tener control de vías comerciales estratégicas les permite crear alternativas a las ya existentes para controlarlas. Así, el aumento de IED en este sector respondería al interés de China de hacerse de las cadenas logísticas estratégicas para aumentar el control de los flujos comerciales en la región.

Por otro lado, el interés de China de aumentar la IED en el sector de infraestructura en el Perú responde a los incentivos que tienen los empresarios chinos de aprendizaje sobre la elaboración de proyectos sostenibles en sectores diversificados, en un contexto de bajo riesgo para sus capitales. Dado que el Perú es un país con bajos estándares de protección ambiental, entonces tienen mayor margen de acción y posibilidad de aprendizaje sobre la diversificación de la inversión en sectores nuevos -como son las infraestructuras-. Si bien el gobierno chino posee lineamientos de protección ambiental y desarrollo sostenible para sus inversiones en el extranjero, hay una ausencia de mecanismos que aseguren su cumplimiento. Asimismo, por parte de Perú, existe una falta de normas específicas referidas a las IED chinas -entre ellas de infraestructura- que aseguren el cumplimiento de estándares de protección ambiental.



3. ESTADO DEL ARTE

Las inversiones en infraestructura, si bien no son recientes en América Latina y el Caribe (ALC), se han posicionado como un elemento cada vez más relevante en el desarrollo económico de China como líder de la construcción y desarrollo de proyectos de infraestructura en los países en desarrollo. En el Perú, la presencia de capitales chinos en sectores no extractivos o de recursos naturales es relativamente nueva, recién desde el 2016 inicia una diversificación de inversiones en proyectos fuera del ámbito de minería e hidrocarburos, como en el sector de infraestructura (Deng et al., 2020).

La literatura que aborda el tema de las inversiones en infraestructura de China en Perú se ha desarrollado a través de estudios sobre el desarrollo económico de China en la ALC, en las investigaciones sobre el carácter estratégico de inversiones chinas en la región en el marco de la política exterior y estrategia global china de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative - BRI*), y en los análisis sobre el modo de operación de las empresas chinas en los países. Entonces, las investigaciones que contemplan las inversiones de China en el Perú se han desarrollado en el marco del acercamiento político, económico, comercial, diplomático y de cooperación de China en ALC; así como los estudios de los impactos de los proyectos de infraestructura en los países receptores de las inversiones.

En el presente Estado del Arte se han identificado cuatro enfoques o ejes a partir de los estudios sobre la tendencia de inversiones de China en el Perú, que comprenden perspectivas tanto globales como regionales. Así, se puede distinguir el estudio de tales inversiones de China en el sector de infraestructuras en el Perú desde diferentes enfoques/ejes: la perspectiva global referente a los objetivos mundiales de China en América Latina, la política exterior china hacia América Latina con objetivos de asociación y cooperación, la receptividad de los países de ALC dada su “brecha de infraestructura”, y el aprendizaje de las empresas chinas para desarrollar proyectos sostenibles que involucren actores locales y lineamientos de protección ambiental y social.

En primer lugar, las inversiones de capital chino en infraestructura en ALC

pueden ser entendidas desde la perspectiva de los objetivos globales de crecimiento chino en el sistema internacional, frente a la hegemonía de Estados Unidos. La diversificación de inversiones chinas orientada a las infraestructuras es analizada, desde el realismo estructural, como una iniciativa para fortalecer y aumentar su influencia económica a escala mundial. Ello dado que la visión realista estructural explica los intereses y conductas de los estados -con el fin de maximizar su supervivencia, seguridad y poder- en la estructura del sistema (Pauselli, 2013). Como Waltz indica, el realismo estructural supone que los estados son agentes unitarios que buscan la preservación y dominar a otros, se esfuerzan por lograr sus objetivos a través de esfuerzos internos (aumentando sus capacidades) y externos (reforzando sus alianzas y debilitando las del adversario); según esta teoría, el equilibrio de poder está arraigado inevitable y necesariamente en el sistema internacional de los estados (citado en Dougherty y Pfaltzgraff, 1971).

Entonces, según esta teoría, China en aras de aumentar su presencia a nivel global y crecer como superpotencia, ejecuta acciones aumentando sus capacidades internas -como el desarrollo de tecnología y crecimiento económico- y externas -mediante el desarrollo de alianzas de tipo económico con ALC que ha sido un territorio dominado política y económicamente por EEUU-. Asimismo, las acciones de China son entendidas en un sistema internacional en el cual EEUU es súper potencia; a través de sus acciones, busca alcanzar y superar la influencia de EEUU en la región. Palazuelos (2013) afirma que China está ramificando cada vez más sus intervenciones políticas y económicas a nivel mundial; si bien su radio de influencia es aún menor que EEUU, sus capacidades de intervención se fortalecen con rapidez mediante sus iniciativas económicas.

La inversión en infraestructura fomenta el interés de Beijing en la diversificación de capitales en el extranjero. China realiza muchas acciones económicas y políticas para desarrollar nuevas fuentes de explotación y estructuras de distribución, en pro de la satisfacción de sus necesidades. Dichos intereses, pueden ser entendidos en el marco del décimo tercer Plan Quinquenal de China (2016-2020), Gutiérrez (2019) explica que, en el ámbito externo, dicho

plan busca atraer inversiones y promover un mayor nivel de inversión china en el extranjero, ello como mecanismo para promover la iniciativa de la BRI.

Así, el sector de infraestructura es un rubro clave (junto al sector extractivo, energético y agricultor) que facilita la explotación y transporte de estos recursos (carreteras, líneas férreas y puertos). Las inversiones en tal sector parecen no ser de interés a corto plazo, son realizadas con el fin de fortalecer sus cadenas logísticas a largo plazo, entonces es un interés geopolítico y estratégico de crecimiento económico. Alcalde (2019) afirma que la estrategia de China de procuramiento de recursos incluye la concreción de la infraestructura que asegure que estos puedan ser llevados de manera más rápida y segura al territorio nacional; asimismo considera que la inversión en infraestructura en el exterior tiene su contraparte en la inversión que realiza China en su propio territorio. Ante esto, Moyo añade que más de la mitad de los primeros diez puertos de contenedores en el mundo hoy pertenecen a China, con Shanghai i en el primer puesto (citado en Alcalde, 2019).

De este modo, las inversiones en infraestructura son consideradas como fase clave para el acercamiento de China a la región en el marco de la iniciativa de la BRI como estrategia global. DeHart (2018) considera que esta iniciativa refleja el interés de China para dejar huella en el proceso actual de globalización, y específicamente frente a otros países occidentales con presencia en la región, en particular Estado Unidos. Ello se ve reflejado en la construcción de proyectos y planes de proyectos estratégicos en la región que podrían representar alternativas a las vías dominadas por EEUU; como el proyecto *Twin-Ocean Rail* propuesto por Xi Jinping en el 2013 como opción continental al canal de Panamá entre las costas de Perú y Brasil, y el *Two-Ocean Tunnel* que conecte el Pacífico y Atlántico desde Chile y Argentina. Este tipo de infraestructuras son de gran inte para China porque, como explica Castro (2018), “permiten la salida de productos de los demás países de ALC hacia China y mayor variedad de proveedores y productos” (p. 26). Las inversiones en infraestructuras, en este sentido, les brindan una resiliencia logística, buscan tener una red de inversiones en puntos estratégicos para poder tener canales de distribución controlados por sus capitales.

Frente a esta competencia entre China y EEUU por la primacía en ALC, Shen (2009) y Zongze (2013) convergen al considerar a la región ALC como estratégica para el ascenso de China a nivel del sistema internacional, más específicamente en la creciente competencia con EEUU. Para EEUU es evidente la importancia del acercamiento China-ALC en términos económicos, influencia política y lazos de seguridad; así como factor crucial en la capacidad de Washington para proyectar su poder a nivel mundial. Yu (2015) señala que “China pretende cumplir sus objetivos estratégicos e intereses en la región mediante el aseguramiento de mercados, recursos y aliados que le permitan su ascenso al mundo” (p. 1069); sin embargo, crear una esfera de influencia en un territorio dominado históricamente por EEUU podría generar dificultades.

En la misma línea, frente al acercamiento de China a ALC como respuesta a los intentos del *Pivot* de EEUU que tratan de frenar el ascenso de China en Asia; Ge, Canrong, Chengli, Tuosheng y Xuetong exponen que es posible considerar un panorama pesimista entre las relaciones China y EEUU dada la creciente superposición entre los intereses y objetivos estratégicos de ambas potencias, así como dificultades que encontrará Beijing por los fuertes lazos de Estados Unidos con gobiernos y grupos de la región (citado en Yu, 2015). Esta visión realista, desde una óptica estructural, es desarrollada por Ellis (2018) al afirmar -acerca del ascenso de China en la región- que el “éxito de la República Popular China es engañosamente peligroso porque la subyugación económica y política del resto del mundo no es su objetivo explícito, sino simplemente una consecuencia inevitable de su ascensión a la cima” (p. rr. 7).

Por el contrario, Wise (2020), desde un sentido benigno, interpreta la atracción mutua de China en ALC, en las últimas dos décadas, como un ejemplo similar de paralelismo; aunque la relación EEUU-ALC es claramente diferente a la de China-ALC, argumenta que son complementarias y posiblemente de suma positiva, en lugar de entrar en conflicto con los intereses y preocupaciones de los EEUU. No obstante, es imperante considerar que no ha habido un intento consistente de construir alianzas o apalancar tácticas en la región por parte de China, por lo cual, el carácter del acercamiento de China y las implicancias de esta especie de desafío hacia la hegemonía de EEUU es dual, dinámica e insta

ser estudiada continuamente (Wise, 2020).

En segundo lugar, desde otro enfoque/eje de estudio de las inversiones de China en el sector de infraestructuras en ALC, se entiende a la política exterior económica china hacia ALC con objetivos de asociación y cooperación. La política exterior económica se refiere a “la proyección externa de los intereses nacionales de un estado, vinculada a las directrices de desarrollo económico nacional” (de la Cruz, 2018, p. 56). Este enfoque puede entenderse desde la teoría liberal que resalta la posibilidad de cooperación para generar un contexto de progreso (Jervis, 1999), y desarrollo de una política exterior según lineamientos de los derechos internacionales de los países (Doyle, 1986). Así, los estudios de las inversiones chinas en infraestructura, consideran tales inversiones como pilares que promueven y aceleran el desarrollo de las relaciones bilaterales entre China y ALC -junto con el comercio y demás inversiones- (Cui, 2018).

Wise (2020) afirma que la participación de China en ALC ha sido en gran medida de naturaleza de desarrollo. Desde el inicio de su política exterior hacia ALC en el 2008, China manifiesta que busca construir una asociación amplia y cooperativa con la región basada en los cinco principios de convivencia pacífica (respeto mutuo por la soberanía y la integridad territorial, no agresión mutua, no interferencia en los asuntos internos de otros países, igualdad y beneficio mutuo, y coexistencia pacífica) con el fin de desarrollar una situación *win-win* (suma positiva), intercambio y cooperación. En este sentido, el *Third Cycle of the Universal Periodic Revision Of The People's Republic Of China Contributions of the Civil Society* del Colectivo sobre Financiamiento e Inversiones chinas, Derechos Humanos y Ambiente (CICDHA) menciona que las prioridades y políticas establecidas desde China a través de instrumentos como el Marco de Cooperación de China para América Latina (2014), la Política del Libro Blanco Chino hacia América Latina (2016), y el Plan de Acción de la CELAC-China 2019-2021 (2019), promueven la extracción y exportación de recursos naturales a China, así como la expansión china en el desarrollo de proyectos de infraestructura energética y transporte (CICDHA, 2019). Esto en el marco de la inclusión de la región a la iniciativa de la BRI, y de lineamientos de protección

ambiental.

Gransow (2015) argumenta que, dado que la inversión en infraestructura fue también la columna vertebral de la escalada económica China en el plano interno desde la década de 1990, parece que hoy el país asiático está transfiriendo su experiencia en desarrollo económico al mundo exterior, en particular a los países de América Latina y el Caribe. En este sentido, en su discurso ante la CEPAL el 2015, el premier chino Li Keqiang enfatizó en el rol de la inversión en infraestructura como medio de promoción de la cooperación en manufacturas e inversiones industriales para el crecimiento de la cooperación económica entre ambas regiones y promover un desarrollo favorable para todos los involucrados (Gransow, 2015). Asimismo, según informes entre la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la CEPAL y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) se reconoce a China como actor clave en el avance del desarrollo de ALC, cuya participación implica oportunidades y desafíos (OCDE, 2015).

De este modo, China es considerado como un actor central en el actual desarrollo económico desde el sector de infraestructuras de ALC. Su rol se ha visto fortalecido con la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC) con muchos países de la región. Wise (2020) señala que estos acuerdos de libre comercio forman parte integrante de la estrategia de desarrollo internacionalizada de China; los acuerdos bilaterales de libre comercio de Perú (y Chile) con China representan la versión más institucionalizada de tal estrategia de desarrollo internacionalizado en occidente. Por otro lado, Ribeiro (2018) explica que los acuerdos de libre comercio se apartaron de las nociones neoliberales relativas a los beneficios del libre comercio basados en modelos de equilibrio real computable y ventaja comparativa; en este sentido Wise (2020) argumenta que los TLC con China permitieron un acceso rápido al mercado, concesión de excepciones y la disposición de China para otorgar préstamos para infraestructura. En esta línea, Alcalde afirma que existe la posibilidad que América Latina como ofertante -en el sector de energía, maderas, metales y minerales y alimentos, en particular granos- plantee mejores condiciones dentro de las propuestas de infraestructuras -más que todo en los planes ferroviarios-

de China en la región (citado en Castro, 2018). Sin embargo, ante la ausencia de políticas específicas enfocadas en la receptividad de inversiones chinas, en países como Perú, a pesar de la gran presencia de capitales invertidos, es difícil plantear dichas condiciones.

En tercer lugar, la literatura analiza las inversiones chinas en infraestructura desde un enfoque/eje referido a la necesidad de los países de ALC para la inversión en este sector dada la “brecha de infraestructura” presente en la región. Esto puede ser entendido desde la teoría del neoliberalismo institucional, dado que es una teoría sistémica que hace hincapié en las instituciones que limitan el accionar de los estados. El neoliberalismo institucional que desarrolla Keohane supone que la cooperación es posible y que las instituciones modifican la percepción que los estados tienen de sus propios intereses, posibilitando así la cooperación (citado en Salomón, 2001). Entonces, la cooperación es producto de la decisión deliberada de los estados. En el caso de las inversiones de China en los países de ALC en el sector de infraestructuras, dichas inversiones tienen como objetivo también el cierre de la brecha de infraestructura en ALC. Además, la existencia de planes de cooperación como el Plan de Cooperación (2015-2019) del Foro China-CELAC y firma de acuerdos y memorandos que establecen líneas de cooperación, implican que las decisiones de inversión de China en la región sean una acción deliberada.

Las reformas neoliberales planteadas desde el Fondo Monetario Internacional (FMI) entre fines de los 80 y 90, traspaso de funciones de este rubro al sector privado y ajustes fiscales, devinieron en el deterioro de la infraestructura. “La inversión pública en las seis economías más grandes de la región redujo del 3,1% del PBI durante la primera mitad de los años 80 a 0,8% del PBI entre 1996 y 2001” (Toro, 2013, p. 212). De esta manera, Gransow (2015) indica que los países de América Latina tienen una necesidad importante de inversión en infraestructura y suelen carecer del capital y la experiencia necesarios. Si bien la infraestructura permite el desarrollo económico, Cui y Zheng (2018) destacan que la relación entre la infraestructura y el desarrollo económico no es simplemente lineal. Como señalan Karpowicz, Matherson y Svetlana (2016) cuando la construcción de infraestructura carece o se retrasa,

se convierte en un “cuello de botella” que restringe el crecimiento económico. Así, en general, ALC está interesada en la inversión china en esta materia dado que puede contribuir a superar esos “cuellos de botella” (Toro, 2013).

De esta manera, ALC posee una receptividad abierta a la oferta de China como proveedor de proyectos de infraestructura con capacidad y voluntad para la inversión. Wise (2020) explica que en el marco de la BRI que promueve inversiones de infraestructura en carreteras, puertos, ferrocarriles, China ha invitado a la Comunidad de Estados de Latinoamérica y Caribe (CELAC) a unirse al proyecto. Se trata de ser parte de un plan de acción que les permite identificar áreas de interés común en el ámbito de las infraestructuras, y otros rubros como medio ambiente, conectividad terrestre y marítima, energías renovables, ciencia y tecnología (Wise, 2020).

Asimismo, dentro del tercer enfoque/eje que estudia las inversiones en infraestructura a partir de la necesidad de los países de ALC para el cierre de la “brecha de infraestructura”, se entiende la receptividad de tales inversiones en el marco de la diplomacia económica de China en cuanto diversificación de inversiones. La mejora en infraestructura configura un factor de crecimiento económico en los países en desarrollo, más aún en el actual proceso de industrialización y modernización urbana en ALC. En esta línea, Cui y Zheng (2018) indican que la inversión directa puede impulsar la explotación de los recursos y energías de ALC, a fin de lograr una “compartición incremental de recursos”; ello estimularía el crecimiento económico y solucionaría el “cuello de botella” que limita el desarrollo económico de China y ALC. Asimismo, Cui y Zheng (2018) argumentan que China ha logrado ventajas en la construcción de infraestructura, manifestadas en su abundante capital, tecnología competitiva, equipo e ingeniería avanzados, las cuales son apreciadas por los países de ALC. La rápida implantación de las grandes empresas chinas de infraestructura en países en vías en desarrollo -como la región ALC- juega un rol importante y han contribuido de manera decisiva a su desarrollo económico (Nolan, 2016). De esta manera, la cooperación China-ALC está presente y creciente en el futuro.

En este sentido, la “brecha de infraestructura” en ALC ha puesto a la inversión en este sector como prioridad de los planes de desarrollo en la región;

y en el marco de la relación China-ALC, las inversiones en infraestructura se han convertido en un elemento central de su política exterior hacia la región. Changfeng y Rui señalan que la construcción de infraestructura son elementos centrales de la diplomacia económica de China -junto con las finanzas y energía-, mas la infraestructura es considerada un sector clave para promover la estrategia de interconexión entre regiones (citado en Cui y Zheng, 2018). Del mismo modo, Cui y Zheng (2018) afirman que la mejora de la infraestructura en ALC generará importantes efectos económicos, no para el desarrollo de la región, sino en el crecimiento económico de los países participantes, y ayudará a aumentar la confianza política en la relación China-ALC, tanto para inversiones como para cooperación en asuntos internacionales.

Asimismo, en los estudios que analizan las inversiones de China en infraestructuras desde este enfoque/eje de la receptividad de ALC dada su brecha en infraestructura, se consideran las relaciones de poder en el vínculo China-ALC. Orozco (2018) analiza los flujos de inversión extranjera directa (IED) de origen chino en ALC para estudiar si estas vinculaciones pueden categorizarse como cooperación sur-sur o relaciones centro-periferia, y concluye que “no existen razones determinantes para considerar la IED de China dentro de una categoría” (p. 65). Por el contrario, Slipak (2014) afirma que a pesar que las relaciones de China se presentan como cooperación sur-sur -como las entiende Gransow (2015)-, “reproducen patrones de subordinación y dependencia característicos de las relaciones entre centro-periferia” (p. 113); dado que, indica Orozco (2018), “el desarrollo económico de ALC inevitablemente tiene que basarse en el establecimiento de relaciones económicas más profundas con la República Popular de China” (p. 64).

En cuarto lugar, el estudio de las inversiones chinas en ALC considera el enfoque/eje referido al aprendizaje de las empresas chinas en materia de relaciones comunitarias con el entorno de sus inversiones (actores locales) y con los estados -tanto a nivel central como local-. Armony y Doussel (2018) sobre su libro *Building Development for a New Era*, comentan que la inversión en infraestructura representa una importante oportunidad de aprendizaje para las empresas chinas que no han respondido adecuadamente ante los

requerimientos relativos en cuestiones culturales y reglamentaciones locales, de modo tal que han enfrentado reacciones locales adversas en temas ambientales y contaminación. Asimismo, DeHart (2018) sostiene que ALC representa una importante oportunidad de aprendizaje para las empresas chinas, las cuales no suelen buscar los más altos estándares laborales, de seguridad y ambientales; mientras que ya compiten con empresas locales, nacionales, regionales y otras empresas a nivel mundial. En los países de ALC -con alto nivel de inversiones como Perú-, los estándares de protección ambiental y social no se desarrollan desde un marco nacional específico respecto a las inversiones chinas; sino que se determinan a través de instrumentos generales como leyes de consulta previa y estudios de impacto ambiental.

En la misma línea, Madhavan, Rawski y Qingfeng (2018) comentan que los proyectos chinos de infraestructura tienden a limitar las interacciones entre los participantes del proyecto y los anfitriones locales, la inversión china rara vez se relaciona con el entorno de gobierno de la nación anfitriona. Los operadores chinos no se involucran con las comunidades locales, desde una perspectiva de aprendizaje cooperativo, entonces la sostenibilidad de los proyectos es puesta en juego dado que no existe una retroalimentación por parte de los locales para la continuidad de los proyectos.

Este tipo de comportamientos -no propios de las empresas chinas- no permiten la construcción de proyectos sostenibles, con bases de confianza entre los países para lograr acuerdos sólidos para el desarrollo de la infraestructura entre China y los países de ALC, así como configuran obstáculos para el cumplimiento de los lineamientos chinos de protección ambiental y sostenibilidad. Madhavan et al. (2018) confirman que la integración de contenidos locales sustanciales, si bien es nueva para las empresas chinas, comprenden un aprendizaje efectivo para la implementación exitosa de proyectos. Así, los estudios convergen en la necesidad de incorporación e inserción de las comunidades locales, retroalimentación y participación de los actores comunitarios para desarrollar proyectos más sostenibles que aquellos que siguen un modelo vertical de negociaciones entre estados.

Feigenbaum (2017) destaca la importancia de las conductas vinculantes

de las empresas chinas con las comunidades locales, normativas laborales y el medio ambiente. De esta forma, se deben considerar las implicancias a nivel ambiental y comunitario de las inversiones en infraestructura. En el caso del proyecto del Ferrocarril Bioceánico entre Perú y Brasil (*Twin-Ocean Rail*), a pesar del carácter estratégico de este proyecto -no solo para China sino para el desarrollo peruano a nivel económico y frente al sistema internacional-; Aquino (2019) enfatiza en los enormes desafíos ambientales -porque el proyecto cruzaría territorio amazónico con presencia de comunidades nativas-, y políticos porque a diferencia de China, los gobiernos centrales y locales de Perú -y Brasil- se toman mucho tiempo en desarrollar un proyecto, y a veces hay diferencias entre los distintos niveles de gobierno. Armony y Strauss (2012) agregan a lo anterior, el interés de gobiernos como Perú - así como de México y Colombia- para atraer capital chino, y señalan los intereses nacionales en competencia, que pueden beneficiarse de tales inversiones o verse perjudicados por ellas.

El aumento de las inversiones en infraestructuras en ALC, si bien se presentan como oportunidades de desarrollo y crecimiento económico en la región, plantea también preocupaciones sobre el desarrollo de las actividades económicas de las empresas chinas y su comportamiento en el marco de la protección ambiental y relaciones comunitarias con las poblaciones locales, ergo en materia del cumplimiento de sus obligaciones extraterritoriales. Sin embargo, es imperante el análisis de cómo tales principios se cumplen. Si es que las medidas de inversiones son entendidas en términos económicos utilitaristas o incorporan elementos de desarrollo sostenible.

Asimismo, es imperante considerar las motivaciones de los lineamientos de sustentabilidad promovidos por el gobierno chino. Maurin y Yeophantong (2013) sostienen que el gobierno chino busca ser percibido y mantener una imagen de “actor responsable” en el escenario global, por ello promueve el paradigma de sustentabilidad, dado que le permitiría fortalecer la competitividad de sus empresas y bancos chinos -en contextos extraterritoriales- a través del cumplimiento de los estándares sociales y ambientales. Sin embargo, Gransow (2015) expone que debido a la relativa autonomía de ciertos actores financieros y corporativos chinos respecto de su gobierno al tomar decisiones de inversión,

es difícil supervisar las políticas de responsabilidad social corporativa de las empresas de su país, ya que estas actividades se basan en compromisos voluntarios. Entonces, las acciones de las empresas chinas que afecten el bienestar de comunidades locales y su territorio no son protegidas por instrumentos formales desde su gobierno.

En este sentido, por un lado, el gobierno chino posee lineamientos para asegurar el desarrollo sostenible no solo a nivel nacional sino en las inversiones extranjeras -como en ALC-; pero, por otro lado, no posee herramientas que materialicen dichos principios. Por otra parte, Gransow (2015) sostiene:

Los mecanismos de ejecución para implementar efectivamente los lineamientos sociales y ambientales para las inversiones chinas en infraestructura en los países de ALC no están todavía listos. Se necesitan fuertes redes políticas que aboguen por la aplicación de estos lineamientos para beneficiar a las comunidades locales afectadas por los proyectos de infraestructura. (p. 105)

En el caso de Perú; China es su principal socio comercial, inversor, y socio estratégico integral; sin embargo, a pesar de este nivel de integración y firma de acuerdos de comerciales y de cooperación bilateral, no se han elaborado acuerdos referidos específicamente a la inversión china que permita el desarrollo de tales actividades en el marco del respeto y garantía de derechos ambientales y sociales, ello dentro de una coordinación y trato de gobierno a gobierno, y desde el gobierno peruano con las empresas chinas.

De esta manera, se puede distinguir el estudio de las inversiones de China en el sector de infraestructuras en el Perú desde diferentes enfoques/ejes: la perspectiva global referente a los objetivos mundiales de China en América Latina, la política exterior china hacia América Latina con objetivos de asociación y cooperación, la receptividad de los países de ALC dada su “brecha de infraestructura”, y el aprendizaje de las empresas chinas para desarrollar proyectos sostenibles que involucren actores locales y lineamientos de protección ambiental y social.

Los propósitos de esta investigación se refieren al estudio del incremento de las inversiones chinas en infraestructura en el Perú. La consideración del enfoque global permite entender el acercamiento de China a ALC como parte de sus objetivos globales de crecimiento económico, así como en el marco de su

más reciente y ambiciosa iniciativa económica de la BRI. Ofrece un marco general para entender las inversiones chinas en infraestructura en el Perú desde las inversiones en ALC.

Es cierto que Perú es un socio importante para China, y proyectos estratégicos como el *Twin-Ocean Rail* lo confirman; no obstante, el estudio de una potencia regional emergente como Perú desde un marco mundial referido a un acercamiento regional -como es la orientación de la iniciativa BRI en ALC-, no es el mejor enfoque para realizar un estudio sobre el país en particular. Sin embargo, este enfoque permite aproximarse al fenómeno del aumento de inversiones chinas en este sector tomando en cuenta como marco de referencia la BRI. En contraste, las observaciones desde esta perspectiva global consideran el incremento de las inversiones en infraestructura en Perú como fenómeno del mismo nivel que los demás países de ALC. Si bien existen seguimientos sobre las inversiones de infraestructura en determinados países; el Perú no es considerado en estos estudios descriptivos, y estos estudios describen las inversiones de China mas no explican el aumento de las inversiones en infraestructuras. De este modo, la literatura aún no ha considerado un análisis empírico y a profundidad del por qué China ha aumentado la inversión de capitales de infraestructura en el Perú, las respuestas sobre este fenómeno son muy obvias o superficiales, ergo, en el marco de la importancia de las infraestructuras de China a nivel global y regional mas sin considerar el espacio de Perú en este fenómeno.

Por otro lado, el enfoque referido a la política exterior china hacia ALC con objetivos de asociación y cooperación sí permite el acercamiento del aumento de las inversiones en infraestructuras desde Perú; sin embargo, considera este fenómeno en el Perú en la misma medida que los demás países involucrados en la cooperación. Así, no permite realizar un estudio más enfocado en el Perú como receptor de este aumento de inversión (mas sí considera variables globales y regionales). En la misma línea, este enfoque/eje no contempla una diferenciación concreta entre tipos de inversiones en infraestructuras; los estudios de este enfoque no distinguen entre inversiones extranjeras directas (IED) e inversiones de Fondos de Cooperación (FdC). Sin embargo, permite

entender las relaciones entre el gobierno peruano y chino en el marco de la Asociación Estratégica Integral y el TLC con China, así como Memorandos de Entendimiento referidos a las inversiones en infraestructuras. De esta manera, permite entender la necesidad de coordinaciones a nivel de gobierno a gobierno para garantizar el desarrollo de los proyectos de infraestructura chinos dentro de los lineamientos de protección ambiental y social.

Asimismo, el enfoque/eje referido a la receptividad de los países hacia las inversiones en infraestructura, sí permite tener una visión más enfocada del fenómeno desde el país receptor (Perú). Ello porque estos estudios consideran los proyectos propuestos, relaciones gobierno a gobierno y las prioridades de los planes de desarrollo en los países. De esta manera, el incremento de las inversiones chinas en infraestructura puede analizarse a partir de la diplomacia económica hacia Perú y acuerdos gobierno a gobierno. Asimismo, los estudios desde la demanda de cooperación a partir de la “brecha de infraestructura” en ALC son trabajos regionales, se han realizado aproximaciones al fenómeno de aumento de inversiones, desde Perú. Sin embargo, las investigaciones desde este enfoque se han realizado desde la perspectiva de recepción de la oferta de cooperación china, entonces no considera las demás motivaciones chinas que no tengan que ver con fines de cooperación.

El enfoque/eje del aprendizaje de las empresas chinas en el Perú para la elaboración y desarrollo de proyectos más sólidos permite un acercamiento directo -micro- al aumento de las inversiones en infraestructuras. Esto porque considera variables domésticas vinculadas al panorama internacional, tales variables enfocan el fenómeno a nivel nacional; ergo, permite el estudio del aumento de inversiones chinas en infraestructuras en el Perú desde consideraciones nacionales (como pueden ser la relación entre las empresas y actores locales, o el cumplimiento de lineamientos ambientales desde las empresas chinas) en el marco de la importancia de las infraestructuras de China a nivel regional y mundial, se atienden las variables particulares del país sin desvincularse del panorama global/regional. Así, permite un acercamiento desde lo micro con consideraciones macro; en contraste con los existentes estudios que consideran el fenómeno de las inversiones en infraestructuras en los países

desde un lente global que no considera las particularidades de los acercamientos de China a dichos países. Asimismo, permite entender la ausencia de herramientas del gobierno chino para efectivizar sus lineamientos de protección ambiental y social respecto a las inversiones chinas en infraestructura; así como los débiles mecanismos de protección socio ambiental frente a dichas inversiones desde los gobiernos receptores.

Como se ha revisado en este estado del arte, la literatura no ha considerado el estudio de las inversiones desde una perspectiva macro en países particulares, como es el Perú; el aumento de la diversificación de capitales chinos es dado por hecho y analizado desde una perspectiva global empero sin énfasis en los intereses de China por estos países en particular. Asimismo, la literatura no considera la falta de control del cumplimiento de lineamientos de protección ambiental por parte del gobierno chino; así como tampoco considera el análisis de las legislaciones que vinculan al gobierno peruano con las inversiones chinas para asegurar el desarrollo de tales proyectos dentro de los estándares ambientales -en este marco se pueden entender las inversiones referidas al sector de infraestructuras-. La situación de falta de control de las empresas chinas por parte de su estado, y legislaciones peruanas laxas respecto a los estándares de protección ambiental, implica una ausencia de complementariedad de mecanismos que aseguren el cumplimiento de mínimos ambientales y desarrollo de actividades de inversión de manera sostenible y que respete los estándares. Así, la ausencia de complementariedad de mecanismos que aseguren el cumplimiento de estándares ambientales por parte de proyectos chinos de infraestructura, no es considerada como un elemento que puede explicar el aumento de inversiones en este sector.

4. MARCO TEÓRICO

El objeto de estudio de esta tesis se refiere al aumento de las inversiones en infraestructura de China en el Perú. Los conceptos a desarrollar se entienden desde la teoría realista estructural. El marco teórico considera cuatro elementos. En primer lugar, se hace una referencia al concepto de política exterior económica para hacer referencia a los intereses de China para invertir en el sector de infraestructura en el Perú. En segundo lugar, se desarrolla el concepto de infraestructura para entender a qué tipo de proyectos se refiere el presente trabajo. En tercer lugar, se menciona el concepto de inversiones extranjeras directas (IED) para hacer referencia a los proyectos de capital chino en el Perú. En cuarto lugar, se hace referencia al entendimiento sobre los Acuerdos para la Promoción y Protección de Inversiones (APPRI) o *Bilateral Investment Treaty* (BIT), para entender este tipo de herramientas en el marco de los acuerdos entre Perú y China referidos a las inversiones en infraestructura.

La teoría elegida para el desarrollo de los conceptos es el realismo estructural. Esta teoría, como indica Waltz (1959), explica las relaciones internacionales a partir de fuerzas que se encuentran a nivel sistémico; es decir, las conductas de los estados deben ser entendidas considerando la posición de estos en el sistema internacional, o sea sus capacidades, porque ello determina la distribución de poder. Asimismo, el elemento realista de esta teoría supone que “los estados también buscan maximizar su seguridad” (Pauselli, 2013, p. 80). Se considera esta teoría dado que las inversiones de China deben ser entendidas a partir de los intereses de maximización de su presencia geoeconómica y geopolítica en ALC, así como el carácter estratégico de las nuevas inversiones en sectores diversificados como es el sector de infraestructuras que puede otorgar a China una resiliencia logística. Como menciona Parra Pérez sobre la Nueva Ruta de la Seda, “incentiva ciertos cambios en el juego de equilibrios de poder que le dan lugar a China para que obtenga mayor importancia en la geopolítica global y permita robustecer la posición de Beijing en la región Asia-Pacífico” (citado en GREFI, 2019, p. 21).

En primer lugar, el concepto de Política Exterior Económica se entiende

como “la proyección externa de los intereses nacionales de un estado, vinculada a las directrices de desarrollo económico nacional” (de la Cruz, 2018, p. 56); se refiere a la proyección de intereses nacionales en el campo económico. La Política Exterior Económica se distingue del concepto de Política Exterior dado que este último es entendido como “la proyección externa de los intereses nacionales de un país, y su formulación obedece a los asuntos domésticos más relevantes” (Weissmann, 2015, p. 156). Entonces, la Política Exterior Económica es un subconcepto de la Política Exterior dado que se refiere al carácter económico de esta categoría.

Dicho concepto es entendido desde el realismo estructural porque esta teoría considera las capacidades de los estados como determinantes para entender la política exterior de estos. El realismo estructural de Waltz postula que, dado que la estructura circunscribe el comportamiento político, se comprometen esfuerzos para aumentar las capacidades de los estados y alinearse con otros agentes, con el fin de tener más poder (citado en Dougherty y Pfaltzgraff, 1971). China como potencia emergente busca aumentar su poder en el sistema internacional a través del aumento de presencia en mercados que tradicionalmente se encontraban fuera de su influencia. Entonces, su Política Exterior Económica se caracteriza por buscar la diversificación de sus inversiones con el objetivo de fortalecer el consumo interno y la industria asociada a la innovación para reducir su dependencia externa (GREFI, 2019). Entendiendo a la BRI como una política exterior económica o estrategia global, los objetivos de China en ALC se refieren a abrir nuevos mercados a través de la participación de sus capitales, los beneficios de esta propuesta implicarían que China extienda su presencia e influencia a nivel internacional. Dussel menciona que este proyecto es “una propuesta de globalización con características chinas” (citado en GREFI, 2019, p. 26).

En segundo lugar, el concepto de infraestructura se refiere a las instalaciones y medios necesarios para el desarrollo de alguna actividad. La Oficina de las Naciones Unidas para Reducción de Riesgo de Desastres (UNISDR, s.f.) indica que la infraestructura son aquellas estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una

sociedad y su economía; estas son físicas cuando constituyen instalaciones públicas que unen a la ciudad y proporcionan servicios básicos para el funcionamiento de la ciudad, o sociales y económicas cuando incluyen facilidades (como hospitales o parques). En el mismo sentido, el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (MEF, 2019) considera como infraestructura las “carreteras, ferrovías, vías de transporte a reo y marítimo, así como infraestructura para los servicios de electricidad y agua; ello en los rubros de transportes, comunicaciones, riego, electricidad, agua, saneamiento, salud y educación” (p. 14). De igual forma, Gransow (2015) indica que los proyectos de instalaciones consideradas en el sector de infraestructura son aquellas referidas al “transporte, puertos, ferrovías, hidrovías, caminos, instalaciones para almacenamiento, logística empresarial, tecnologías de información y comunicación, banda ancha, radio y televisión, agricultura, energía y electricidad, desarrollo urbano y vivienda” (p. 104).

En referencia a las inversiones de China en ALC, específicamente en el Perú, en el sector de infraestructura, dicho sector es de especial importancia en el marco de la iniciativa BRI de China dado que constituye una inversión estratégica que permite la interconectividad de los proyectos dentro de la región, posee un carácter logístico estratégico. Parra Pérez señala que la iniciativa de la BRI es considerada como “una plataforma a mayor escala de conectividad a partir de la inversión en una red de infraestructura mundial, y un megaproyecto económico que revolucionaría el comercio entre Oriente y Occidente” (citado en GREFI, 2019, p. 24). El sector de infraestructura es central dado que permitiría la interconexión transnacional y flujo de comercio más fluido.

En tercer lugar, las inversiones extranjeras directas (IED) son “aquellas provenientes de una persona natural o jurídica del exterior, cuyo capital es invertido en un país con la intención de tener injerencia directa de largo plazo en el desarrollo de una firma” (Ramírez y Flores, 2006, p. 3). El FMI (1994) considera que tiene como objetivo obtener una participación duradera en una empresa residente en otra economía o país; el elemento de temporal indica la intención de participación duradera. En el mismo sentido; la División de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), la Organización para la

Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), la Organización Mundial del Comercio (OMC), y el Banco Mundial, coinciden en el elemento de temporalidad de largo plazo de las IED (Ramírez y Flores, 2006). Dentro del paradigma neoliberal, la IED es un motor central de crecimiento económico y desarrollo. Así, este tipo de financiación posee un carácter más autónomo -más aún en un contexto de mercado abierto- y no está determinado siempre por fines orientados al desarrollo y cooperación como son los Fondos de Cooperación.

Respecto a las IED chinas en el Perú, es importante considerar que una gran cantidad de tales capitales son estatales, manejados por empresas del gobierno. Como Ortiz (2017) señala:

Desde el 2016, las empresas públicas chinas elevaron a más de 90% su participación relativa en las inversiones y empleo. (...) Dado que la empresa pública china es la que invierte masivamente en ALC, sus motivaciones van más allá del criterio de la rentabilidad privada, bien podría sostenerse que son las estrategias de desarrollo de corto, mediano y largo plazo del gobierno chino, las que están detrás del *boom* de las inversiones chinas. (p. 12)

Bajo esta lógica, las IED en infraestructura -a través del gobierno chino- en el Perú poseerían un carácter geopolítico y geoeconómico estratégico; buscarían fortalecer sus cadenas logísticas para lograr o asegurar un crecimiento económico en el largo plazo a través del control de vías comerciales y de acceso a recursos claves.

En cuarto lugar, los Acuerdos de Promoción y Protección de Inversiones (APPRI) o *Bilateral Investment Treaty* (BIT), son un tipo de Acuerdo Internacional de Inversión (All). Según el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (MEF, s.f.), el All es un “tratado internacional que tiene por finalidad establecer un marco jurídico de atracción, promoción y protección de las inversiones a través de estándares internacionales que garantizan un tratamiento transparente y previsible aplicable a las inversiones” (rr. 1). Asimismo, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) enfatiza que los All celebrados por los Estados -en un marco bilateral, regional o internacional- pueden restringir el espacio legal o político de los Estados para regular la conducta de los inversores, e impactar en el derecho de las comunidades afectadas a buscar remedios eficaces contra los inversionistas por violaciones de derechos humanos relacionadas con los

proyectos (ONU, 2018). Así, los APPRI son acuerdos internacionales de inversión entre gobiernos que determinan las condiciones para las inversiones extranjeras.

En el caso de las inversiones chinas en infraestructuras en el Perú, los APPRI permiten tener un marco legal para entender el modo de operación de estas empresas en el país, el comportamiento de los capitales invertidos, y a partir de ello poder dilucidar los intereses del gobierno chino a través de sus inversiones. Asimismo, al ser acuerdos entre gobiernos -y empresas- para determinar las condiciones para las inversiones extranjeras, son clave para hacer efectivos los lineamientos de protección ambiental y social del gobierno chino en el exterior, y así cumplir sus obligaciones ambientales extraterritoriales. Este cumplimiento generaría lograr una situación *win-win* en sus inversiones en ALC, dentro de un paradigma orientado a la sustentabilidad. Así, los APPRI, pueden funcionar como mecanismos que aseguren los objetivos de desarrollo sostenible y economía verde de China, y al cumplir con los estándares de protección ambiental, los países de ALC con preocupaciones respecto a este tema, podrían ser más receptivos con las inversiones de capitales. Desde la perspectiva del estado peruano, los APPRI permitirían generar un acercamiento y obligatoriedad de los compromisos de Responsabilidad Social Empresarial, específicamente de las empresas chinas y sus inversiones en infraestructura, para lograr proyectos de desarrollo sostenibles y evitar conflictos, así como fortalecer los vínculos comerciales con las empresas chinas para futuras inversiones.

5. OPERACIONALIZACIÓN Y ESTRATEGIA METODOLÓGICA

5.1. OPERACIONALIZACIÓN

La presente investigación constituye un estudio del aumento de la IED de China en el sector de infraestructuras en el Perú desde el 2016. Se sostiene que en un panorama de interés por parte de China de aumentar su influencia comercial en ALC en sectores estratégicos que le aseguren crecimiento económico y prevalencia geoeconómica en el largo plazo, las inversiones en infraestructura le permiten lograr una situación de resiliencia logística a través del control de vías clave de flujo comercial para asegurar el desarrollo de sus inversiones como plan a futuro. Asimismo, ante la ausencia de mecanismos del gobierno chino para asegurar que las empresas chinas cumplan los lineamientos de protección ambiental extraterritorialmente, y ausencia de mecanismos de fiscalización del estado peruano respecto a tales actividades chinas; las empresas chinas poseen más margen de acción y tienen más incentivos para invertir y diversificar sus capitales en el sector de infraestructuras en el Perú, como una manera de aprendizaje de la diversificación de inversiones en occidente en un país sin restricciones medioambientales estrictas.

Entonces, la IED china en el sector de infraestructura no es una constante, sino es una variable dependiente, dado que es el fenómeno a estudiar (las IED pueden aumentar o mantenerse o disminuir según otras variables). Las IED de China en el sector de infraestructura (en el Perú) se refiere a aquellos capitales de origen chino (o de dueños chinos) invertidos en el país, con la intención de tener injerencia directa en el desarrollo de la empresa o firma; y se miden a partir del número de inversiones a través del número de proyectos aprobados para desarrollarse. Estas IED están condicionadas por tres variables independientes: (i) la Política Exterior Económica de China respecto al Perú, (ii) el carácter estratégico de las IED, si la inversión en un proyecto de infraestructura le permitiría a China crear o hacerse de una ruta comercial o no, y (iii) las regulaciones que determinan las relaciones económicas-comerciales entre las empresas extranjeras y el gobierno peruano respecto a proyectos de infraestructura.

La Política Exterior Económica de China respecto al Perú se refiere al interés que proyecta el actor (China) en el campo económico respecto al Perú, Ello implica el análisis del involucramiento del país en asuntos relevantes del sistema internacional; en el caso de China, se mide a partir de su involucramiento en el sistema internacional a través de la BRI, la cantidad de sus inversiones y la diversificación de éstas en sectores estratégicos (son capacidades materiales porque se refieren a la capacidad económica de China en el ámbito comercial). Esta variable cualitativa -porque insta un análisis del grado de involucramiento desde información cualitativa- es operacionalizada de esta manera porque la conducta (involucramiento) de China en la región se determina a partir de su posición en el sistema internacional. Su involucramiento responde a los intereses por maximizar su presencia económica en ALC a través de inversiones estratégicas, como es el sector de infraestructura que le puede generar una resiliencia logística y control de vías comerciales.

El carácter estratégico de las IED se refiere a la utilidad del proyecto invertido para crear o hacerse de una ruta comercial o no; este se mide a partir de la importancia del proyecto en cuestión para unir rutas comerciales ya existentes manejadas por China o locación estratégica para el comercio internacional. Asimismo, esta variable también es cualitativa dado que el carácter estratégico de la inversión insta análisis según cada inversión. Por ejemplo, la Hidrovía Amazónica es estratégica para la ruta comercial de las exportaciones brasileñas a China; en el caso del proyecto portuario de Chancay, Mendoza, Nolberto y Yupa (2016) indican que constituye una alternativa descentralizada para el comercio internacional en el Perú, además que sería el único puerto privado de uso público a nivel nacional.

Las regulaciones que determinan las relaciones económicas-comerciales entre las empresas extranjeras y el gobierno peruano respecto a proyectos de infraestructura, se refieren a los lineamientos establecidos mediante acuerdos o contratos (APPRI) para la ejecución de proyectos entre las empresas chinas y el gobierno peruano en dicho sector. El grado de regulación de los proyectos depende de los elementos contemplados en el marco legal que rigen el modo de operación de estas empresas. Los acuerdos que contengan elementos que

impliquen acciones de responsabilidad social empresarial de carácter obligatorio tienen mayor grado de regulación que los acuerdos que implican acciones de carácter voluntario. Asimismo, esta variable también es cualitativa dado que determinar la responsabilidad social empresarial implica un filtro de subjetividad disciplinada.

5.2. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

El presente trabajo constituye un estudio de caso que busca analizar -a través de un análisis a profundidad- el aumento de IED de China en el sector de infraestructura en el Perú desde el 2016, como un fenómeno determinado. Se ha elegido este tipo de estrategia metodológica dado que la investigación se centra en un evento contemporáneo, como es el aumento actual de IED en infraestructuras en el Perú en un contexto empírico. Este fenómeno se desarrolla en un contexto de aumento de la influencia geoeconómica de China en ALC, de brecha de infraestructura en la región, y en un panorama de reciente inicio de un aprendizaje de las empresas chinas para desarrollar proyectos sostenibles que involucren actores locales y lineamientos de protección ambiental y social, como se mencionó anteriormente.

Asimismo, la investigación sobre este aumento de inversiones en particular constituye un estudio de caso intrínseco. En la línea de Stake se ha elegido este tipo de estudio de caso dado que el fenómeno a analizar es un evento interesante e importante en sí mismo, con especificidades propias, y se pretenden alcanzar una mejor comprensión del caso concreto a estudiar (citado en Jiménez y Comet, 2016); no se pretende explicar otro tipo de inversiones a partir de este caso -por ejemplo, las IED en otros países o las IED en el Perú pero de otros sectores-. Del mismo modo, como señala Yin, las conclusiones a partir de la investigación no son generalizables estadísticamente porque solo representa un caso de una población o universo de casos (citado en Jiménez y Comet, 2016), se considera el estudio del aumento de las inversiones en infraestructura de China en el Perú, no de todos los países en donde ocurre este fenómeno. Empero, las proposiciones teóricas que se concluyen, sí aportan conocimiento sobre el contexto en el cual se desarrolla el fenómeno de aumento de IED en infraestructura.

Del mismo modo, las unidades de análisis identificadas son las instituciones de China y las instituciones de Perú. Si bien la investigación se realizará con el uso de la teoría de realismo estructural que considera como unidades de análisis a los estados como actores unitarios; en el caso de China, se utilizará esta teoría para analizar a las empresas como parte del estado dado que, como se mencionó anteriormente, más del 90% de los capitales de IED de China pertenecen a empresas públicas, o sea son controladas por el gobierno chino y siguen las directrices de los intereses nacionales.

Entonces, la unidad de análisis respecto a China son las instituciones chinas; dentro de las cuales se identifican como sub unidades de análisis a las instituciones de gobierno y a las empresas chinas. Respecto a las instituciones de Perú como unidad de análisis, se identifican como subunidades de estudio el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) dado que es el ente encargado de concretar acuerdos comerciales y promover las oportunidades de atracción de capitales extranjeros (citado en de la Cruz, 2018); el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), específicamente Cancillería como ente encargado de ejecutar acciones de política exterior, a fin de promover oportunidades de inversión y atraer capitales extranjeros al Perú (Reglamento de Organización y Funciones [ROF] del MRE, 2010); y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), específicamente la Agencia de Promoción de Inversión Privada (PROINVERSIÓN) como organismo autónomo especializado encargado de promover la inversión privada (PROINVERSIÓN, 2017).

Asimismo, se ha elegido una metodología cualitativa dado que es un estudio de caso intrínseco cuyas variables a analizar no son cuantificables sino instan un análisis cualitativo. Sí se hará uso de datos cuantitativos dada la naturaleza del caso de análisis que son inversiones (que pueden ser cuantificadas); principalmente los datos a analizar son de tipo cualitativo porque el estudio insta un análisis de contextos, intereses, incentivos o motivaciones. De igual forma, se eligió una metodología cualitativa para explicar las inversiones de China en infraestructuras en el Perú porque este fenómeno constituye un proceso a partir del cual se produce el fenómeno del aumento de las inversiones; ello debe estar sustentado si bien en datos cuantitativos, es imperante

principalmente un análisis cualitativo.

Del mismo modo, en referencia al recojo de fuentes, para fines del presente estudio se hará uso de fuentes primarias y secundarias. Respecto al primer tipo, se realizará un recojo de fuentes primarias como reportes y documentos oficiales, acuerdos entre China y Perú -memorandos- referentes a las inversiones y que explicitan las motivaciones formales de la inversión en infraestructura por parte del gobierno chino. Asimismo, se realizarán entrevistas semiestructuradas a funcionarios de las unidades de análisis identificadas, y organizaciones dedicadas al estudio de fenómenos internacionales como es el rol de China actualmente como potencia emergente. Respecto a las fuentes secundarias, se hará uso de la literatura escrita sobre las inversiones de China, sus estrategias geopolíticas y geoeconómicas y política exterior. Asimismo, se hará uso de reportes, informes y análisis acerca del fenómeno de las inversiones de China. Se utilizarán fuentes periodísticas dado que estas cubren los pronunciamientos de los líderes en referencia a este tema, además que hacen seguimientos sobre los proyectos de inversión.

Finalmente, se realizará un análisis intensivo de los reportes e informes, dado que en ellos se encuentra información cuantitativa crucial que debe ser analizada por la investigadora desde una subjetividad disciplinada. Tales reportes e informes son formales (emitidos por las propias instituciones) o civiles (emitidos a partir de las investigaciones de organizaciones académicas, organizaciones no gubernamentales dedicadas a la investigación o *think tanks*). Asimismo, se realizará un análisis de contenido respecto a los documentos oficiales con el objetivo de cotejar las declaraciones o lo emitido con los contextos exógenos al caso o coyuntura.

6. CONCLUSIONES

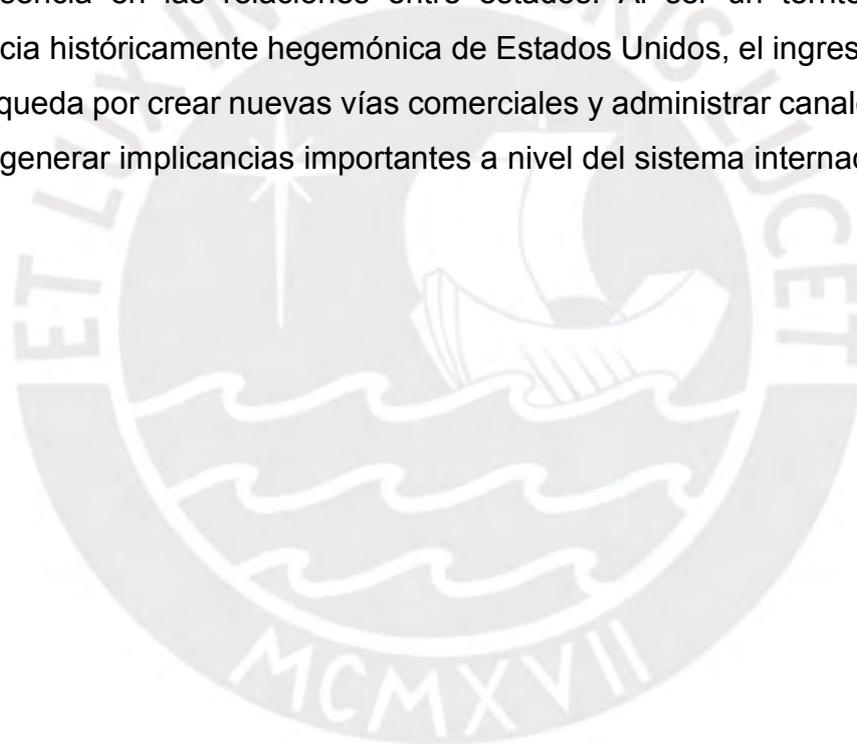
El aumento de las inversiones de China en infraestructura en el Perú es un fenómeno reciente, con implicancias no solo en las relaciones entre estados, sino a nivel local entre las empresas y poblaciones afectadas directamente por la ejecución de dichos proyectos. Así, insta comprender este fenómeno desde un análisis que considere variables domésticas como son las motivaciones e incentivos para la receptividad de capitales chinos por parte del Perú, como la “brecha de infraestructura”, pero también entender este fenómeno dentro de un marco regional del acercamiento comercial y económico de China a ALC como parte de su estrategia global geopolítica y geoeconómica de la BRI. La literatura que aborda las inversiones chinas en el Perú entiende este fenómeno desde un marco regional y global; sin embargo, ello implica no considerar aspectos específicos de este fenómeno de aumento de IED china en infraestructura en el caso peruano. Los estudios no han realizado un análisis empírico y a profundidad del por qué China ha aumentado la inversión de capitales en el sector de infraestructuras específicamente en el Perú a través de proyectos de carácter estratégico.

Desde una consideración global, se entiende este aumento de inversión en infraestructura por parte de China en la región desde su objetivo de construir una cadena mundial de suministro de recursos naturales, y para ello necesita redes logísticas autónomas. Ergo, busca hacerse de una resiliencia logística que le permita tener un control del mercado de medios y suministros regionales en el largo plazo. En el caso del Perú, ser uno de los principales exportadores de cobre (y otras materias primas) es un incentivo para que China busque establecer una red efectiva de suministro. Ello le permitiría consolidar su creciente desarrollo económico como parte de su objetivo de establecerse como super potencia mundial.

Del mismo modo, el aumento de inversiones en infraestructura como parte de un proceso de diversificación de capitales chinos, puede entenderse desde los incentivos de aprendizaje de los empresarios chinos para la elaboración de proyectos sostenibles. Dado que los países de la región, como Perú, poseen

marcos legales laxos referentes a mínimos y parámetros de protección ambiental, ello constituye un incentivo para que los empresarios chinos ejecuten proyectos en nuevos sectores. Así, es posible un aprendizaje sobre la diversificación de capitales en nuevos contextos -como ALC- con un bajo margen de riesgo.

Finalmente, el presente estudio aborda el fenómeno del aumento de inversiones chinas en infraestructura en el Perú desde el carácter estratégico de tales inversiones. La presencia de China en la región no solo puede entenderse desde una perspectiva económica y comercial, sino desde las repercusiones de tal presencia en las relaciones entre estados. Al ser un territorio con una presencia históricamente hegemónica de Estados Unidos, el ingreso de China y su búsqueda por crear nuevas vías comerciales y administrar canales logísticos, puede generar implicancias importantes a nivel del sistema internacional.



7. BIBLIOGRAFÍA

- Alarco, G., Salazar, C., & Linares, D. (2019). *Economía, Ambiente y Derechos Humanos en las inversiones chinas en América Latina*. Serie: Inversiones Chinas y Sostenibilidad. Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (Eds.). Lima, Perú: Derecho, Ambiente y Recursos Naturales.
https://www.dar.org.pe/archivos/art_pacifico.pdf
- Alcalde, J. (2019). La proyección global y regional de China. En: J. Alcalde, C. Alden, A. Guerra-Barón y A. Méndez (Eds). *La conexión china en la Política Exterior del Perú en el siglo XXI* (pp. 25-51). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS).
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>
- Aquino, C. (2019). Las relaciones económicas entre Perú y China: comercio, inversión, y cooperación económica. En: J. Alcalde, C. Alden, A. Guerra-Barón y A. Méndez (Eds). *La conexión china en la Política Exterior del Perú en el siglo XXI* (pp. 76-91). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS).
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>
- Armony, A., & Dussel, E. (8 de agosto del 2018). Infraestructura china en América Latina: Una Nueva Frontera. *Diálogo chino*.
<https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/11459-infraestructura-china-en-america-latina-una-nueva-frontera/>
- Armony, A., Dussel, E., & Cui, S. (2018). Introduction. En: E. Dussel, A. Armony, y S. Cui (Eds.). *Building Development for a New Era. China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean* (pp. ix-2). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>
- Armony, A., & Strauss, J. (2012). From Going Out (zou chuqu) to Arriving In (desembarco): Constructing a New Field of Inquiry in China–Latin America Interactions. *The China Quarterly*, 209, 1-17. doi:10.1017/S0305741011001457
<https://www.cambridge.org/core/journals/china-quarterly/article/from-going-out-zou-chuqu-to-arriving-in-desembarco-constructing-a-new-field-of-inquiry-in-chinalatin-america-interactions/0422C47F38E7863BCDAB51FF94E49F7C>
- Castro, J. P. (2018). *La importancia de una respuesta conjunta hacia la diplomacia ferroviaria de China en América Latina* (tesis de licenciatura en Relaciones Internacionales, Universidad San Ignacio de Loyola). Recuperada de:
http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/3118/1/2018_Castro-la-Rosa.pdf
- Colectivo sobre Financiamiento e Inversiones Chinas, Derechos Humanos y Ambiente. (2019). *Third Cycle of the Universal Periodic Revision Of The People's Republic*

- Of China Contributions of the Civil Society. Case studies from Argentina, Bolivia, Brazil, Ecuador and Peru.*
https://rightsinddevelopment.org/wp-content/uploads/2019/07/Informe-China_ENG.pdf
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2020* (LC/PUB.2020/15-P), Santiago, Chile
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46450-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2020>
- Cui, S. (2018). The Chinese-backed Nicaragua Canal: Domestic Rationale, Multiple Risks, and Geopolitical Implications. En: E. Dussel, A. Armony, y S. Cui (Eds.). *Building Development for a New Era. China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean* (pp. 144-163). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>
- Cui, S., & Zheng, Z. (2018). China y la infraestructura en América Latina desde la perspectiva de la diplomacia económica. En W. Baiyi (Ed.), *Pensamiento social chino sobre América Latina* (pp. 261-290). CLACSO.
<https://doi.org/10.2307/j.ctvnp0jw3>
- Dehart, M. (2018). China-costa Rica Infrastructure Projects: Laying the Groundwork for Development?. En: E. Dussel, A. Armony, y S. Cui (Eds.). *Building Development for a New Era. China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean* (pp. 3-23). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.
<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>
- de la Cruz, F.J. (2018). *La inversión china en el siglo XXI: desafíos para la Política Exterior Económica del Perú* (tesis de maestría, Academia Diplomática del Perú “Javier Pérez de Cuellar”). Recuperado de:
<http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/60>
- Deng, X., Osterloh, M., & Urriola, N. (2020). The impact of Chinese Foreign Direct Investment on economic growth of Peru: a short and long run analysis. *Latin American Journal of Trade Policy*, 3 (6), pp.32-47
<https://lajtp.uchile.cl/index.php/LAJTP/article/view/57165>
- Dougherty, J.E., & Pfaltzgraff, R. L. (1971) *Contending Theories of International Relations*. Philadelphia: Lippincott.
- Doyle M. W. (1986). Liberalism and World Politics. *The American Political Science Review*, (4), pp.1151-1169
- Ellis, R. E. (17 de junio del 2018). China: Latin America and the Emerging Ideological

- Struggle of the 21st Century. *Global Americans*.
<https://theglobalamericans.org/2018/06/latin-america-and-the-emerging-ideological-struggle-of-the-21st-century/>
- Fairlie, A. (2015) China potencia económica y comercial: una mirada desde el Perú. *Agenda Internacional*. Año XXII, (33), pp. 55-80. ISSN 1027-6750
- Feigenbaum, E. A. (25 de julio 2017). Is Coercion the New Normal in China's Economic Statecraft?. Recuperado de:
<http://carnegieendowment.org/2017/07/25/is-coercion-new-normal-in-china-s-economic-statecraft-pub-72632>
- Fondo Monetario Internacional. (1994). Manual de Balanza de Pagos, FMI. 5ta Edición. Párrafo 359 y 362. Recuperado de:
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/bopman/bopman.pdf>
- Gestión. (12 de septiembre del 2020). Puerto de Chancay: avanzan obras que comprometen una inversión de US\$ 1,100 millones". *Gestión*.
<https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-avanzan-obras-que-comprometen-una-inversion-de-us-1100-millones-nndc-noticia/?ref=gesr>
- Gransow, B. (2015). Inversiones chinas en infraestructura: ¿una situación en la que todos ganan?. *Nueva Sociedad*, (259), pp.93–105. Recuperado de:
<https://biblat.unam.mx/hevila/Nuevasociedad/2015/no259/9.pdf>
- Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura. (2019). *El Rol de América Latina y el Caribe en la Iniciativa de la Franja y la Ruta y la Estrategia Política de China hacia la Región*. En A. Palencia, C. Salazar, D. Cruz, D. Linares, G. Roza, M. Mackenzie, S. Brocanelli y V. Torres (Eds.). Lima, Perú: Derecho, Ambiente y Recursos Naturales
https://grefi.info/wp-content/uploads/2020/04/Informe_GREFI_Rol_America_Latina_iniciativa_franja_y_ruta.pdf
- Gutierrez, G. (2019). El Perú y La China: los vínculos de su pasado y su proyección de política exterior en el siglo XXI. En: J. Alcalde, C. Alden, A. Guerra-Barón y A. Méndez (Eds). *La conexión china en la Política Exterior del Perú en el siglo XXI* (pp. 104-119). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS).
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>
- Jervis, R. (1999). Realism, Neoliberalism and Cooperation: Understanding the Debate. *International Security*, 24(1), pp. 42-63
- Jiménez, V., & Comet, C. (2016). Los estudios de casos como enfoque metodológico. *ACADEMO Revista de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades*, 3(2)
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5757749>

- Karpowicz, I., Matheson, T., & Svetlana V. (2016). Investing in Infrastructure in Latin America and the Caribbean. En International Monetary Fund (IMF) Report, 9 de junio.
<https://www.imf.org/external/np/blog/dialogo/060916.pdf>
- Madhavan, R., Rawski, T., & Qingfeng, T. (2018). Chinese Infrastructure Projects in Advanced Industries: The Atucha I Nuclear Power Reactor in Argentina. En: E. Dussel, A. Armony, y S. Cui (Eds.). *Building Development for a New Era. China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean* (pp. 102-121). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Acad mica de Am rica Latina y el Caribe sobre China.
<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>
- Maurin, C., & Yeophantong, P. (2013). Going Global Responsibly? China's Strategies Towards 'Sustainable' Overseas Investments. *Pacific Affairs*, 86(2), pp. 281-303
https://www.researchgate.net/publication/272212650_Going_Global_Responsibly_China%27s_Strategies_Towards_Sustainable_Overseas_Investments
- Mendoza, P., Nolberto, E., & Yupa, J. (2016). Plan Estratégico del Puerto De Chancay (tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica Del Perú). Recuperado de:
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14741/MENDOZA_NOLBERTO_PLAN_CHANCAAY.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (Sin fecha). Acuerdo Internacional de Inversión. Lima. Recuperado de:
<https://www.mef.gob.pe/es/acerca-de-las-asociaciones-publico-privadas-apps/acuerdos-internacionales-de-inversion#:~:text=El%20Acuerdo%20Internacional%20de%20Inversi%C3%B3n,previsible%20aplicable%20a%20las%20inversiones.>
- Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (2019). Plan Nacional De Infraestructura Para La Competitividad. Lima. Recuperado de:
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2010). Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores. Lima. Recuperado de:
<https://www.gob.pe/institucion/rree/informes-publicaciones/1388-reglamento-de-organizacion-y-funciones-rof-del-ministerio-de-relaciones-exteriores>
- Nolan, P. (2014). *¿Est China comprando el mundo?*. Madrid, España: Traficantes de Sueños,
- Oficina de las Naciones Unidas para Reducción de Riesgo de Desastres. (Sin fecha). Documento de apoyo: Infraestructura. International Recovery Platform Secretariat

<https://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/6-Infraestructura.pdf>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2015). Latin American Economic Outlook 2016: Towards a New Partnership with China.

https://www.oecd-ilibrary.org/development/latin-american-economic-outlook-2016_9789264246218-en

Orozco, C. R. (2018). El papel de la IED China en América Latina y el Caribe: ¿Cooperación Sur-Sur?. *Papeles de Europa*, 31,(1), pp.57-67.

<https://revistas.ucm.es/index.php/PADE/article/view/61489>

Ortiz, S. (2017). Inversión Extranjera Directa de China en América Latina y el Caribe, aspectos metodológicos y tendencias durante 2001-2016. *Economía Informa*, 406, pp. 4-17

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185084917300452>

Osterloh, M.I. (13 de noviembre del 2019). Recuento de las inversiones chinas en Perú en el sector infraestructura 2016-2019. *Alerta Económica*.

<https://alertaeconomica.com/recuento-de-las-inversiones-chinas-en-peru-en-el-sector-infraestructura-2016-2019/>

Palazuelos, E. (2013). Economía política mundial, curso 2014/2015. Máster en economía internacional y desarrollo. (Materiales de trabajo).

Pauselli, G. (2013). Teorías de relaciones internacionales y la explicación de la ayuda externa". *Revista Iberoamericana de Estudios de Desarrollo. Iberoamerican Journal of Development Studies*, 2,(1), pp.72-92.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4480294>

Pedraglio, S., & Mormontoy, E. (2019). *TLC Perú - China, El papel de los grupos de interés económico*. Lima, Perú: Fondo Editorial PUCP. ISBN: 9786123174996

Proinversión. (2017). Reglamento de Organización y Funciones. Lima. Recuperado de: <http://www.proinversion.gob.pe/modulos/JER/PlantillaStandard.aspx?are=0&prf=1&jer=5664&sec=35>

Ramirez, C. E., & Florez, L. (2006). Apuntes de inversión extranjera directa: definiciones, tipología y casos de aplicación colombianos. Apuntes de economía, (8).

https://www.icesi.edu.co/departamentos/images/departamentos/FCAE/economia/apuntesEconomia/apuntes_de_inversion_extranjera_directa.pdf

Ribeiro, G. (2 de marzo del 2018). Brazil Emerges from Recession Weaker than It Was Before. *The Brazilian Report*. Recuperado de:

<https://brazilian.report/money/2018/03/02/brazil-recession-economy-weaker/>

- Rocha, F., & Bielschowsky, R. (2018). La búsqueda de China de recursos naturales en América Latina. *Revista de la CEPAL*, (126), pp. 9-29.
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/44300/REV126_Rocha.pdf
- Salomón, M. (2001). La teoría de las Relaciones Internacionales en los albores del siglo XXI: diálogo, disidencia, aproximaciones. *Revista CIDOB d' Afers Internacionals*, (56), pp. 7-52.
<https://www.raco.cat/index.php/RevistaCIDOB/article/view/28242>
- Shen, A. (2009). Reflections on China's strategy in Latin America. *Journal of Latin American Studies*. Cambridge, 31(4), pp. 3–8
- Slipak, A. (2014). América Latina y China: ¿Cooperación Sur-Sur o 'consenso de Beijing'? *Nueva Sociedad*, (250), pp. 102-113.
https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/92337/CONICET_Digital_Nro.6f2ef238-59fc-4476-b25e-1c022edbc84c_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Toro, A. (2013). *Hardy: The World Turned Upside Down: The Complex Partnership between China and Latin America*. World Scientific, Nueva Jersey
- United Nations Forum on Business and Human Rights. (2018). *Crowd-drafting: Designing a Human Rights-Compatible International Investment Agreement*. Geneva, 26-28 Noviembre del 2018.
<https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Business/Forum2018CrowdDrafting.pdf>
- Waltz, K. (1959). *El hombre, el estado y la guerra*. Buenos Aires, Argentina: Nova
- Weissmann, M. (2015). Chinese Foreign Policy in a Global Perspective: A Responsible Reformer "Striving For Achievement". *Journal of China and International Relations*, 3(1), pp. 151-165.
<https://journals.aau.dk/index.php/jcir/article/view/1150>
- Wise, C. (2020). *Dragonomics: How Latin America Is Maximizing (or Missing Out On) China's International Development Strategy*. New Heaven; London Yale University Press. DOI:10.2307/j.ctvxkn7rm
- Yu, L. (2015). China's Strategic Partnership with Latin America: A Fulcrum in China's Rise. *International Affairs*, 91 (5), pp. 1047-1068
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2346.12397>
- Zongze, R. (2013). To Win The Next decade: China is creating multi-pivotal diplomacy, *International Studies*, 156(4), pp. 20–36.

8. ANEXOS

Anexo 1: Inversiones directas chinas en el Perú (2006-2018)

Fecha	Compañía inversionista	Compañía objetivo	Tipo de proyecto	Monto de inversión (US\$ millones)	Sector	Propiedad	Empleos por generar
2006/05	Zijin Mining Group	Zijin Mining Group	Nuevo	186	Minería	Privada	9
2006/06	Pacific Andes International Holdings Ltd	Alexandra SAC	F&A	103	Alimentación y pesca	Pública	1,533
2006/12	China Fishery Group Ltd	Pesquera Isla Blanca SA/ Procesadora del Carmen SA	F&A	14	Alimentación y pesca	Privada	29
2007/02	Zijing Mining	Monterrico Metals Plc	F&A	186	Minería	Privada	52
2007/06	China Fishery Group Ltd	La Candelaria S.A. / Altoreal S.A.	F&A	11	Alimentación	Privada	0
2007/10	China Fishery Group Ltd	Planta Chimbote SA	F&A	18	Pesca	Privada	1,494
2007/11	Shougang	Shougang	Nuevo	1,500	Minería	Privada	365
2008/03	Jiangxi Copper	Jiangxi Copper	Nuevo	1,400	Minería	Pública	3,000
2008/05	Chinalco	Peru Copper	Nuevo	860	Minería	Pública	3,000
2008/11	Jiangsu Sujia Group	Jiangsu Sujia Group	Nuevo	2	Minería	Privada	9
2009/03	Chinalco Mining Corporation International	Chinalco Mining Peru	Nuevo	24	Minería	Pública	89
2009/10	China Minmetals Group	China Minmetals Group	Nuevo	336	Minería	Pública	451
2010/05	Pacific Andes International Holdings Ltd	Dorbes Holding Corp, dueña de Pesquera Alejandria SAC	F&A	95	Alimentación y pesca	Pública	550
2010/05	China Fishery Group Ltd	Pesquera Alejandria SAC	F&A	95	Alimentación y pesca	Privada	145
2010/05	China Fishery Group Ltd	Deep Sea Fishing SAC, Pesquera Islaya SAC, Pesquera Mistral SAC, Epesca Pisco SAC, Pesquera Pocomá SAC	F&A	56	Alimentación y pesca	Privada	2,800
2010/07	Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)	Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)	Nuevo	50	Sector financiero	Pública	57

Fecha	Compañía inversionista	Compañía objetivo	Tipo de proyecto	Monto de inversión (US\$ millones)	Sector	Propiedad	Empleos por generar
2011/11	China Fishery Group Ltd	Negocios Rafmar SAC / Consorcio Vollmatch SAC	F&A	26	Alimentación y pesca	Privada	0
2012/01	Bank of China	Bank of China	Nuevo	35	Sector financiero	Pública	56
2012/07	Tiens	Tiens	Nuevo	2	Bienes de consumo	Privada	276
2013/02	China Fishery Group Ltd	Copeinca ASA	F&A	800	Alimentación y pesca	Privada	1,525
2013/04	China Construction Bank	China Construction Bank	Nuevo	31	Sector financiero	Pública	41
2013/07	MMG Limited	Las Bambas Copper Deposit	F&A	120	Minería	Pública	600
2013/11	Chinalco Mining Corporation International	Pomacocha Power S.A.C	F&A	385	Electricidad	Pública	1,055
2013/11	China National Petroleum Corporation	Petrobras	F&A	2,600.0	Hidrocarburos	Pública	273
2014/03	China Fishery Group Ltd	Copeinca ASA	F&A	556	Alimentación y pesca	Privada	1,484
2014/04	CITIC Metal Company Limited; Elion Holdings Corporation Limited; MMG South America Co Ltd	Xstrata Peru S.A.	F&A	969	Minería/cobre	Pública	728
2014/04	MMG Limited	MMG	Nuevo	3,000	Minería	Pública	3,000
2014/05	China National Petroleum Corporation (CNPC)	China National Petroleum (CNPC)	Nuevo	653	Hidrocarburos	Pública	146
2014/09	Hytera Mobilfunk	Hytera Mobilfunk	Nuevo	4	Comunicaciones	Privada	23
2015/11	Nanjinzhao Group	Jinzhao Mining Peru S.A.	F&A	2,500	Minería	Privada	3,000
2016/02	Ingram Micro Inc		F&A	6	Servicios	Privada	195

Fecha	Compañía inversionista	Compañía objetivo	Tipo de proyecto	Monto de inversión (US\$ millones)	Sector	Propiedad	Empleos por generar
2017/06	Advent International Corporation	GMD S.A.	F&A	847	TIC, consultoría y otros servicios	Privada	3,000
2017/08	China Three Gorges	Odebrecht Latinvest Peru	F&A	1,400	Electricidad	Pública	3,800
2017/09	Shougang		Expansión	150	Minería	Pública	1,500
2018/05	Fosun International LTD	La Positiva Vida Seguros y Reaseguros SA	F&A	211	Servicios	Privada	655
2018/07	Shougang Group		Nuevo	1,000	Minería	Privada	250

Fuente: Alarco et al. 2019: 16-18



Anexo 2: Principales inversiones chinas en el Perú (2005-2019)

Year	Investor	Project	Sector
2005	China National Petroleum Corporation CNPC - SAPET	Lot 111 (Madre de Dios region)	Oil and Gas
2007	Aluminium Corporation of China (CHINALCO)	Toromocho (Junín region)	Mining Copper
	Zijing Mining Group	Rio Blanco (Piura region)	Mining Copper
2008	China Minmetals Corp. and Jiangxi Copper Corp.	El Galeno (Cajamarca region)	Mining Copper, silver, gold, molybdenum
2009	Shougang Corporation	Marcona Expansion (Ica)	Mining Iron
	Nanjingzhao Group	Pampa de Pongo	Mining
2010	Bank of China	China Desk Peru	Finance
	Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)		Finance
2011	Baiying Nonferrous Group and Shougang Corporation	Minera Shouxing Peru Tailings Exploitation	Mining
2012	China National Petroleum Corporation CNPC - SAPET	Lot 1 AB (45% of shares) (Loreto region)	Oil and Gas
	China National Petroleum Corporation CNPC - SAPET	Lot 8 (27% of shares, Loreto region)	Oil and Gas
	China National Petroleum Corporation CNPC - PetroChina	Lot X (Piura region) Lot 58 (Cusco region)	Oil and Gas
	China National Petroleum Corporation CNPC - PetroChina	Lot 57 (46.16% of shares, Cusco region)	Oil and Gas
	Pacific Andes International Holdings Ltd./ China Fishery Group		Fishing
2014	MMG Ltd	Las Bambas (Apuímac region)	Mining Copper
2016	Hydro Global Peru S.A.C (China Three Gorges Corporation) Energías de Portugal S.A	San Gabán III Hydroelectric Power Plant	Electricity
2017	Hidroviás II Consortium: SINOHYDRO (China) Construcción y Administración S.A. (Perú)	Amazon Waterway	Transport
	GMC Consortium: Yangtze Optical Fiber and Cable Company Limited YOFC (Hong Kong, 51%);	Broadband Installation for Amazonas and Ica regions.	Telecommunications
	GMC Telecom (Peru, 24%); SATEL (Peru, 25%)		
2018	YOFC Consortium (Hong Kong) and Yachay Telecomunicaciones (Perú).	Broadband Installation for La Libertad, Ancash and Arequipa regions.	Telecommunications
	China Railway 20 Bureau Group Corporation	Improvement and conservation of the Huánuco - La Unión - Huallanca road	Transport
2019	China Three Gorges and Energías de Portugal	Chaglla Hydroelectric Power Plant	Electricity
	Cosco Shipping Ports (China, 60% and Volcán Compañía Minera (Perú)	Chancay Port	Logistics infrastructure
	China Yangtze Power Co. (83.6% of shares)	Luz del Sur Electric power distribution company	Electricity

Fuente: Deng et al. 2020: 35

Anexo 3: Inversiones chinas en infraestructura en el Perú (2016-2019)

Empresa	Proyecto	Mes y año de adjudicación/ contrato	Monto de inversión en dólares
Generación Eléctrica San Gabán S.A. (Perú, empresa estatal) y Hydro Global Perú S.A.C (China Three Gorges Corporation y EDP Energias de Portugal S.A) Contrato de Colaboración Empresarial	Central Hidroeléctrica San Gabán III	Julio 2016 (suscripción de contrato)	438 millones (en construcción)
Consortio Hidrovías II Integrado por SINOHYDRO (China) y Construcción y Administración S.A. (Perú)	Hidrovia Amazónica	Setiembre 2017 (suscripción de contrato entre consorcio y PROINVERSIÓN)	95 millones de dólares (por invertir)
Consortio GMC conformado por Yangtze Optical Fibre and Cable Company Limited YOFC (Hong Kong, 51% acciones); GMC Telecom (Perú, 24%) y SATEL (Perú, 25%)	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Amazonas	Diciembre 2017	Monto invertido a diciembre 2018: 10.616,614 de un total de 81.133,665
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Ica	Diciembre 2017	Monto invertido a diciembre 2018: 4.485,818 de un total de 37.765,708
China Railway 20 Bureau Group Corporation	Mejoramiento y conservación de la carretera Huánuco - La Unión - Huallanca	Setiembre 2018	Monto invertido a diciembre 2018: *33.084,622 de un total de *450.195.188
Consortio YOFC (Hong Kong) y Yachay Telecomunicaciones (Perú). Cofinanciado con un fondo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región La Libertad	Diciembre 2018	*91,164,378 (por invertir)
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Áncash		*99 millones (por invertir)
	Instalación de banda ancha para la conectividad integral y desarrollo social de la región Arequipa		*82,715,969 (por invertir)
	Creación de Banda Ancha para la Conectividad Integral y Desarrollo Social de la Región San Martín		*51,741,150 (por invertir)
China Three Gorges y Energias de Portugal (compraron obra de energía a Odebrecht)	Central Hidroeléctrica Chaglla	Abril 2019	1,400 millones
Cosco Shipping Ports (China, 60% acciones y Volcán Compañía Minera (Perú) - proyecto de propiedad privada	Puerto de Chancay*	Enero 2019	3,000 millones
Yangtze Power Co.	Luz del Sur (83.6% de acciones)	Setiembre 2019	3,590 millones

Fuente: Osterloh 2019