

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**



Aumento de la inversión extranjera directa de China en el sector de  
infraestructura en Perú entre 2016 y 2019

Tesis para obtener el título profesional de Licenciada en Ciencia Política y  
Gobierno presentado por:

La Torre Frisancho, Martha Amelia

Asesor:

Adins, Sebastien Marcel Albert

Lima, 2021

## **Agradecimientos**

A mi mamá y a mi papá, por su apoyo incondicional y su amor infinito como las estrellas del cielo;

Al profesor Sebastien Adins, por sus valiosos consejos y colaboración como asesor de esta tesis;

A mis amigos, en especial a Maca por su incondicionalidad y amistad excepcional.



## Resumen

A lo largo de la última década, se han producido cambios en la tendencia de las inversiones provenientes de China en América Latina. En este contexto, Perú ha comenzado a recibir inversiones extranjeras directas de China de forma diversificada, con tendencia creciente, en el sector de infraestructura. La presente investigación constituye un estudio de caso sobre el aumento de la IED de China en el sector de infraestructura en Perú desde 2016 hasta 2019. Frente a este fenómeno, insta conocer los intereses de las empresas y del Estado chino para tal diversificación. Se explica el aumento de la IED china en este sector a partir de tres intereses del Estado chino que trascienden a los intereses de las empresas: 1) Los metales peruanos son importantes para los procesos productivos chinos; así, mediante las nuevas infraestructuras se busca garantizar el suministro sostenible de estos recursos al generar mejores condiciones para la extracción y comercio de ellos. 2) A través de la infraestructura, China busca potenciar la ubicación geoestratégica de Perú en Sudamérica al establecer vías comerciales, entre Asia y ALC, con presencia china. 3) Perú constituye un contexto de “bajo riesgo” para la diversificación de IED china en sectores nuevos - como el de infraestructura-, y el desarrollo de procesos de aprendizaje para potenciar el *expertise* empresarial y diseñar proyectos sostenibles. Se concluye que la inversión de China en infraestructura tiene un carácter geoeconómico porque contribuyen a fortalecer el poder económico nacional chino.

Palabras clave: inversión extranjera directa (IED), China, infraestructura, geoeconomía, Perú



## Índice de contenidos

Introducción .....	1
1. Capítulo 1: Diseño de investigación .....	10
1.1. Hipótesis .....	10
1.2. Operacionalización .....	11
1.3. Estrategia metodológica .....	14
1.4. Marco teórico .....	15
1.5. Marco conceptual .....	20
1.6. Estado del Arte .....	25
2. Capítulo 2: Antecedentes .....	34
2.1. Acercamiento de China a América Latina .....	34
2.2. El rol de América Latina en la BRI .....	36
2.3. El problema de infraestructura en Perú .....	39
2.4. Inversión china en Perú y mapeo de los proyectos.....	41
2.5. IED en infraestructura en América Latina (casos de Brasil, Argentina, Chile y Ecuador).....	46
2.5.1. Brasil .....	48
2.5.2. Argentina .....	50
2.5.3. Chile .....	52
2.5.4. Ecuador .....	53
3. Capítulo 3.....	56
3.1. El interés de China por los metales peruanos.....	56
3.2. El interés de China por la ubicación geográfica estratégica de Perú .....	67
3.3. El interés de China por las oportunidades de aprendizaje empresarial en América Latina y el Caribe.....	72
3.4. La inversión china en la infraestructura eléctrica peruana: desde una lógica geoeconómica hacia una geopolítica.....	81
4. Conclusiones finales .....	88
5. Bibliografía .....	94
6. Anexos .....	114

## Índice de gráficos

Gráfico 1 - Principales inversiones chinas en Perú (2005 - 2019).....	2
Gráfico 2 - China: grado de dependencia de las importaciones de materias primas seleccionadas, 1992-2014 (En porcentajes) .....	36
Gráfico 3 - Estimación de entradas de inversión extranjera directa (IED) desde China, por país de destino (2005 - 2017) (En miles de millones de dólares).....	43



Índice de cuadros

Cuadro 1 - Principales inversiones chinas en Perú (2005-2019).....	3
Cuadro 2 - Inversiones chinas en infraestructura en Perú (2016-2019) .....	4
Cuadro 3 - Proyectos de inversión china en infraestructura (2013-2019).....	45
Cuadro 4 - Infraestructura multipropósito y multiusuario en Perú por sectores .....	59



Índice de mapas

Mapa 1 - Ubicación de los centros mineros, puertos actuales de salida de metales y nuevos proyectos de infraestructura.....67



## Introducción

El orden internacional está en constante evolución. Fenómenos como la globalización, cambios en los procesos productivos, revolución tecnológica, científica y en las comunicaciones están teniendo injerencias en el orden global, las relaciones y actores internacionales. Especialmente, los países en desarrollo son los principales receptores del impacto de estos procesos de cambio. No solo están desarrollando nuevos objetivos y perspectivas sobre el nuevo mundo, sino que se están constituyendo como intereses y objetivos en sí mismos para los nuevos principales jugadores de la escena internacional.

La República Popular China no solo ha aumentado su relevancia a nivel mundial como potencia, sino que está consolidando su injerencia e influencia en zonas tradicionalmente con presencia predominante de potencias occidentales, como América Latina (AL). Actualmente, China se ha convertido en uno de los principales socios de la región en comercio e inversión, más que todo referido a actividades extractivas (minería e hidrocarburos). Asimismo, se ha observado 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, actualmente China es el mayor socio comercial del país y el más grande inversor en el sector minero y energético (Aquino, 2019). Del mismo modo, China es uno de los mayores demandantes de los metales que exporta el país (Ministerio de Energía y Minas MINEM, 2020). En la misma línea, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2019), entre 2005 y 2017, Perú fue el segundo receptor de Inversión Extranjera Directa (IED) de China en ALC; y desde 2016, se observa un incremento importante de proyectos de capital chino en el sector de infraestructura (Osterloh, 2019).

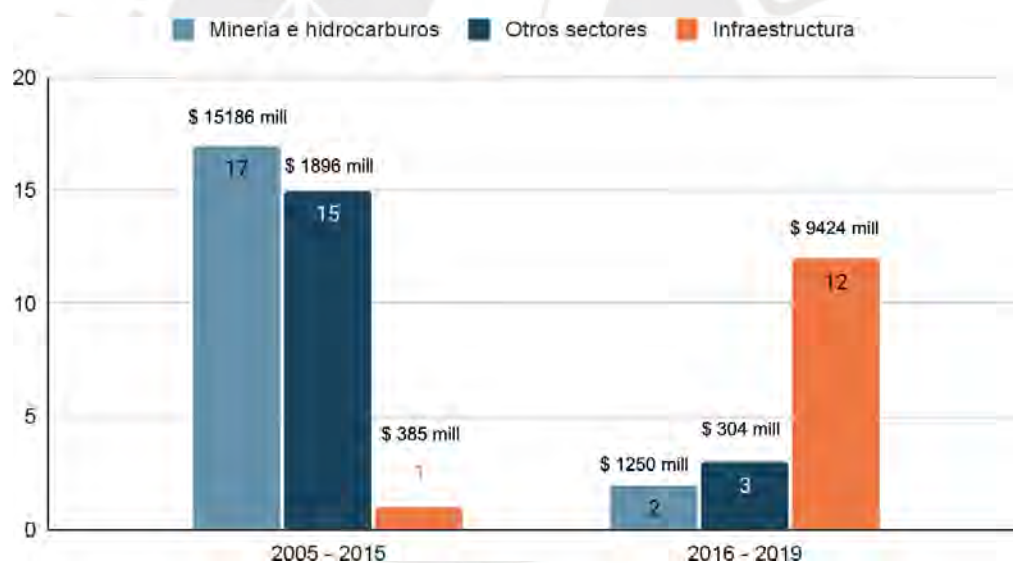
El Gobierno chino ha manifestado en reiteradas ocasiones su interés de fortalecer sus relaciones con los países de la región; con respecto de Perú, se ha firmado una serie de instrumentos que pueden potenciar su relación comercial y de inversiones (Chan, 2019). Además del Tratado de Libre Comercio (TLC) firmado en 2009, China se convirtió en socio estratégico integral de Perú desde 2013, estatus que 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 de Perú a la iniciativa de la Franja y la Ruta, en 2019, a través de un Memorando de Entendimiento que fortalece la cooperación para la inversión en infraestructura.

Como se muestra en el Gráfico 1, anterior a 2016, las inversiones chinas en infraestructura en Perú eran poco relevantes, y se ubicaban predominantemente en el sector minero e hidrocarburos (inversiones más detalladas en el Anexo A). Así, hasta mediados de la década de 2010, se creía que los intereses económicos de China en Perú se dirigían, principalmente, al sector de materias primas (principalmente del cobre y hierro).

Gráfico 1 - Principales inversiones chinas en Perú (2005 - 2019)



Elaboración propia. En base a Alarco et. al. 2019 y Deng et al. 2020

No obstante, desde 2016, China comenzó a diversificar sus inversiones en proyectos de infraestructura, telecomunicaciones y proyectos de hidroeléctricas (ver Cuadro 1 y 2). Desde 2016, 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.

Cuadro 1 - Principales inversiones chinas en 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	Río Blanco (Piura region)	Mining Copper
2008	China Minerals Corp. and Jiangxi Copper Corp.	El Cakero (Cajamarca region)	Mining Copper, silver, gold, antimony
2009	Shougang Corporation	Marcona Expansion (Ica)	Mining Iron
	Nanjingzhuo Group	Pampa de Pongo	Mining
2010	Bank of China	China Desk Peru	Finance
	Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)		Finance
2011	Haivng Nonferrous Group and Shougang Corporation	Minera Shougang Peru Tailings Exploitation	Mining
2012	China National Petroleum Corporation - CNPC - SAPET	Lot 1AB (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 5B (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	Hidrovia II Consortium: SINOHIDRO (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
2018	GMC Telecton (Perú, 24%); SATEL (Perú, 25%)		
	YOFC Consortium (Hong Kong) and Yachay Telecomunicaciones (Perú);	Broadband Installation for La Libertad, Ancash and Arequipa regions.	Telecommunications
2019	China Railway 20 Bureau Group Corporation	Improvement and conservation of the Huánuco - La Unión - Huallanca road	Transport
	China Three Gorges and Energías de Portugal	Chaglla Hydroelectric Power Plant	Electricity
	Cosco Shipping Ports (China, 60%) and Volcán Compañía Minera (Perú)	Chanay Port	Logistics infrastructure
	China Yangtze Power Co. (83.6% of shares)	Luz del Sur Electric power distribution company	Electricity

Source: Author's elaboration based on Sarfraz & Chinn (2016); Ministerio de Energía and Minas (2019); Ministerio de Transportes

Fuente: Deng et al. 2020: 35

Cuadro 2 - Inversiones chinas en infraestructura en 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 PROINVERSION)	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 Yangtze Power Co.	Puerto de Chancay*	Enero 2019	3,000 millones
	Luz del Sur (83.6% de acciones)	Setiembre 2019	3,590 millones

Fuente: Osterloh 2019

Del mismo modo, los montos de IED en infraestructura en 2019 son los más altos anunciados en un mismo año desde 2005 (CEPAL, 2020), este incremento se produjo -especialmente- por la propuesta del proyecto del Puerto de Chancay. Actualmente, los Terminales Portuarios de Chancay en la región de Lima es el proyecto chino más ambicioso en infraestructura, cuya inversión será de US \$3 mil

millones (Gestión, 2020). Otros proyectos chinos de infraestructura importantes - propuestos, en proceso de ejecución y ejecutados- son la Estación Eléctrica de Pomacocha, la Hidroeléctrica de San Gabán III, la Planta Hidroeléctrica de Chaglla, el proyecto de la Hidrovía Amazónica, y la adquisición de la compañía de distribución eléctrica Luz del Sur. Así, se puede confirmar que, efectivamente, existe un aumento de presencia de capitales chinos -a través de IED- en el sector de infraestructura en 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 (minería e hidrocarburos), sí constituye un fenómeno que insta ser investigado, dado que se produce en un contexto de aumento de la importancia de China como socio comercial y económico en Perú, acercamiento entre ambos países, y acrecentamiento de la importancia geoeconómica de China en la región latinoamericana. Asimismo, la investigación comprende la dinámica de la inversión china en infraestructura en Perú desde 2016 hasta 2019, por dos razones. Por un lado, desde 2016 se puede apreciar la tendencia de aumento de IED china en infraestructura en el Perú. Por otro lado, en 2019 se concretaron grandes inversiones en el sector de infraestructura -con la participación de empresas chinas- como el Puerto de Chancay.

En este contexto, la presente investigación busca identificar qué intereses explican el aumento de la IED china en infraestructura en el Perú, desde el año 2016 hasta 2019. Para responder a esta pregunta, se presenta el contexto en el que se desarrollan las inversiones en infraestructura provenientes de China hacia América Latina y el Perú. En este sentido, este estudio es importante porque muestra la situación de las inversiones del mencionado país asiático en la región y, específicamente, en Perú. Para ello, se analizan los antecedentes y las características de la IED china en América Latina -desde una óptica general-, en el Perú y en países con un desarrollo similar al de Perú. Esto permite comprender la lógica geoeconómica detrás de la IED china en la región.

Asimismo, el análisis de este fenómeno puede contribuir con vislumbrar los riesgos de reprimarización de las economías latinoamericanas y el aumento de la dependencia -de la región- ante la creciente demanda china por materias primas. La inversión en infraestructura, si bien es parte de la diversificación de la economía china en la región, puede contribuir a fortalecer el vínculo de dependencia de los países latinoamericanos con la potencia asiática. En este sentido, las infraestructuras como

fuentes de energía eléctrica y vías de transporte constituyen activos críticos, así, la inversión en este sector es de gran relevancia porque la afectación de este tipo de recursos genera graves perjuicios a los países<sup>1</sup>. Así, el control de estos sectores por parte de empresas chinas -complementado con la presencia china en sectores estratégicos como la minería en la región- puede conllevar a la disminución de la autonomía de países como Perú. De esta forma, se pretende explicar cómo la IED china puede ser entendida -en el largo plazo- como parte de una estrategia geopolítica de China en la región.

Del mismo modo, se explica la importancia de considerar a la “nueva ola” de IED china en infraestructura en la ALC como parte de un proceso de aprendizaje para las empresas chinas en el rubro; dicho aspecto ha sido abordado -como estudios de caso- por la literatura respecto a ciertos países latinoamericanos, mas Perú no ha sido considerado. Así, esta investigación es relevante en el sentido que da luces -a nivel macro- sobre cómo se está dando tal proceso de aprendizaje por parte de las firmas chinas en Perú, pretende servir como un marco general para futuras investigaciones respecto del tema.

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.

Este fenómeno puede entenderse a partir de la relevancia de los sectores extractivos para China, esto dada la importante presencia de capitales chinos en estos sectores. El sector minero es uno de los principales sectores donde se ha concentrado la inversión china; esta ha sido progresiva y ha aumentado significativamente desde 2007 con la adquisición de grandes proyectos mineros por parte de empresas chinas -a través de sucursales peruanas- (GREFI, 2019). El objetivo de China respecto a las materias primas y recursos naturales es lograr un abastecimiento que permita sostener su crecimiento económico y consolidarse como una gran potencia en el panorama internacional. Como indica Alcalde (2019), desde fines del siglo XX, China ha emprendido una búsqueda de recursos en una economía mundial cuyas redes y

---

<sup>1</sup>Gob.pe, s.f. Disponible en: <https://www.gob.pe/10400-activos-criticos-nacionales-acn>

estructuras de explotación y distribución estaban dirigidas al abastecimiento de economías de la tríada (EE. UU, Europa y Japón); por ello, realizó esfuerzos políticos y económicos para desarrollar nuevas fuentes de explotación y distribución de recursos mineros y energéticos -y alimentarios- en función de sus necesidades y objetivos de crecimiento nacional.

Del mismo modo, el estudio del aumento de la IED de China en infraestructura en Perú se puede comprender desde las motivaciones geoeconómicas de China respecto a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative – BRI*) como estrategia global de su política exterior económica. 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). La participación de AL en este proyecto puede significar un desafío a EE. UU por un territorio en el que históricamente tiene influencia, y le otorga a China la posibilidad de aumentar su presencia en sectores estratégicos para asegurar y complementar su *stock* de inversiones en sectores donde tradicionalmente ha tenido presencia. En este sentido, a través del estudio de este aumento de IED china en infraestructura, se puede comprender los objetivos de China de aumentar su autonomía en el mercado latinoamericano. Como mencionan Alarco et al. (2019), China está construyendo cadenas mundiales de suministro de bienes primarios; para ello, la inversión en infraestructura le permite tener resiliencia logística, hacerse de los medios y suministros que le permita 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.

Asimismo, el fenómeno indicado puede contribuir al análisis de la diversificación de inversiones chinas con fines de aprendizaje empresarial en la elaboración de proyectos en sectores nuevos -como el de infraestructura- y de carácter sostenible en contextos de “bajo riesgo” para sus capitales, como es la región latinoamericana. Como indican Armony, Dussel y Cui (2018), América Latina representa una oportunidad de aprendizaje para la elaboración de proyectos sostenibles para los inversionistas chinos, ello dado que en la región hay bajos estándares laborales, de seguridad y ambientales que les permitirían un mayor

margen de error. En este sentido, los inversionistas chinos tendrían más incentivos para comenzar una diversificación de capitales en ALC, por la posibilidad del aprendizaje, y a partir de ello ampliar dicha diversificación en el mundo. Asimismo, a través de este proceso es posible potenciar sus conocimientos sobre el rubro de inversión y aumentar la competitividad de estas empresas en el mercado mundial a partir de la experiencia adquirida. Cui (2018) señala que, en las últimas décadas, las empresas chinas han experimentado una curva de aprendizaje pronunciada 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. Este tipo de aplicación del aprendizaje de las empresas ya se ha dado en el sector minero, dado que empresas mineras chinas ya tienen proyectos extractivos y de explotación en países como Australia y Canadá, donde se exigen altos estándares ambientales y sociales (GREFI, 2016).

Esta preocupación por el planteamiento de proyectos sostenibles chinos está vinculada con la propuesta del Gobierno chino de contar con estándares ambientales exigentes que guíen las decisiones de inversión de su banca y que sean efectivamente implementados por sus prestatarios (DAR, 2021). Las inversiones chinas -en general- no tienen una imagen positiva respecto a su relación con los entornos locales; sin embargo, a través de propuestas como los Lineamientos de Crédito Verde, la Guía para el Financiamiento Climático, y la Guía de Desarrollo Verde, el Gobierno chino parece buscar mejorar su imagen como inversor preocupado por la sostenibilidad de sus inversiones extraterritoriales -o extranjeras-, especialmente de aquellas formuladas o clasificadas en el marco de la BRI, desde un enfoque “verde” (BRI International Green Development Coalition, 2020).

Entonces, esta investigación aporta al conocimiento y estudio de la IED china en infraestructura a partir de los intereses de China en ALC y específicamente en el Perú. En primer lugar, se explican los intereses de China por hacerse de materias primas y recursos naturales, y redes logísticas para facilitar su comercio. En segundo lugar, se exponen las estrategias geoeconómicas de China a nivel global como potencia emergente, y sus intereses a partir de sus nuevas iniciativas y planes a largo plazo como es la BRI. Asimismo, esta tesis pretende contribuir a entender la reciente diversificación de la IED de China en Perú como parte de un proceso de aprendizaje que se ha venido desarrollando en la región; permite poner atención a la receptividad del Perú y como es potenciada por las empresas chinas. Si bien para los chinos este

tipo de aprendizaje es beneficioso, para 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, la presente tesis permite una aproximación al fenómeno de estudio desde una perspectiva micro -que analice el aumento de la IED en Perú en particular desde consideraciones nacionales- con consideraciones macro -que tome en cuenta la importancia de la inversión en infraestructura en la región a nivel regional y global-.





## 1. Capítulo 1: Diseño de investigación

### 1.1. Hipótesis

El aumento de inversiones de China en el sector de infraestructura en Perú desde 2016 hasta 2019 puede explicarse a partir de dos intereses de China referidos específicamente a Perú, y un interés de carácter regional -o secundario-. En primer lugar, a partir del interés y principal rol mundial de China como consumidor y demandante de metales y ser el principal demandante de metales de Perú, China busca generar mejores condiciones para el comercio de metales a través de la inversión en proyectos de infraestructura que reduzcan los costos logísticos de explotación y exportación de recursos mineros. De esta manera, la inversión en infraestructura permite construir vínculos logísticos directos entre Perú y el mercado minero chino.

En segundo lugar, las inversiones chinas en infraestructura poseen un carácter estratégico dada la posición geográfica de Perú en Sudamérica, que les da acceso tanto al océano Pacífico como a sus principales socios comerciales de Latinoamérica (como Brasil). En el marco de la iniciativa BRI, China pretende aumentar su presencia geoeconómica en la región y diversificar sus inversiones y comercio; para ello, necesita establecer vías comerciales estratégicas que le permita crear alternativas a las ya existentes. En este sentido, busca proveerse de cadenas logísticas estratégicas que aumenten el control de los flujos comerciales en la región. Perú, en este panorama, posee una posición geográfica de carácter estratégico a nivel de Sudamérica -por su ubicación en la costa del Pacífico y frontera con Brasil- para invertir en infraestructura que puede ser utilizada por China como una “puerta de entrada y salida” de gran utilidad en el comercio entre toda la región, y a partir de ello adquirir resiliencia logística. La resiliencia logística se refiere a la capacidad (de las empresas chinas) de fortalecer sus operaciones de comercio, ergo desarrollar sus actividades comerciales con autonomía y capacidad de mitigar riesgos en las operaciones de comercio.

En tercer lugar, el aumento de inversiones chinas en infraestructura como un fenómeno regional, está vinculado a los incentivos que tienen los empresarios chinos de aprendizaje sobre la elaboración de proyectos en sectores diversificados, en contextos de bajo riesgo para sus capitales -como Latinoamérica-. La región de

América Latina tiene mecanismos de control y estándares ambientales y laborales no rigurosos, estrictos o muy efectivos; de esta manera, las empresas chinas tienen un mayor margen de acción para aprender sobre las inversiones en sectores nuevos. Este proceso de adquisición de experiencia les permite potenciar su *expertise* y capacidades ya adquiridos e innovar en los mecanismos de planeación de proyectos en contextos diversos, esto aumenta su competitividad. Asimismo, la inversión en proyectos de infraestructura de carácter sostenible y sustentable por parte de empresas principalmente estatales, contribuye con mejorar la imagen internacional de China como un país comprometido con el cuidado medioambiental.

## 1.2. Operacionalización

La presente investigación constituye un estudio del aumento de la IED de China en el sector de infraestructura en Perú entre 2016 y 2019. Se sostiene que, en un panorama de interés por parte de China de potenciar la importación de cobre y otros metales de Perú, las inversiones en proyectos de infraestructura le permitirán reducir los costos de exportación mediante la construcción de vínculos logísticos directos entre Perú y el mercado minero chino. Del mismo modo, dado que China busca aumentar su presencia geoeconómica en Latinoamérica mediante la diversificación de inversiones, la inversión en proyectos de infraestructura es clave para consolidar vías comerciales estratégicas que le permita hacerse de cadenas lógicas para aumentar el control de los flujos comerciales en la región y así adquirir resiliencia logística. Dada la ubicación geográfica estratégica de Perú, los proyectos de infraestructura poseen un carácter estratégico como una “puerta de entrada y salida” comercial para la región. Asimismo, dado que países de ALC, como Perú, constituyen contextos de bajo riesgo -por la relativa ausencia de mecanismos eficaces y estrictos de control ambiental o laboral para las inversiones extranjeras-, las empresas chinas poseen un mayor margen de acción y tienen más incentivos para aprender sobre la elaboración de proyectos -en sectores nuevos como el de infraestructura- de carácter sostenible. Ello contribuye a la construcción de la imagen internacional de China como un inversor comprometido con la sostenibilidad y cuidado del medio ambiente, y potenciación de la competitividad de las empresas chinas.

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 (la IED puede

umentar, mantenerse o disminuir según otras variables). La IED de China en el sector de infraestructura en 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 propuestos o aprobados para desarrollarse. Respecto a esta variable, cabe resaltar que las cifras de inversiones chinas en Perú no son exactas. Existe un problema de identificación del verdadero origen de los capitales invertidos porque, como señala Ortiz (2017), usualmente las empresas chinas canalizan inversiones por medio de terceros países. Las empresas inversoras de capitales chinos pueden estar inscritas en otro país, y los informes peruanos no consideran esto. Entonces, es necesario distinguir adecuadamente la IED china de otros flujos de capital. De no ser así, se subestima la magnitud de los capitales chinos en el análisis de inversiones chinas. Por ello, para fines de esta investigación, si bien se utilizará como referencia los informes nacionales de inversión (de PROINVERSION); principalmente se hará uso de estadísticas de agencias y centros de investigación externos como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el American Enterprise Institute (China Global Investment Tracker) y el Observatory of Economic Complexity. Asimismo, se reitera que no hay actualmente una cifra exacta de la IED china en ALC y en Perú, sino cifras aproximadas. La IED china en infraestructura en Perú como variable comprende estas consideraciones.

Se plantea que esta IED está condicionada por tres intereses: (i) la importancia de *commodities* como los metales peruanos -como el cobre y el hierro- que China importa; (ii) el carácter estratégico de las inversiones en infraestructura dada la ubicación geográfica de Perú, si es que la inversión en un proyecto de infraestructura le permite a China crear o hacerse de una ruta comercial y cadenas logísticas en la región; y (iii) la posibilidad de aprendizaje y elaboración de proyectos sostenibles en contextos de bajo riesgo para los capitales chinos, aunque es una variable secundaria.

La importancia del cobre y hierro peruano (y otros metales) como *commodities* de consumo para China se refiere al interés de China por dichos recursos. Ello implica el análisis de la relación Perú-China en materia de la exportación de estos metales- de Perú hacia China- y la relevancia -para China- de tales materiales peruanos exportados. Tal variable se mide a partir de la cantidad de metales peruanos exportados (principalmente cobre y hierro) hacia China, y el porcentaje que representan en las importaciones totales de metales de China. Asimismo, se debe

considerar el porcentaje de extracción de metales en el Perú a cargo de capitales chinos, esto es la presencia de la IED china en el mercado minero peruano; puesto que este dato permite entender la importancia de los metales peruanos para China. Esta variable si bien debe considerar información cuantitativa porque se refiere a cantidades numéricas de las importaciones y exportaciones (medidas en toneladas o dólares), es operacionalizada como cualitativa. La relevancia de estos *commodities* para China se determina a partir de la cantidad de los metales que son adquiridos por China, pero también a partir de la importancia de estos *commodities* para el desarrollo de los procesos de producción chinos. Entonces, si bien esta variable considera aspectos cuantitativos (cifras), estas son analizadas desde una perspectiva cualitativa.

El carácter estratégico de las inversiones en infraestructura, dada la ubicación geográfica estratégica de Perú, se refiere a la utilidad de proyectos -a cargo de IED china- que permitan crear o conectar vías comerciales que otorguen resiliencia logística para los flujos comerciales chinos en la región. Esta variable se mide a partir de la importancia de la ubicación de estos proyectos para unir rutas comerciales ya existentes o locaciones estratégicas para el comercio internacional. Asimismo, se considera la particular ubicación geográfica de Perú, estratégica a nivel sudamericano puesto que funciona como una “puerta de entrada y salida” para las importaciones y exportaciones; y a partir de este hecho o característica fáctica, se determina específicamente el carácter estratégico de las inversiones chinas en infraestructura. Esta variable es cualitativa dado que se necesita realizar un análisis de la ubicación de los proyectos en Perú. Por ejemplo, la Hidrovía Amazónica es estratégica para la ruta comercial de las exportaciones brasileñas a China; y el proyecto portuario de Chancay, constituye una alternativa descentralizada para el comercio internacional en Perú, sería el primer megapuerto de uso público construido por una empresa privada “desde cero”.

La posibilidad de aprendizaje y elaboración de proyectos sostenibles en contextos de bajo riesgo para los capitales chinos, se refiere a aquellas condiciones propias del contexto de recepción de la IED que permiten que los procesos de aprendizaje empresarial se desarrollen efectivamente. Como condiciones que constituyen una situación de bajo riesgo para la ejecución de proyectos en sectores nuevos -el de infraestructura- y de carácter sostenible, se consideran la apertura del régimen de inversiones extranjeras del Perú, y los estándares y exigencias ambientales y laborales. Esta variable también es cualitativa dado que implica

determinar si el contexto en el que se desarrollan las inversiones permite que las actividades económicas de las empresas chinas se desarrollen en condiciones seguras para sus capitales y permitan establecer un proceso de aprendizaje efectivo para las empresas.

### 1.3. Estrategia metodológica

El presente trabajo constituye un estudio de caso que busca analizar -a través de un análisis a profundidad- el aumento de la IED de China en el sector de infraestructura en Perú desde 2016 y 2019, 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 la IED en infraestructura en Perú en un contexto empírico. Este fenómeno se desarrolla en un contexto de intercambio comercial fluido y continuidad del mercado metalúrgico entre Perú y China, aumento de la influencia geoeconómica de China en Latinoamérica, de brecha de infraestructura en la región, y en un panorama de reciente diversificación de inversiones chinas -más allá del sector extractivo de recursos naturales- bajo un eslogan de interés por el cuidado del medioambiente.

Asimismo, la investigación sobre este aumento de inversiones en particular constituye un estudio de caso intrínseco. 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 pretende alcanzar una mejor comprensión del caso concreto a estudiar (Stake citado en Jiménez y Comet, 2016); no se pretende explicar otro tipo de inversiones a partir de este caso, por ejemplo, la IED en otros países o la IED en 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 Perú, no de todos los países en los que 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.

Asimismo, se ha elegido una metodología cualitativa dado que es un estudio de caso intrínseco cuyas variables a analizar instan un análisis cualitativo. Se hará

uso de datos cuantitativos dada la naturaleza del caso de análisis que son inversiones (que pueden ser cuantificadas). Sin embargo, también se analiza información de tipo cualitativo porque el estudio insta un análisis de contextos, intereses, incentivos o motivaciones.

Del mismo modo, en referencia al recojo de fuentes, para fines del presente estudio se hará uso de fuentes primarias y secundarias. Respecto del 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 y empresarios vinculados al mercado de inversiones chinas, académicos 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.

#### 1.4. Marco teórico

En 1979, el Gobierno chino promulgó la primera ley sobre la emisión de IED. Con esta aprobación, la salida de inversiones chinas evolucionó según las necesidades económicas concretas planteadas por el Estado chino, ello como parte de una estrategia nacional de desarrollo. Así, el desarrollo económico chino está

guiado por un modelo de capitalismo de Estado o “un socialismo con características chinas” (denominación oficial). Los chinos rediseñaron el capitalismo y lo pusieron al servicio del Estado (The Economist en Cerón et al. 2019). Esto se refiere a que el poder económico del Estado chino radica especialmente en el funcionamiento de sus empresas estatales (las cuales comprenden más del 90% de los capitales chinos invertidos en el exterior); así, el Estado chino se ha comportado como un Estado empresario (liderado internamente por el Partido Comunista Chino). A esto, Wu (1993) y Yeo (2002) añaden que cada empresa es una especie de “agencia” del Consejo de Estado chino para buscar nuevas posibilidades de inversión. De esta manera, como destaca Marcuello (2017), la titularidad de las empresas chinas que invierten en el extranjero es determinante porque las inversiones en sectores como energía, minería o infraestructura tienen un relevante papel en la economía nacional.

Entonces, el Estado chino tiene un rol de actor clave en el fenómeno de la IED china en el mundo. El Partido Comunista Chino tiene la capacidad de generar importantes incentivos para aumentar la producción, productividad e internacionalización de la economía manteniendo la propiedad estatal en el grueso de esta (Marcuello, 2017); así, las instituciones chinas definen, implementan, financian y evalúan los objetivos económicos diseñados por los Planes Quinquenales. Este marco institucional ofrece enormes ventajas para sus estrategias de desarrollo, en particular la expansión global de la IED china (Dussel, 2015).

A partir de ello, el Estado chino puede entenderse desde una lógica empresarial u organizacional. La internacionalización de sus capitales a través de la inversión extranjera directa (IED) no sólo puede comprenderse desde la búsqueda de mayores rentas o lucro -esto es construir empresas rentables y competitivas en el mercado internacional-, sino a partir de cómo estas empresas estatales contribuyen a alcanzar los objetivos nacionales del Estado chino. Así, en el caso de América Latina, el funcionamiento de las empresas estatales chinas (y también del pequeño sector privado con presencia de muchos mecanismos de control por parte del Estado chino) corresponde a una estrategia china geoeconómica, puesto que el poder económico actúa como un elemento fundamental en la construcción del poder nacional de los estados. Sin embargo, si bien la estrategia geoeconómica china en la región se desprende de una estrategia geopolítica global; en el caso de Perú, las empresas chinas -por lo menos hasta el momento- no se han comportado de un modo geopolítico. Un comportamiento geopolítico implicaría la injerencia china en el ámbito

político o militar peruano a partir del control de activos críticos (como la infraestructura); sin embargo, estos son fenómenos que no se han dado en Perú y por lo tanto la delimitación de los ámbitos de acción de China en Perú constituye el elemento de diferenciación entre un actuar geoeconómico -que realiza actualmente- y el geopolítico que no está presente -por lo menos hasta el momento-. En la localización de estas empresas existe un evidente pragmatismo económico, ligado a intereses políticos presentes en mayor o menor grado -dependiendo del momento histórico- (Avendaño, 2014); sin embargo, prima el elemento pragmático como un eje presente tanto en las decisiones políticas como económicas.

Así, el presente marco teórico propone entender la IED china en infraestructura en el Perú desde el paradigma ecléctico de Dunning, puesto que el tema estudiado corresponde a un fenómeno de internacionalización de las empresas chinas controladas por el Estado chino. Rialp (1999) entiende a la internacionalización de las empresas como el conjunto de operaciones para el establecimiento de vínculos entre las empresas y mercados internacionales como parte de un proceso de proyección internacional de las empresas. En el caso del Estado chino, a través de sus empresas, funciona como una empresa en sí que tiene el objetivo de proyectarse en el ámbito internacional a través de inversiones extranjeras. El objetivo de este enfoque es explicar las razones de localización y la forma cómo las empresas desarrollan sus operaciones internacionales. Este modelo, si bien corresponde a un modelo de internacionalización empresarial, puede servir para explicar la geolocalización de las empresas chinas (como brazo económico del Estado chino) en Perú.

El paradigma ecléctico de Dunning (“OLI” por sus siglas en inglés) propone que el proceso de internacionalización está determinado por la configuración de tres ventajas poseídas por las organizaciones, las cuales al combinarse determinan si vale la pena instalarse en determinado país: propiedad (*ownership*), localización (*location*) e internacionalización (*internalization*) (Dunning, 1988). Por un lado, las ventajas de propiedad se refieren a los recursos y capacidades de las organizaciones (empresas) y que pueden ser explotados en el mercado local y, también, en el contexto internacional; abarca activos intangibles, estratégicos y propios de la empresa (como capacidad tecnológica, recursos económicos, experiencia y reputación). Por otro lado, las ventajas de localización se refieren a las condiciones del país extranjero, aquellas asociadas a la ubicación de un país determinado y que resultan atractivas para las empresas internacionales (posición geográfica estratégica y beneficios de invertir en



ese país). Asimismo, las ventajas de internalización se refieren a aquellas que determinan si es mejor -para la empresa- desarrollar sus actividades económicas por sí misma (como producción propia) o a través de un acuerdo de asociación (mediante licencias o participación de una empresa local en el país extranjero). Así, las posibilidades de internacionalización de una firma descansan en su capacidad de aprovechar los tres tipos de ventajas.

Así, el paradigma ecléctico de Dunning constituye una herramienta para entender el fenómeno estudiado. Ante la ausencia de una teoría propia de Relaciones Internacionales o de Economía Política Internacional que explique las inversiones extranjeras de un país como China -en el sector de infraestructura- y su ascenso a nivel mundial (Wise, 2020), es posible utilizar pragmáticamente el enfoque empresarial propuesto. Este cruce interdisciplinario constituye una oportunidad de expansión teórica para entender un tema tan vasto como el fenómeno de China en el mundo.

En la presente investigación, las primeras dos ventajas del enfoque de Dunning (propiedad y localización) ayudan a explicar la ubicación y creciente presencia de las inversiones en infraestructura de China en Perú. Por un lado, las ventajas de localización -referidas a las condiciones del país extranjero para internacionalizar las inversiones- constituyen un elemento central del paradigma ecléctico de Dunning puesto que permiten entender la primera y segunda variable de la hipótesis planteada. La primera variable, referida a los intereses de China por los recursos naturales de Perú (especialmente metales), puede abordarse desde esta ventaja dado que la presencia nacional de estas materias primas constituye una condición geográfica de Perú como país receptor de la localización de inversiones. Así, las inversiones en infraestructura se pueden entender a partir del interés chino de construir vínculos logísticos directos con el mercado metalúrgico peruano. De la misma forma, la segunda variable, referida a la posición geográfica de Perú en Sudamérica, puede ser entendida desde la ventaja de localización de Dunning porque esta ubicación es una condición geográfica de Perú que es estratégica por su centralidad en la subregión sudamericana -que permite la interconexión y acceso físico a grandes mercados de la región- y el acceso oceánico al Pacífico.

Por otro lado, la ventaja de propiedad, referida a la posesión de conocimiento, tecnología y activos estratégicos, permite entender la tercera variable -secundaria o de carácter regional- propuesta. Las inversiones chinas en infraestructura en sectores nuevos y contextos de bajo riesgo para los capitales chinos permiten desarrollar y

establecer procesos de aprendizaje para la elaboración de proyectos sostenibles, adquirir y fortalecer conocimientos en el desarrollo de proyectos y tecnología, obtener recursos económicos que fortalezcan la capacidad de inversión de las empresas, e incrementar la competitividad de estas firmas. En el mismo sentido, la concreción de esta ventaja permite entender cómo el fortalecimiento de las principales y más grandes empresas chinas en infraestructura (los “campeones nacionales”) puede ser un factor clave e indispensable para la mejora de la imagen externa de China como un actor responsable y respetuoso con los lineamientos ambientales.

La tercera ventaja de internalización de Dunning referida a las modalidades de inversión por parte de las empresas chinas no es considerada como una herramienta explicativa del fenómeno del aumento de las inversiones chinas en infraestructura en Perú. Se considera que la inmediatez o presencia de intermediarios en las inversiones chinas en Perú no constituyen un elemento que determine el desarrollo de proyectos de infraestructura porque las empresas que invierten en proyectos en este sector lo están haciendo tanto de manera directa como a través de concesionarias o con la participación de otras empresas no chinas. Por lo tanto, solo se hará uso de dos ventajas proporcionadas por el enfoque teórico elegido.

Así, la presente investigación se realizará utilizando como enfoque teórico el paradigma ecléctico de Dunning. Este proporciona una base para el análisis cualitativo de la IED que realiza una empresa multinacional (orientada a la obtención de recursos, mercados, etc.) o incluso un Estado (Avendaño, 2014). Por ello, es posible utilizar este modelo como un marco teórico de entendimiento de la IED china en infraestructura en Perú, dado que se considera al Estado chino como un Estado empresario. Si bien el modelo de capitalismo de Estado de China permite el desarrollo de empresas privadas (hasta lo promueve y facilita) y estas constituyen el 60% de las empresas en China; en el ámbito internacional, las empresas nacionales (los “campeones nacionales”) están mejor consolidadas. Las empresas más grandes de China son principalmente de propiedad estatal; asimismo -a diferencia de la gobernanza empresarial occidental- las empresas chinas se caracterizan por la presencia de delegaciones del Partido Comunista de China en todas las empresas estatales y en la mayoría de las empresas privadas (TNI, 2020). Así, el Estado chino tiene una gran presencia en el sector económico y empresarial, es un Estado que se comporta como un empresario; por lo cual si es posible entender la internacionalización de las empresas chinas desde el modelo OLI de Dunning.

### 1.5. Marco conceptual

El objeto de estudio de esta tesis se refiere al aumento de las inversiones en infraestructura de China en Perú. El presente marco conceptual considera cuatro elementos que permiten entender el tema de esta investigación. En primer lugar, se desarrolla el concepto de política exterior económica para hacer referencia a la proyección de los intereses económicos de China para invertir en el sector de infraestructura en Perú. En segundo lugar, se considera el concepto de geoeconomía que permite entender el comportamiento de China como una potencia económica y su acercamiento a ALC. En tercer lugar, se desarrolla el concepto de infraestructura para comprender a qué tipo de proyectos se refiere el presente trabajo. En cuarto lugar, se menciona el concepto de inversiones extranjeras directas (IED) para hacer referencia a los proyectos de capital chino en Perú.

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 permite entender el accionar de China como potencia emergente que 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 su principal estrategia de política exterior económica, los objetivos de China en AL se refieren a abrir nuevos mercados a través de la participación de sus capitales, los beneficios de esta propuesta implican 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 geoeconomía plantea la necesidad de enfocarse en la importancia de la fuerza de la economía y comercio como determinantes de las relaciones internacionales. En la literatura, la geoeconomía es entendida como una disciplina que estudia la consecución de objetivos políticos de un actor a partir de sus capacidades económicas y su habilidad de manipular fuerzas del mercado; esta se potencia con la capacidad de control de bienes y capitales, y es consecuencia de la globalización e interdependencia entre países (Cerón, Cancelado, Rojas y Suárez, 2019). Edward Luttwak en 1990 -en el contexto del fin de la Guerra Fría- se refiere por primera vez a este término en el sentido de la “mezcla de la lógica del conflicto con los métodos del comercio (...), la gramática del comercio pero con la lógica de la guerra” (p. 19). Así, supone que el “campo de batalla” principal para los países pasa a ser el ámbito económico por sobre el militar, y que las acciones de los estados formulan una contraparte de carácter económico alternativa a las acciones armadas; en este sentido, los mercados adquieren un rol central como actores clave del panorama internacional. En un contexto de globalización y de presencia de intereses foráneos en los países -por la presencia de multinacionales-, no se necesita de una guerra para cambiar el panorama internacional. La economía tiene un especial lugar como un “poder duro” (similar al poder militar) que puede servir como un instrumento -por parte de un Estado- para incidir en las decisiones de otro Estado mediante sanciones económicas, embargos, proteccionismo, deslocalización, fuga de capitales. Así, el elemento económico se convierte en un arma de destrucción masiva o en un instrumento de manipulación por parte de un Estado (la guerra en el sentido bélico ya no es necesaria). Otros autores destacan el objetivo de la geoeconomía en cuanto la generación de riqueza mediante el comercio internacional en espacios extraterritoriales en aras de la formación y consolidación de bloques comerciales (Spark, 1998); otros coinciden en que tanto la geoeconomía como la geopolítica coinciden en la consecución de objetivos nacionales, pero se diferencia en los instrumentos para lograrlos (Blackwill y Harris, 2017; Scott, 2018).

En referencia al aumento de inversiones chinas en infraestructura en América Latina, este fenómeno puede entenderse desde el concepto de geoeconomía porque un porcentaje mayoritario de empresas chinas son estatales, por ende los objetivos económicos de estas empresas llegan a responder a los objetivos nacionales del Estado Chino. China es uno de los principales actores económicos en la región, los

objetivos primarios de su influencia se focalizan en la protección de su comercio y en el acceso a los recursos naturales de la región (Cerón, Cancelado, Rojas y Suárez, 2019). Dicho accionar -que se desarrolla en el plano económico- contribuye a fortalecer o aumentar el poder nacional del Estado chino. Así, las metas de crecimiento económico a partir del fomento y fortalecimiento de acciones, como el comercio y la IED en ALC, están vinculadas directamente con el objetivo de posicionamiento de China como una superpotencia en el sistema internacional. De esta manera, la lógica de la política internacional china está definida -en gran medida en función de sus objetivos económicos; por ello, en aras de mantenerlos, se utilizan herramientas geoeconómicas (acuerdos comerciales, inversión directa en grandes proyectos de infraestructura y programas de cooperación) como ofensiva diplomática.

Asimismo, cabe destacar que si bien el concepto de geoeconomía procede de la geopolítica, la geopolítica no permite analizar completamente el tema propuesto actualmente en Perú. Si bien es cierto que este fenómeno de inversiones chinas en infraestructura se entiende en el marco de la BRI como estrategia geopolítica, dado que estas inversiones -específicamente en Asia- no solo responden a una lógica comercial sino política y hasta militar (esto se plasma específicamente en la teoría del Collar de Perlas<sup>2</sup>), un fenómeno paralelo similar no ha sucedido en Perú o en la subregión de Sudamérica. Asimismo, la IED china en general no ha tenido ningún efecto a nivel político en Perú, ni ha comprometido el funcionamiento de activos críticos que afecten el bienestar nacional. Esto contrasta con casos como el de la cláusula “Anti China” en el TLC T-MEC (Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá) donde la presencia de inversiones chinas generó que se formulen cláusulas a nivel de Acuerdos Comerciales. Este caso se podría entender desde la geopolítica porque Estados Unidos propuso prohibir el comercio con economías de “no mercado” para proteger su zona de influencia (Norteamérica) (Ortiz, 2021). Entonces, el fenómeno de las inversiones chinas en infraestructura en Perú, si bien pueden entenderse, en el largo plazo, como parte de una estrategia geopolítica de China para aumentar su poder e injerencia en el mundo frente a la hegemonía de Estados Unidos; hoy por hoy, corresponde a un fenómeno solo geoeconómico.

En tercer lugar, el concepto de infraestructura se refiere a las instalaciones y

---

<sup>2</sup> La teoría o estrategia china del Collar de Perlas sostiene que China está tratando de establecer una cadena de bases navales en el océano Índico para controlar las rutas comerciales en la región y hacer frente a bases militares estadounidenses (Tucci, 2021).

medios necesarios para el desarrollo de alguna actividad. El Ministerio de Economía y Finanzas de Perú (MEF, 2019), por ejemplo, considera como infraestructura las “carreteras, ferrovías, vías de transporte aéreo y marítimo, para los servicios de electricidad y agua; ello en los rubros de transportes, comunicaciones, riego, electricidad, agua, saneamiento, salud y educación” (p. 14). En el mismo sentido, 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). 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 la presente investigación, se consideran tres rubros de infraestructura: portuario, vial y eléctrico.

En referencia a las inversiones de China en ALC, específicamente en 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 y potenciamiento de los proyectos dentro de la región, posee un carácter logístico estratégico. Parra Pérez señala que la iniciativa 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 revolucionará 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 cuarto 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 Fondo Monetario Internacional 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 la IED (Ramírez y Flores, 2006). Este tipo de inversión posee un carácter más autónomo -más aún en un contexto de mercado abierto- y no está determinado siempre por fines orientados a la cooperación y desarrollo como son los Fondos de Cooperación.

Respecto a la IED en infraestructura, actualmente, algunos sectores de la academia han señalado el problema metodológico -especialmente para la producción de datos estadísticos y formulación de la política económica de los Estados- de no diferenciar las diversas formas de inversiones extranjeras directas y entenderlas bajo la misma categoría. Dussel (2020) propone entender a los proyectos de infraestructura como “servicios entre un cliente y un proveedor mediante un contrato -usualmente resultado de un proceso de licitación, aunque el proceso puede ser por designación directa- en el cual la propiedad es del cliente” (p.2). Esta definición se diferencia del concepto de OFDI (*overseas/outbound foreign direct investment* o salida de inversión extranjera directa) -también llamado IED-, en la que “la propiedad de la inversión es de la empresa en todo momento -sin que haya un contrato entre un cliente y un proveedor-” (Dussel, 2020, p. 2).

Asimismo, dentro de la categoría de IED en infraestructura utilizada en el presente estudio, se consideran tanto los proyectos planteados mediante contrataciones, como las inversiones de propiedad privada. Ergo, los proyectos de infraestructura o IED en infraestructura no se diferencian según la propiedad del servicio o del proyecto.

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

Desde 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, la IED en infraestructura -a través del Gobierno chino- en Perú posee un carácter geoeconómico estratégico; China busca 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. El comportamiento económico de China en la región no es ajeno al de otras potencias que han buscado -y buscan- posicionarse en el panorama internacional. Al igual que las potencias europeas en el siglo XIX o EE. UU. en el siglo XX, el interés chino por infraestructuras como puertos o vías terrestres -y el cobre- responde a una necesidad estratégica de asegurarse de insumos básicos que alimenten su crecimiento nacional (Santiso, 2006).

#### 1.6. Estado del Arte

El tema de las inversiones en infraestructura de China en Perú es entendido, en la literatura, desde los motivos que explican la expansión de las empresas chinas en el mundo y los efectos de ello. Así, algunos autores estudian el fenómeno de las inversiones de China en ALC desde una perspectiva global referente a los objetivos mundiales de China de posicionarse como una superpotencia en el sistema internacional. Por otro lado, otros académicos consideran que las inversiones chinas tienen consecuencias positivas en tanto contribuyen al desarrollo de los países latinoamericanos; así, la cooperación y relaciones económicas tienen una lógica *win win* y de crecimiento compartido. Asimismo, desde una óptica más pesimista/crítica, las inversiones chinas tendrían consecuencias negativas en la región porque no priorizan cuestiones laborales ni medioambientales; los vínculos económicos con la región poseen una lógica centro-periferia, y es más la dependencia económica generada -que beneficia a China- que los beneficios para el desarrollo interno de estos países. En el presente Estado del Arte, se desarrollan dichas perspectivas presentes en la literatura.

En primer lugar, las inversiones de capital chino en infraestructura en ALC pueden ser entendidas desde una perspectiva referida a los objetivos globales del crecimiento chino en el sistema internacional, especialmente frente a la hegemonía de Estados Unidos. China, en aras de aumentar su presencia a nivel global y crecer como una gran potencia, 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 con predominio político y económico de EE. UU.-. 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 EE. UU., sus capacidades de intervención se fortalecen con rapidez mediante sus iniciativas económicas.

Respecto a las inversiones en infraestructura, la diversificación de inversiones chinas orientada a este sector es analizada como una iniciativa para fortalecer y aumentar su influencia económica a escala mundial. 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. El sector de infraestructura es un rubro clave (junto al sector extractivo, energético y agricultor) que facilita la explotación y transporte de estos recursos (mediante 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. Alcalde (2019) afirma que la estrategia de China de adquisición 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.

Gutiérrez (2019) explica que, en el ámbito externo, China busca promover un mayor nivel de inversión en el extranjero, ello como un mecanismo para promover la iniciativa BRI. De este modo, las inversiones en infraestructura pueden ser consideradas como una fase clave para el acercamiento de China a la región en el marco de la iniciativa 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 EE. UU. 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 EE. UU.; como el proyecto *Twin-Ocean Rail* (Ferrovia Transcontinental Brasil-Perú FETAB) propuesto por Xi Jinping en 2013 como alternativa 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 interés 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). En este sentido, las inversiones en infraestructura brindan resiliencia logística a China que busca 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 EE. UU. 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 EE. UU. Para EE. UU., es evidente la importancia del acercamiento China-ALC en términos económicos, influencia política y lazos de seguridad; y como factor crucial en la capacidad de Washington para proyectar su poder a nivel mundial. Yu (2015) señala que *“the economic objective is to sustain China’s economic growth and enhance its comprehensive national strength; the geopolitical objective is to ensure that while it increases its economic wealth, China also rises in the global power hierarchy”* (p. 1055). Sin embargo, es posible considerar un panorama pesimista entre las relaciones China-EE. UU. dada la creciente superposición entre los intereses y objetivos estratégicos de ambas potencias, así como dificultades que encontrará Beijing por los fuertes lazos de EE. UU. con gobiernos y grupos empresariales de la región (Ge, Canrong, Chengli, Tuosheng y Xuetong citado en Yu, 2015). Desde una visión realista estructural, Ellis (2018) afirma -acerca del ascenso de China en la región-:

*“The new world order that the PRC’s rulers are constructing with frightening rapidity and success is deceptively dangerous because economic and political subjugation of the rest of the world is not their explicit goal, but simply an unavoidable consequence, that they insist on denying, of their ascension to the top”.* (párrafo 7).

Del mismo modo, la atracción mutua entre China y ALC, en las últimas dos décadas, puede ser considerada como un ejemplo similar de paralelismo con la relación EE. UU.-ALC; Wise (2020) indica que, aunque el vínculo con EE. UU. es claramente diferente al de con China, argumenta que son complementarios y posiblemente de suma positiva, en lugar de entrar en conflicto con los intereses y preocupaciones de los EE. UU. 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 EE. UU. es dual, dinámica e insta ser estudiada continuamente (Wise, 2020).

En segundo lugar, desde los efectos de las inversiones chinas -especialmente en la región- y desde una lógica optimista, se considera que la IED de China en ALC tiene consecuencias positivas en el desarrollo de la región dado el establecimiento de

relaciones de carácter *win win*. Así, la literatura entiende a la política exterior económica china y estrategias hacia ALC con objetivos de asociación y cooperación. En este sentido, en el marco de la BRI en cuanto discurso, la participación de América Latina en esta estrategia permite a China construir y consolidar su imagen como potencia y cooperante con buenas relaciones interestatales. Como Wang (2019) indica, la BRI representa un enfoque alternativo de multilateralismo a los acuerdos muy vinculantes de las economías desarrolladas. En este sentido, China buscaría ir más allá de las ganancias -a corto plazo-, y tendría como objetivo buscar la durabilidad de las relaciones con los países de una región tradicionalmente con presencia hegemónica de otras potencias.

Respecto de las inversiones en infraestructura, Cui (2018) sostiene que China las considera 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).

En el mismo sentido, 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 ALC -entre otras regiones-. Esto se ha manifestado a través de las expresiones por parte de políticos chinos como el premier Li Keqiang que enfatizó en el rol de la inversión en infraestructura como un 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 considerada como un actor central en el actual desarrollo económico desde el sector de infraestructura de ALC. Su rol se ha visto fortalecido con la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC) -acuerdos que fomentan la inversión- con países de la región (Costa Rica, Chile y Perú). La firma de dichos tratados tiene especial importancia para la IED en infraestructura dado que facilita y potencia el desarrollo de actividades económicas (como el comercio) que precisan de este tipo de inversión. Asimismo, tiene el objetivo de impulsar las inversiones chinas en sectores no extractivos, como el de infraestructura (Wise, 2012). Wise (2020)

señala que estos acuerdos de libre comercio forman parte 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 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 (2016) y Castro (2018) afirman 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 en las propuestas de proyectos de infraestructura -más que todo en los planes ferroviarios- de China en la región. 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.

Asimismo, las inversiones en infraestructura de China son entendidas desde la posibilidad de contribuir positivamente al cierre de la brecha de infraestructura en la región. 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. 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). Esto puede explicar la receptividad de los gobiernos latinoamericanos respecto a la oferta de China como proveedor o fuente de financiamiento de proyectos de infraestructura. 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 la infraestructura, y otros rubros como medio ambiente, conectividad terrestre y marítima, energías renovables, ciencia y tecnología (Wise, 2020).

La diplomacia económica de China ha tenido un rol clave en la diversificación

de inversiones positivas para la región. Dado que la brecha de infraestructura en ALC ha puesto a la inversión en este sector como prioridad de sus planes de desarrollo, las inversiones chinas 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 es central para la diplomacia económica de China por ser 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 en el desarrollo de la región y 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.

Del mismo modo, la mejora en infraestructura configura un factor de crecimiento económico en los países en desarrollo, más aún en el actual proceso de modernización urbana y desarrollo en ALC. 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” que estimule el crecimiento económico y solucionaría el “cuello de botella” que limita el desarrollo económico de China y ALC. 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 (Cui y Zheng, 2018). Según Nolan (2016), 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.

Sobre si estos flujos de inversión extranjera directa (IED) implican vínculos de cooperación sur-sur o relaciones centro-periferia, Orozco (2018) concluye que “no existen razones determinantes para considerar a la IED china dentro de una categoría” (p. 65). Por el contrario, Slipak (2014) afirma que a pesar de que las relaciones de China se presentan como cooperación sur-sur -como las entiende Gransow (2015)-, estas “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 tercer lugar, desde una óptica pesimista/crítica, las inversiones chinas tendrían consecuencias negativas en la región porque los vínculos económicos con la

región poseen una lógica centro-periferia, y no priorizan cuestiones laborales ni medioambientales. Wise (2020) comenta que autores -como Laufer- señalan que la relación China-ALC se basa en patrones emergentes de asimetría de comercio e inversión, lo que consideran una forma de "neodependencia". Laufer (2014) propone que la firma de asociaciones estratégicas con los países latinoamericanos ha inducido a un acentuado proceso de reprimarización de las producciones regionales, producción local de ciertas manufacturas exportables determinadas por la demanda de China, y a la realización de proyectos de infraestructura orientados a facilitar sus exportaciones; es decir, las inversiones, al ser pensadas solo desde los requerimientos de China, apuntan a generar una nueva dependencia.

Asimismo, la inversión en infraestructura representa una importante oportunidad de aprendizaje para las empresas chinas que no han respondido adecuadamente ante requerimientos relativos a cuestiones culturales y reglamentaciones locales, de modo tal que han enfrentado reacciones locales adversas en temas ambientales y contaminación (Armony y Dussel, 2018). En la misma línea, 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 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 la nación anfitriona. Así, ya que los operadores chinos no se involucran con las comunidades locales, desde una perspectiva de aprendizaje cooperativo, 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 sólo 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, configuran obstáculos para el cumplimiento de los lineamientos chinos de protección ambiental y sostenibilidad. Este incumplimiento y la falta de comunicación con actores locales, aumenta la posibilidad de que se den conflictos socioambientales que afecten la continuidad o ejecución de los proyectos. 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 de proyectos de infraestructura -como el *Twin-Ocean Rail*, Aquino (2019) señala que su ejecución implica enormes desafíos ambientales -cruzar territorio amazónico con presencia de comunidades nativas-, y políticos porque a diferencia de China, los gobiernos implicados -como de Perú y Brasil- se toman mucho tiempo en desarrollar un proyecto.

Así, el aumento de las inversiones en infraestructura en ALC, si bien se presenta como una oportunidad 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. En contraste, hay iniciativas que buscan revertir esta situación. Maurin y Yeophantong (2013) sostienen que el Gobierno chino busca ser percibido y mantener una imagen de “actor responsable” en el escenario global, mediante la promoción del paradigma de sustentabilidad, se busca fortalecer la competitividad de sus empresas a través del cumplimiento de estándares sociales y ambientales. Sin embargo, como Gransow (2015) expone, 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.

Como se ha revisado en este Estado del Arte, la literatura no ha considerado el estudio de las inversiones chinas en infraestructura desde una perspectiva micro en países particulares, como es Perú. El aumento de la diversificación de capitales chinos

es dado por hecho y analizado desde una perspectiva global y regional, sin énfasis en los intereses de China por estos países en particular, o mencionado desde criterios cuantitativos. Si bien se menciona a Perú como uno de los socios económicos y principales receptores de IED china, la literatura aún no ha considerado un análisis empírico y a profundidad del por qué China ha aumentado la inversión de capitales en infraestructura en Perú. Las respuestas sobre este fenómeno son muy obvias o superficiales, ergo, en el marco de la importancia de la infraestructura de China, a nivel global y regional, pero sin considerar el espacio de Perú en este fenómeno.





## 2. Capítulo 2: Antecedentes

### 2.1. Acercamiento de China a América Latina

Los vínculos entre China y América Latina no son recientes. Entre la segunda mitad del siglo XVI e inicios del siglo XIX comenzaron los lazos económicos a partir del comercio de plata entre AL y China (entonces Imperio Chino) a través del Galeón de Manila (Aquino, 2019). No fue hasta finales de la década de 1970 que las relaciones sino-latinoamericanas se desarrollaron rápidamente; Osterloh (2018) menciona que ello fue en parte por la apertura de China al mundo en 1978 y la formulación de una política exterior de acercamiento a los países en desarrollo. Asimismo, con la política de internacionalización de empresas chinas (*Going Out of Policy*) en los 90, se acentúa el interés de China en América Latina mediante la inversión en la región (Osterloh, 2018). De esta manera, China reformuló su política exterior hacia AL priorizando la cooperación, desarrollo económico y fortalecimiento de vínculos entre Estados; guiada por el pragmatismo para la consecución de sus objetivos nacionales e internacionales. La importancia de este cambio recae en el ingreso por parte de China a múltiples espacios multilaterales de cooperación y negociación provistos por distintos regímenes internacionales, una expresión fáctica de su compromiso por una mayor apertura (Cesarin y Moneta, 2005).

Sin embargo, en términos formales, la importancia que China le da a ALC comienza a reflejarse con la publicación del primer Libro Blanco de la Política China hacia ALC (*White Policy Paper*) en 2008, en el cual se planteó la necesidad de establecer mecanismos para la cooperación integral entre ambas partes (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China, 2016). Estas interpretaciones se actualizaron, luego de más de diez años de comercio y cooperación con los países de la región, y se plasmaron en el “Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe” en 2016. Así, ALC es reconocida por China como una fuerza importante en el ámbito internacional (Creutzfeldt, 2016). En el marco de ello, considerando los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica (establecidos en 1954) y el principio de “Una Sola China” (establecido en 1971), el Libro Blanco postula los objetivos “Cinco En Uno”: promoción del respeto confianza, comprensión y apoyo en temas vinculados a intereses políticos fundamentales, profundización de la cooperación económica, comercial, expansión de vínculos culturales y humanísticos,

mayor coordinación internacional, e impulso de relaciones bilaterales (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China, 2016). Asimismo, se reafirma el interés por la región al posicionar al Foro China - CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños) como la nueva plataforma de cooperación entre China y los países latinoamericanos (Osterloh, 2018).

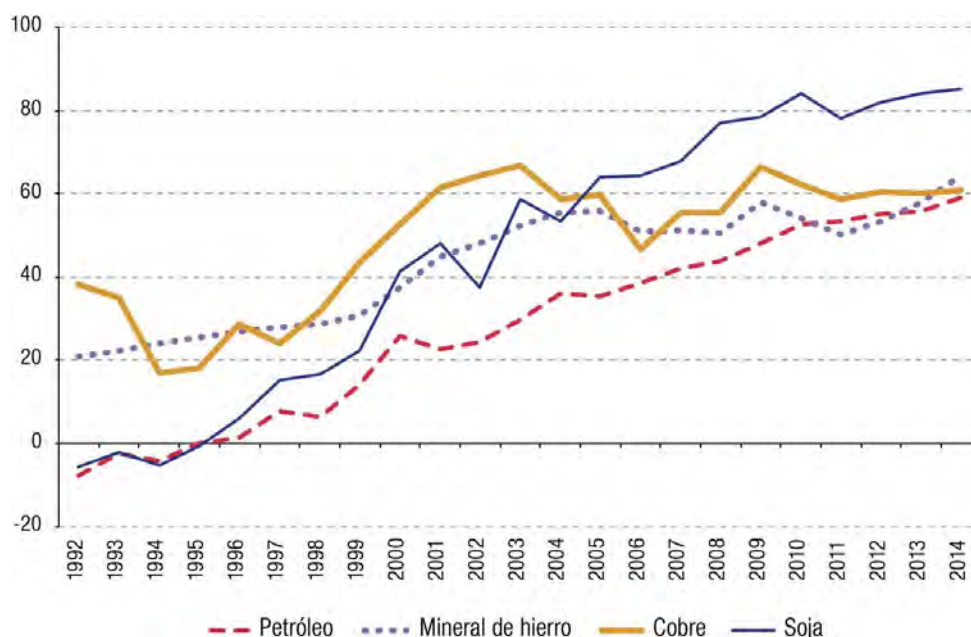
De este modo, si bien China se consolida como una potencia emergente desde fines del último siglo, a mediados de la década de 2000 comienza a establecer una estrategia global y a considerar a América Latina como región clave que le permite alcanzar dichos fines. Desde inicios del siglo XXI, dadas las necesidades de construcción de infraestructura, crecimiento de la clase media, urbanización y consolidación de su industria manufacturera, China aumentó su demanda por materias primas y ello reportó grandes ingresos a los países exportadores (como los países de AL). De ser una economía principalmente agrícola y alejada del mundo, China se convirtió en el principal consumidor de productos básicos, principalmente de metales como el cobre y productos agrícolas como la soja (Jaramillo, Lenhmann y Moreno, 2009). En este sentido, ALC fue una de las regiones más beneficiadas por el aumento de la demanda de China por *commodities* (Osterloh, 2018), ya que el creciente consumo de materias primas por parte de China tuvo un impacto positivo sobre los precios de los *commodities*, el aumento del precio del cobre especialmente se explica por la mayor demanda china (Jaramillo et al., 2009).

A partir de ello, a pesar de que el ritmo de crecimiento económico de China (tomando como referencia el Producto Bruto Interno PBI) es cada vez menor<sup>3</sup>, sigue siendo un principal importador de materias primas de Latinoamérica; por lo cual el interés de China por la región se mantendrá en el largo plazo. Asimismo, el grado de dependencia de China por las importaciones de materias primas de AL posee una tendencia creciente; en particular, las importaciones de petróleo, hierro, cobre y soja que representan más del 70% de las importaciones chinas desde la región (ver gráfico 2) (Rocha y Bielschowsky, 2018). Se considera que esta tendencia es paralela a la reprimarización -o desindustrialización- de América Latina, ergo a la orientación de la estructura productiva basada en productos primarios, a lo cual China buscaría contribuir (Simonit, 2016).

---

<sup>3</sup> La tasa de crecimiento en 2000 fue de 8.49%, alcanzó un pico máximo de 14.23% en 2007, pero el ritmo fue decreciendo hasta llegar a 5.95% de crecimiento en 2019 (Banco Mundial, 2020).

Gráfico 2 - China: grado de dependencia de las importaciones de materias primas seleccionadas, 1992-2014 (En porcentajes)



Fuente: Rocha y Bielschowsky 2018: 14

## 2.2. El rol de América Latina en la BRI

Diversos observadores internacionales ya señalan de manera determinante la existencia de una competencia entre China y Estados Unidos, y el papel de América Latina como un espacio en pugna (Alcalde, 2016). En este sentido, se subrayan los intereses políticos chinos en la región y acciones que refuerzan sus estrategias globales en un mundo multipolar, por lo cual estaría tratando de restar influencia regional a Estados Unidos que ha sido la potencia hegemónica durante años (Lehoczki, 2015).

En este contexto, la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative - BRI) como una estrategia de política exterior china le ha permitido formular acciones con el objetivo de establecer vínculos de carácter comercial, diplomático, cultural y de cooperación con países latinoamericanos. Así, la BRI funciona como un instrumento para restaurar y legitimar la influencia de China como potencia mundial.

Esta surge en 2013, como propuesta de Xi Jinping, bajo la idea de la Nueva Ruta de la Seda entre Europa, Asia y África -en una versión terrestre y otra marítima-. Sin embargo, esta iniciativa se plantea originalmente como un discurso de integración. Recién en 2015, se oficializó como *Belt and Road Initiative* bajo un documento firmado por el Consejo Estatal Chino que establece principios esenciales

de la diplomacia china como la cooperación *win-win*, la integración de China en el sistema económico mundial y la promoción de un mundo multipolar, globalización económica, diversidad cultural y mayor aplicación de tratados internacionales dentro del régimen mundial de libre comercio y la economía mundial abierta a la competencia regional (National Development and Reform Commission, 2015). Este proyecto considera como un elemento central a la inversión en infraestructura. En este sentido, China busca reforzar estratégicamente su seguridad, sus recursos y alimentos, y tener un rol de liderazgo entre sus vecinos, abarcando la mayor cantidad de países.

Recién en 2018, China invita a América Latina y el Caribe para que se adhieran a la iniciativa. Santa Gadea (2021)<sup>4</sup> señala que AL entra en el momento en el que China hace el tránsito de la BRI, de una visión regional a una visión global; así, la BRI es parte de su política exterior y constituye una plataforma privilegiada para su relación con países en desarrollo. Así, si bien AL no es el primer grupo en recibir las inversiones en infraestructura -en el marco de la BRI-, sí constituye parte del proceso de internacionalización de China y globalización de esta estrategia de construcción de corredores económicos entre China y países en desarrollo.

Desde otra óptica, si bien la BRI puede ser analizada en la literatura como una estrategia de política exterior, también puede ser entendida como un discurso que le permite a China mejorar su imagen como potencia. Como Wang (2019) indica, la BRI no posee bases concretas en tratados o instituciones ya que representa un enfoque alternativo al multilateralismo a través de una especie de modelo alternativo chino a los acuerdos comerciales vinculantes que proponen las economías desarrolladas. Así, cuanto más países están adheridos a su iniciativa, China mejora su imagen de actor cooperante. Serrano, Telias y Urdinez (2020) destacan que el pragmatismo es la esencia de unirse a la BRI ya que no posee efectos vinculantes ni un proceso de adhesión regulado; por ello, los memorandos firmados tienen un carácter claramente diplomático.

A partir de ello, se puede entender a la BRI como un discurso que posee un enfoque de cooperación, mediante el cual China pretende alcanzar una relación integral e ir más allá del margen de la ganancia, busca el largo plazo y durabilidad. Como menciona Cau (2018), China presenta a la BRI como una plataforma de cooperación que promete redefinir la economía de los miembros adheridos, se

---

<sup>4</sup> Entrevista a Rosario Santa Gadea, especialista en comercio internacional e inversiones, infraestructura y logística para la inserción internacional de América del Sur, relaciones con Asia-Pacífico, China, y la Alianza del Pacífico.

promueve el acceso a beneficios equitativos producto de las oportunidades comerciales y posibilidad de participar de los proyectos -especialmente de infraestructura- que se realicen en el marco de la BRI. Al respecto, Salazar (2021)<sup>5</sup> indica que esto se complementa con los compromisos chinos por establecer mejores estándares ambientales para sus inversiones extranjeras; en un contexto en que el escenario climático global es muy crítico, este panorama repercute negativamente en sus empresas y limita su economía porque sus inversiones están involucradas con la economía mundial. La Guía de Desarrollo Verde del Gobierno chino es una iniciativa que por primera vez establece criterios ambientales en el marco de los proyectos de la BRI, se busca que las inversiones extranjeras cumplan más de lo que los marcos legales de cada país en los que operan piden. China es consciente que su iniciativa BRI tiene un alto impacto a nivel ambiental, lo cual no permitiría el establecimiento de relaciones de cooperación y comerciales duraderas con los países, por ello se están esforzando en impulsar lineamientos, en el marco de la iniciativa BRI, para atraer más países a la estrategia (Salazar, 2021).

Respecto de Perú, en 2019 China y Perú firmaron el “Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Popular China sobre la Cooperación en el Marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”. Si bien esto no implica un acuerdo vinculante, sí es un instrumento que fortalece la relación sino-peruana. Aun así, como señalan Serrano et al. (2020), cabe resaltar que la firma de este tipo de documentos debería entenderse más que todo como un “trofeo” para la diplomacia china; el nivel de interdependencia económica no determina del todo la adhesión de los países a medidas de cooperación chinas como la BRI, desde la política interna pueden surgir grupos opuestos a la firma de este tipo de acuerdos. No obstante, en el caso de Perú, su adhesión a la BRI sí puede entenderse en el sentido de estrechamiento de relaciones con China dado que es su principal socio comercial y gran inversor, la firma de este documento solo es muestra de que el vínculo es estable y tiene una proyección en el largo plazo.

De los 33 países miembros de la CELAC (antes de la salida de Brasil en 2020), Brasil, Bahamas, Colombia y México no se han adherido a la iniciativa. Argentina recién se adhirió en 2022. El caso de Brasil es paradójico pues es el principal socio

---

<sup>5</sup> Entrevista realizada a Ciro Salazar, especialista en Gobernanza y Gestión Ambiental de DAR.

chino de AL (American Enterprise Institute AEI, 2020); además que fue considerado para proyectos centrales en el marco de la BRI como el Twin-Ocean Rail (Ferroviía Transcontinental Brasil-Perú FETAB) propuesto por Xi Jinping en 2013.

### 2.3. El problema de infraestructura en Perú

La inversión en infraestructura puede contribuir efectivamente al desarrollo económico y social de los países y regiones; así, su inadecuada provisión puede configurar un obstáculo en lograr estos objetivos. Como destacan Cui y Zheng (2018), existe una gran demanda de inversión para la infraestructura en ALC; la carencia de inversión y la falta de mantenimiento en infraestructura causan un serio desequilibrio entre la demanda de inversión en infraestructura y la capacidad limitada para satisfacerla, tal desequilibrio se amplía y da lugar a la “brecha de infraestructura”.

Realmente no hay una estimación única del total de la inversión en infraestructura en América Latina, las cifras referenciales son obtenidas a partir de estimaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), CAF (Corporación Andina de Fomento), CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), y bases comerciales como IJ Global e InfraLatam. El BID (2019) estima que entre 2011 y 2015, el total de la inversión en infraestructura en la región alcanzó casi US\$483 mil millones; si bien en este periodo la inversión en este rubro habría aumentado en 3.5% del PIB regional en promedio -aproximadamente-, se estima que las brechas equivalen a aproximadamente 2.5% del PIB (cerca de US\$150 mil millones anuales). Esto revela que la inversión en infraestructura es muy baja en la región; asimismo, hay variaciones muy considerables entre los países.

La amplitud de la brecha de infraestructura en América Latina puede ser explicada desde los problemas presupuestarios de los Gobiernos, la falta de personal capacitado para el desarrollo de proyectos viables y sostenibles, y la incapacidad legal e institucional de los países para definir, priorizar y administrar proyectos de infraestructura complejos que combinen fuentes de financiamiento, y además que necesiten de un largo periodo de tiempo para ser culminados exitosamente (BID, 2019). Asimismo, al llevar a cabo la construcción de infraestructura, los países en ALC afrontan múltiples desafíos en áreas como la política, la tecnología, el capital, la sociedad, el medio ambiente, etc., de los cuales la falta de capital es el mayor obstáculo (Cui y Zheng, 2018).

Respecto de la inversión en infraestructura en Perú, se ubica en el puesto 85 de 140; al mismo nivel que Brasil y Colombia, pero por debajo de Chile, México, Ecuador, Uruguay y Argentina; sin embargo, su nivel de infraestructura es menor a lo que debería tener, si se toma en cuenta su ingreso per cápita (BID, 2020). Según indican la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) y el Ministerio de Relaciones Exteriores (MINRE), la brecha en infraestructura asciende a 363 000 millones de soles (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2020).

A pesar de los esfuerzos por parte del Estado peruano para lograr reducir la brecha de infraestructura, aún no se alcanzan niveles deseables de competitividad y productividad que aseguren la mejora de la calidad del acceso a servicios públicos, mayor conectividad y desarrollo económico. Con el objetivo de alcanzar sus metas, en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional 2010-2021 de Perú se propone acelerar la implementación de proyectos de infraestructura a gran escala, como la construcción y refaccionamiento de puertos y aeropuertos, el establecimiento de una red nacional de carreteras que conecta efectivamente el país, el comienzo de la línea ferroviaria Huacho-Lima-Ica (el proyecto “Tren de Cercanías” Lima-Ica está a cargo de la empresa china China Railways) y la construcción de una red de fibra óptica (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de China en Perú, en Cui y Zheng, 2018). Asimismo, en 2019 se creó el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) en el marco del Plan Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP). En concordancia con el objetivo de esta política de dotar al país de infraestructura económica y social de calidad, el PNIC entiende a la brecha de infraestructura como uno de los principales obstáculos en el desarrollo nacional y constituye un primer esfuerzo por parte del Estado de definir una visión y objetivos, priorizar proyectos y articular inversiones para potenciar el crecimiento, competitividad y desarrollo sostenible en el país (MEF, 2019).

La participación de actores privados a través de la concesión de proyectos e inversiones directas han sido clave para no acrecentar la brecha. Desde la política exterior económica del Estado peruano, la promoción de las inversiones tiene especial importancia. Dado que Perú es un país con una amplia brecha de infraestructura que no puede ser gestionada solo por el Estado; por medio de la diplomacia económica, el Estado busca captar inversiones en infraestructura social y productiva, que contribuya al progreso económico y al cierre de brechas (Proinversión, 2016).

Sin embargo, por parte de Perú no hay ningún plan de desarrollo de infraestructura, conectividad o conexión que se ejecute efectivamente, esto es coherente con el bajo coeficiente de desarrollo de infraestructura del país. Capuñay (2021)<sup>6</sup> señala que los proyectos de IED china en infraestructura en Perú se han desarrollado, desde 2016, de manera independiente. Por ello que las empresas chinas han desarrollado los proyectos sin considerar la infraestructura que actualmente existe. Capuñay (2021) hace énfasis en la falta de iniciativa -por parte de Perú- en el Comité de Diálogo Económico y Estratégico<sup>7</sup> en el que participa el Gobierno y empresas chinas; en este espacio, Perú ofrece los proyectos que desea desarrollar y las empresas chinas ofrecen el capital para los proyectos que les interesan. Lo óptimo sería que la oferta peruana se dé acorde a un plan de desarrollo de infraestructura o para fortalecer las cadenas productivas; sin embargo, lo que en 2015 se planteó como un comité anual o bianual, no se concretó y solo se logró realizar una segunda -y última- reunión.

Considerando los límites del presupuesto nacional, flujos locales de inversión y la falta de compromiso del Estado peruano para ejecutar eficientemente los planes de desarrollo de infraestructura, la inversión extranjera es crucial para dirigir recursos en aras del cierre de la brecha de infraestructura.

En suma, el flujo de capitales que ingresa en forma de inversión extranjera directa tiene el potencial de impulsar el desarrollo económico, favorecer la modernización de la economía y contribuir al cierre de brechas como la de infraestructura (de la Cruz, 2018).

#### 2.4. Inversión china en Perú y mapeo de los proyectos

Si bien las relaciones económicas entre Perú y China datan del siglo XVI (entonces Imperio Chino), desde 1990, los temas económicos y comerciales cobran mayor relevancia en las relaciones bilaterales; así, la inversión extranjera directa (IED) china se hace presente en Perú de manera notable (García y Moyano, 2019). De esta manera, en el marco de la *Going Out Policy de China*, se dio la primera oleada de

<sup>6</sup> Entrevista a Juan Carlos Capuñay (ex Embajador del Perú en China y Japón, y ex Director Ejecutivo de la Secretaría Internacional de APEC).

<sup>7</sup> El Comité de Diálogo Económico y Estratégico constituye un mecanismo para fortalecer e institucionalizar la Asociación Estratégica entre China y Perú en asuntos económicos, con el objetivo de fortalecer la confianza mutua e implementar los objetivos comunes planteados en dicha relación (Cano, 2017).

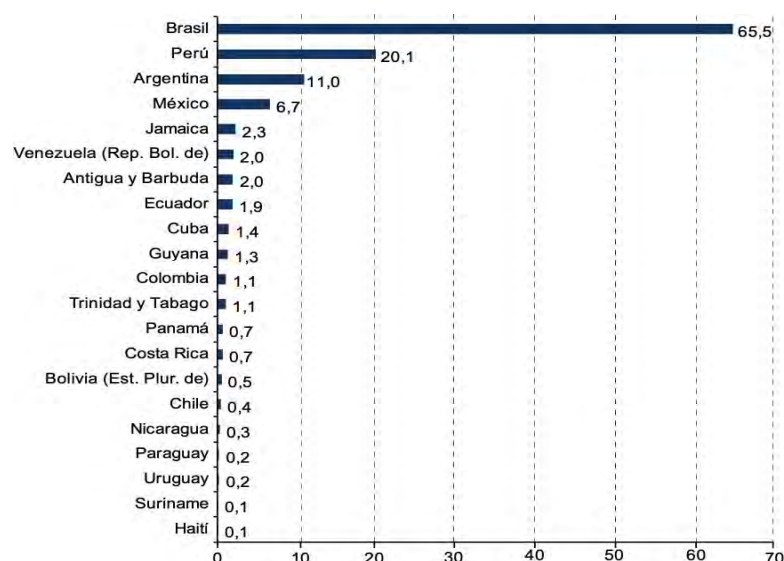


inversiones en el país. En 1992, con la compra del centro minero Marcona -de la empresa estatal peruana Hierro Perú- por la compañía china Shougang, China realizó su primera inversión directa en Perú; posteriormente, en 1993, China National Petroleum Company adquirió los lotes VI y VII de Talara (Zanabria, 2015). No obstante, los flujos de capital chino comenzaron a ganar más relevancia desde la década de 2000, lo cual coincide con el periodo del *boom* de las materias primas en la región, durante el cual China se convirtió en el principal demandante de productos básicos.

La IED china en Perú ha seguido el patrón de inversiones vinculadas a los recursos naturales en AL. Como señala de la Cruz (2018), las adquisiciones e inversiones chinas en sectores extractivos y energéticos en ALC corroboran su estrategia de búsqueda de materias primas y diversificación de sus canales de abastecimiento energético; el 88% de las adquisiciones chinas se realizan en el sector energético y minero, de este porcentaje, el 27% de las inversiones chinas corresponden al sector minero y el 47% de las adquisiciones se dieron en el sector energético (CEPAL, 2018).

Asimismo, Perú es el segundo receptor de IED china en la región (después de Brasil); según la CEPAL (2018) las entradas alcanzan US\$ 20.1 mil millones desde 2005 (gráfico 3), el China Global Investment Tracker señala que las cifras llegan a US\$ 29.25 mil millones hasta 2020 (AEI, 2020). Esto respecto a la IED china que llega a Perú. En contraste, las cifras de inversión china desde los reportes de Perú no corresponden con los datos mencionados.

Gráfico 3 - Estimación de entradas de inversión extranjera directa (IED) desde China, por país de destino (2005 - 2017) (En miles de millones de dólares)



Fuente: CEPAL 2018

Tal como se mencionó anteriormente, la errónea distinción de capitales en los reportes peruanos -que no considera la participación de terceros países y paraísos fiscales como plataformas intermediarias en las operaciones financieras de la IED china- constituye un tema metodológico que distorsiona los montos de IED china que llegan a Perú. Como destaca Ortiz (2017), en Perú, la IED no se clasifica según el origen; por ello es que en los reportes oficiales de la agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión), entre los principales inversores de IED en Perú (en sectores extractivos, de infraestructura y comercio) no se encuentra China<sup>8</sup>. Esto contrasta con los resultados de reportes de agencias y grupos de investigación no estatales y declaraciones de representantes chinos. Por ejemplo, en 2017, el embajador chino Jia Guide destacó que la IED china en Perú había superado los US \$18 mil millones (El Peruano citado en de la Cruz, 2017).

El principal sector de inversión china en Perú es el extractivo (minería e hidrocarburos). Las exportaciones peruanas (solo en 2019) fueron lideradas por minerales de cobre, concentrados, refinado y aleaciones de cobre (US \$12.2 mil millones); oro en bruto, semi manufacturado o en polvo (US\$ 6.76 mil millones); aceites de petróleo o minerales bituminosos (US\$ 2.21 mil millones); minerales de zinc y sus concentrados (US\$ 1.65 mil millones); minerales de plomo y sus concentrados

<sup>8</sup> Como se muestra en los cuadros Anexos B y C, los principales inversores (en los sectores extractivos, de infraestructura y comercio) entre 2011 y 2020 son España, Chile, Colombia y Brasil. Asimismo, se registró que el *stock* de inversiones chinas al 2017 solo fue de US \$234 millones (Proinversión 2020).

(US\$ 1.01 mil millones); y minerales de hierro y sus concentrados (US\$ 982 millones) (Observatory of Economic Complexity OEC, 2019). De estas exportaciones, el principal comprador es China por US\$13.6 mil millones (OEC, 2019). Así, la IED china se concentra principalmente en el rubro extractivo peruano de minería e hidrocarburos, y ocupa más del 30% de las inversiones en este sector (Novak y Namihas, 2017). Asimismo, los principales proyectos mineros de IED china son; la unidad de Marcona a cargo de la Shougang Hierro Perú y es la mina de hierro más importante del país (Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía - SNMPW, 2021), la mina polimetálica de Toromocho de la Minera Chinalco que es muy importante en la extracción de cobre (SNMPW, 2021), y el consorcio minero de Las Bambas subsidiaria de MMG Limited que es una de las minas de cobre más grandes del mundo (MINEM, 2020).

Ante este panorama de interés de China por el sector extractivo peruano, es posible entender la importancia de la IED en infraestructura para la potencia asiática. Desde 2016, la IED china que antes estaba enfocadas principalmente a rubros extractivos, parece estar diversificándose hacia el sector de infraestructura. Si bien la magnitud de inversiones en proyectos de infraestructura no es comparable con los flujos de capital en el sector minero e hidrocarburos, poseen una tendencia creciente. En la siguiente tabla 1, se mencionan los más grandes proyectos en infraestructura desde 2013; sin embargo, para fines de esta investigación, el periodo de estudio comienza 2016, dado que desde ese año, comienza la tendencia de aumento de inversiones de China de forma más notoria y constante.

Cuadro 3 - Proyectos de inversión china en infraestructura (2013 - 2019)

Año	Proyecto	Rubro	Empresa	Monto (\$mills.)	Uso estratégico
2013	Pomacocha Power S.A.C	Estación eléctrica	Chinalco Mining Corporation International	385	Abastecimiento eléctrico al proyecto minero Toromocho
2016	San Gabán III	Planta hidroeléctrica	China Three Gorges (Hydro Global Peru) y Energías de Portugal	448	Es la tercera ampliación de la planta hidroeléctrica San Gabán. Tiene como objetivo abastecer a la Red Nacional de Perú.
2017	Hidrovía Amazónica	Hidrovía, vía de transporte	SHINOHYDRO y Construcción y Administración S.A	95	Ruta alternativa para exportaciones a Asia (interés a largo plazo)
2019	Central Hidroeléctrica de Chaglla	Planta hidroeléctrica	China Three Gorges y Energías de Portugal	1400	Tiene una capacidad de generación de energía correspondiente al 10% de la capacidad hídrica total del país y produce aproximadamente 5% del total de energía generada en el país.
2019	Puerto de Chancay	Terminales Portuarios	Cosco Shipping Ports y Volcán Compañía Minera	3000	Alternativa descentralizada para el comercio internacional en Perú
2019	Luz del Sur (compra)	Compañía de distribución eléctrica	Yangtze Power Co. (subsidiaria de China Three Gorges)	3590	Sostiene más del 30% del mercado de distribución de electricidad en el país. Su posesión da acceso a la Hidroeléctrica de Santa Teresa que abastece a minas del sur.

Fuente: Elaboración propia

Las empresas chinas involucradas son de gran relevancia a nivel mundial. Si bien los montos de inversión podrían descartar la consideración de estos proyectos como relevantes, los accionistas mayoritarios o dueños de los consorcios a cargo de los proyectos, tienen una relevancia a nivel mundial que no puede ser obviada. Chinalco Mining Corporation International es un conglomerado estatal líder en metales y minería con sede en China, cuyo potencial de crecimiento está en línea con las iniciativas de China en la obtención de recursos minerales en el extranjero para satisfacer su creciente demanda (CHINALCO CMC, s.f.). Del mismo modo, China Three Gorges (CTG) es una empresa eléctrica estatal líder en la generación de energía renovable, fue responsable de la construcción de la mayor central hidroeléctrica del mundo, la Represa de las Tres Gargantas en China. CTG subsidia compañías estatales como China Yangtze Power Co. (CYPC), la compañía de energía eléctrica más cotizada en China y la hidroeléctrica más cotizada a nivel mundial (CYPC, s.f.). Luz del Sur es su primera adquisición de activos de distribución de energía en un mercado extranjero establecido; esta transacción es un hito clave en la

ampliación activa de la cadena industrial de CYPC (Bnamericas, 2020). A su vez, SINOHYDRO es una empresa estatal del grupo POWER CHINA que se dedica a la construcción de instalaciones de infraestructura vial (SINOHYDRO BUREAU, s.f); constituye una de las más grandes empresas de ingeniería y contrataciones a nivel mundial. En el mismo sentido, Cosco Shipping Ports Limited es una empresa operadora de puertos líder en el mundo -subsidiaria de China COSCO Shipping Corporation Limited-. Es la empresa de negocio integrado portuario más grande del mundo y ha ejecutado proyectos en las cinco principales regiones portuarias de China, en el Sudeste de Asia, Medio Oriente, Europa, Sudamérica y en el Mediterráneo (Volcan, 2019 y COSCO SHIPPING, s.f). Además, Cosco es dueña de una de las navieras más grandes del mundo, COSCO Shipping Lines Co. Ltd. e integra la alianza global de empresas navieras líderes en el mercado, OCEAN Alliance (Volcan, 2019).

A pesar de que los proyectos en infraestructura iniciados desde mediados de la última década no llegan a alcanzar el nivel de inversión de proyectos de sectores mineros e hidrocarburos, no pueden ser vistos como proyectos aislados. La relevancia e importancia de dichos planes radica en que están a cargo de empresas muy importantes, además del potencial a largo plazo que estos representan en cuanto permiten una resiliencia logística y autonomía para el funcionamiento de las empresas chinas.

## 2.5. IED en infraestructura en América Latina (casos de Brasil, Argentina, Chile y Ecuador)

El aumento de inversiones chinas en infraestructura, si bien es un fenómeno global, constituye la última y más ambiciosa fase de la compleja relación entre América Latina (AL) y China hasta ahora. En el marco de la BRI, se considera como clave la inversión en este rubro para lograr una interconectividad global que permita a China facilitar el flujo económico y potenciar el comercio en la región, lo cual contribuiría a su desarrollo económico y posicionamiento geoeconómico como potencia mundial. América Latina es una región importante para China por la presencia de grandes reservas de recursos naturales y materias primas, materiales que China necesita para fortalecer y desarrollar su economía. Rocha y Bielschowsky (2018) señalan que este interés de China se vincula con sus objetivos de seguridad nacional y autonomía para crecer a largo plazo. Sin embargo, Latinoamérica también es relevante para China en

términos de su búsqueda por crecer y posicionarse como una superpotencia en el sistema internacional, para lo cual necesita ganar presencia e influencia en una región con una histórica hegemonía de Estados Unidos (EE. UU.). Actualmente, China no solo es el segundo socio comercial de la región (después de EE. UU.), sino que los bancos chinos son las principales fuentes de financiamiento (superando al Banco Interamericano de Desarrollo y al Banco Mundial) (Rooney, 2019). Para lograr tales fines, la infraestructura es de especial importancia, pues permite la interconexión de mercados, potenciación del comercio con la región, y -en un futuro- la vinculación física de la región con el mercado asiático (la BRI tiene este fin).

Si bien esta investigación se enfoca en el fenómeno del aumento de las inversiones en infraestructura en Perú, vale la pena describir las principales tendencias de los proyectos de infraestructura de China en la región; especialmente de países que poseen flujos de IED o son socios comerciales de similar magnitud que Perú. Por ello, se consideran en esta sección a Brasil, Argentina, Ecuador y Chile. Esta selección se justifica por el tipo de vínculo de estos países con China y la concentración de IED de China, especialmente en el sector de infraestructura. Argentina, Brasil, Chile y Ecuador son socios estratégicos integrales de China (al igual que Perú), esto implica un vínculo de cooperación -sostenible en el largo plazo- de tercer nivel de integración en una amplia gama de áreas (Santa Gadea, 2019); Chile y Perú son los únicos países de Sudamérica que poseen simultáneamente el estatus de socios estratégicos integrales y han firmado un TLC con China. Asimismo, China es el principal socio comercial de Brasil, Chile (y Perú) (OEC, 2019), y recientemente de Argentina, desplazando a Brasil (OEC, 2019), y uno de los principales socios comerciales de Ecuador (con una tendencia creciente desde 2017) (OEC, 2019 y Asociación Latinoamericana de Integración ALADI, 2020). En el caso de Brasil, Argentina, Perú y Ecuador -y Venezuela-, estas economías concentran la mayor cantidad de IED china en la región (CEPAL, 2018 y AEI, 2020). En el sector de infraestructura, estos países son importantes receptores de IED china. Según el Monitor de la Infraestructura China en ALC 2020, en Argentina (US \$ 30,618 millones), Ecuador (US \$ 9,265 millones), Perú (US \$ 7,461 millones) y Brasil (US \$ 5,184 millones) -entre 2005 y 2019- se ejecutaron los mayores proyectos de infraestructura en la región (Dussel, 2020). En el caso de Chile, si bien no es uno de los países de la región con mayor concentración de IED en infraestructura, los capitales chinos están cada vez más presentes en el sector energético a través de la adquisición de activos

críticos como el suministro eléctrico; este es un fenómeno que está muy presente también en Ecuador, Brasil y -en menor medida- en Perú.

### 2.5.1. Brasil

Brasil es uno de los diez mayores socios comerciales de China en el mundo, es el primer exportador y el segundo importador de la región con relación a China (OEC, 2019). Según las estimaciones, en la última década, la IED china en este país supera los \$66 mil millones (AEI, 2020) y el 27% de sus exportaciones anuales tienen como destino a China (como principal destino) (OEC, 2019). Los principales recursos naturales por los que China tiene interés en Brasil son la soya (y sus derivados), petróleo y hierro (OEC, 2019).

Sin embargo, como mencionan Hiratuka y Sarti (2016), dada la escasez de inversión en sectores de valor añadido (unida a la predominante importación de productos manufacturados chinos), la producción industrial brasileña se ha visto gravemente perjudicada. Esto parece haber generado una amenaza de reprimarización de su economía, lo cual ha generado un miedo a una posible “nueva dependencia” de Brasil por China. El temor consiste en que la predominancia de las exportaciones primarias viene acompañada conjuntamente con el abandono de una estrategia de desarrollo nacional autónomo (Meireles, 2017). Es cierto que esta desconfianza generó que el Gobierno de Brasil determine la priorización de inversión china en infraestructura en lugar de la explotación directa de recursos naturales, esto para equilibrar la balanza de fuerzas entre dos socios tan asimétricamente desiguales; sin embargo, como Meireles (2017) destaca, en realidad China parece que se ha dirigido a asegurar a largo plazo a Brasil como un proveedor cautivo de materias primas baratas para seguir con su propia agenda de desarrollo; por ello, incluso si se ejecuta una nueva agenda de “cooperación” entre ambas naciones, es incierto que el patrón de comercio China-Brasil se altere sustancialmente a favor de los intereses de mantener la industrialización brasileña. Esto se refuerza con la inversión china en la compra de tierras para cultivo de alimentos en Brasil (y Argentina), lo cual es un tema que genera muchas críticas a nivel nacional (Shambaugh, 2013).

Las exportaciones brasileñas y el comercio sino-brasileño tienen como un factor restrictivo la ausencia de redes de infraestructura de transporte terrestre (Ellis citado en Alcalde, 2019); si bien la brecha de infraestructura es un fenómeno regional,

dado que Brasil es un socio tan importante para China en Sudamérica, este problema tiene implicancias más relevantes. Por ello, no es de extrañar el gran interés de China por establecer vínculos de inversión en el sector de infraestructura de forma directa o a través de alianzas con Estados vecinos para obras transfronterizas (como con Perú) (Vallim y Melo, 2016). En este sentido, Hiratuka (2018) afirma que los proyectos de infraestructura en Brasil han mostrado una tendencia creciente y poseen un rol importante como un aspecto fundamental en el fortalecimiento de las relaciones bilaterales con China. Esto se refuerza con el hecho de que Brasil (junto a Argentina, Ecuador y Venezuela) es uno de los mayores receptores del grueso de préstamos chinos para proyectos de infraestructura y de extracción de recursos en la región (Ray y Gallagher, 2015). Así, una de las principales características de la IED china en Brasil es la diversificación de inversiones y aumento de participación en el sector de infraestructura (especialmente en el sector energético); si bien hasta 2014, el sector extractivo era el más importante, ahora hay una especial atención por el rubro de infraestructura (Hiratuka, 2018).

En el rubro vial, la ferroviaria bioceánica o transamazónica -en el marco del proyecto de integración física del FETAB-, que pensaba unir el Pacífico -desde Perú- con el Atlántico -desde Brasil-, ha sido uno de los principales proyectos de interconexión regional con participación china para potenciar el mercado brasileño como una vía alternativa para el comercio de productos agrícolas (como la soya) y minerales. Desde la perspectiva de Brasil, este proyecto tuvo una especial atención porque permitiría aminorar los costos de comercialización de las materias primas del país (especialmente de soya) para que los productos brasileños sean más competitivos (especialmente en el mercado chino) (Vallim y Melo, 2016). Si bien cuando este proyecto fue planteado generó muchas expectativas como una infraestructura clave en el marco de la BRI, no se llegó a concretar por factores de coordinación entre Gobiernos y de afectación medioambiental (Aquino, 2019). Otro rubro importante de IED china en Brasil, durante la última década, es el sector energético (AIE, 2020), en el cual se han dado grandes adquisiciones de compañías y plantas eléctricas por parte de empresas chinas. Según estimaciones del Monitor de la OFDI China en ALC/Red ALC-China y el China Global Investment Tracker, entre 2010 y 2015, la inversión en proyectos chinos de infraestructura ha alcanzado US \$16.6 mil millones; las adquisiciones en el sector energético por parte de las empresas State Grid y China Three Gorges constituyen la mayor parte de estos montos de



inversión (Hiratuka, 2018). Asimismo, solo en 2017, la adquisición de compañías de electricidad por parte de firmas chinas superó los US \$10 mil millones; State Grid se convirtió en la mayor compañía de electricidad integrada de Brasil y China Three Gorges, en el principal productor privado de electricidad del país (Busch, 2020).

### 2.5.2. Argentina

Argentina es uno de los países latinoamericanos de especial interés para China. Según estimaciones, en la última década, el flujo de inversiones chinas a este país supera los US \$25 mil millones (AEI, 2020), y en 2020 las exportaciones argentinas a China alcanzaron US \$5,244 millones (IMF, 2021). Así, Argentina es el origen de la mayor parte de las exportaciones de ALC a China (junto con Brasil, Chile y Perú), y uno de los mayores receptores de *stock* de IED china en la región (junto a Brasil y Perú). Este país es el segundo proveedor de recursos alimentarios de China (OEC, 2019). Los principales *commodities* que importa China de Argentina son la soja, la carne bovina y los aceites de petróleo (OEC, 2019). Asimismo, desde 2010, los principales sectores de interés para China son el de transporte, energético, metalúrgico, y tecnológico (AEI, 2020). Actualmente, China ha desplazado a Brasil, por primera vez en la historia, como el principal socio comercial de Argentina (OEC, 2019 y BBC News, 2020).

Busilli (2017) menciona que es evidente la importancia que poseen los recursos no renovables para los inversionistas chinos; estas inversiones son realizadas casi en su totalidad por empresas estatales que responden al interés chino de abastecerse de energía e insumos para su industria y mantener las altas tasas de crecimiento económico. Las relaciones comerciales entre China y Argentina, al igual que con Brasil, están marcadas por la preocupación por la competitividad de las empresas argentinas frente a los productores chinos. López y Ramos (2014) destacan que el arribo de empresas chinas al país ha generado ciertas demandas de proteccionismo por parte de las empresas argentinas -especialmente en el sector manufacturero.

Respecto del sector de infraestructura, los capitales chinos están muy presentes a través del financiamiento, Argentina es uno de los mayores receptores de estos préstamos (Alcalde, 2019). Algunos créditos chinos -como los adquiridos por Argentina y Brasil- son ofrecidos bajo condiciones de respaldo en *commodities*, o sea, existen cláusulas de pago con petróleo o productos agrícolas. Como Rooney (2019)

menciona, en el caso de Argentina, los créditos se han otorgado a cambio de soja y maíz; China realiza estas negociaciones con el objetivo de satisfacer su demanda alimentaria y establecer condiciones para superar los obstáculos legales que prohíben la adquisición de tierras por extranjeros. Entonces, los proyectos de infraestructura financiados con préstamos chinos en Argentina, desde la perspectiva china, tienen una lógica de asegurar la producción de bienes primarios. En el mismo sentido, estos créditos chinos también se destinaron a los sectores de energía y transporte para la ejecución de proyectos de infraestructura (Rooney, 2019).

A nivel doméstico, hubo muchos cuestionamientos sobre las condiciones de los préstamos y los efectos medioambientales de los proyectos de infraestructura, el presidente Macri manifestó estar en contra de la construcción de las centrales nucleares Atucha III y IV, y del complejo hidroeléctrico Cepernic-Kirchner (Rooney, 2019). Posteriormente, Cristina Fernández tuvo una posición favorable respecto a estos proyectos bajo la idea de cambiar y diversificar la matriz energética gasífera argentina (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio y Culto de Argentina, 2015) y sustitución de un porcentaje de las importaciones de combustibles derivados del petróleo (Telam, 2020), asimismo, fue enfática en mencionar la importancia de la participación china especialmente en temas tecnológicos<sup>9</sup>. Con respecto al involucramiento de China en sectores energéticos, se ha señalado que podría, en un futuro, determinar la matriz energética de Argentina por los próximos cuarenta años (Cronista, 2017).

A pesar de la existencia de oposiciones a las condiciones de los préstamos chinos, el Gobierno de Macri acordó con China la construcción de nuevos proyectos de infraestructura (represas, reservorios, líneas férreas e hidroeléctricas) valorizados en más de US \$7.6 mil millones, y negoció un Plan Nacional de Vivienda por US \$ 3 mil millones -para la instalación de servicios de agua, alcantarillado y circuitos de riego- (Stanley, 2018). Posteriormente, en 2022, se anunciaron \$23 mil millones en IED china en infraestructura, más de la mitad del financiamiento corresponderá a proyectos ya aprobados y el resto será solicitado por Argentina próximamente (Gestión, 2022).

De esta manera, es necesario considerar el nivel de penetración de capitales

---

<sup>9</sup> Con respecto a la IED en infraestructura militar, Cristina Fernández negoció proyectos conjuntos con Beijing para la construcción de centrales nucleares en Argentina (Alcalde, 2019). Si bien este tipo de inversión, que trasciende el ámbito económico, no puede señalarse como una acción geopolítica concreta de China; en el largo plazo sí puede adquirir este carácter y significar una posición estratégica militar de China en América Latina.

chinos desde los créditos de financiamiento. Como Stanley (2018) destaca, los recursos destinados para estos proyectos, que constituyen una gran parte del presupuesto nacional argentino, posicionan a China como la principal fuente de financiamiento de infraestructura en Argentina.

A pesar de que Argentina recién se ha adherido a la BRI en 2022, a nivel de relaciones bilaterales, comerciales y cooperación en infraestructura, sí tiene un compromiso claro con los objetivos de la estrategia china. Esto puede explicarse con la tesis de Serrano et al. (2020) que afirma que los Memorandos de Entendimiento en el Marco de la BRI son instrumentos de carácter diplomático, mas no determinan necesariamente el nivel de asociación con los países. Así, a pesar que Argentina no había suscrito este memorando de entendimiento, ha buscado financiación y ha impulsado proyectos de infraestructura -muchos presentados por China en el marco de la BRI- de importancia estratégica en la región como la Hidrovía Panamá-Paraguay, el Túnel de Aguas Negras (Argentina-Chile) y los corredores bioceánicos (Chile-Argentina) que conectan el Atlántico y el Pacífico; estos proyectos tienen una lógica de potenciar el comercio en la región, facilitar el transporte y acortar los tiempos de comercialización intra y extra continentales (Seijas y Teruggi, 2019). A partir de la adhesión a la estrategia china BRI, Alberto Fernández destacó la importancia de la IED china en este sector no solo para mejorar los vínculos comerciales con la potencia asiática, sino de todo el mundo (Gestión, 2022). Ello es muestra del compromiso de Argentina con los objetivos geoeconómicos chinos en la región.

### 2.5.3. Chile

Al igual que Perú, Chile tiene como principal socio comercial a China, ha firmado una Asociación Estratégica Integral y un TLC con China. Asimismo, es uno de los mayores exportadores latinoamericanos hacia China. Según las estimaciones, en la última década, el flujo de inversiones chinas en este país supera los US \$ 15 mil millones (AEI, 2020) y más del 60% de las exportaciones de Chile hacia China es cobre (OEC, 2019). Así, desde 2005, los principales sectores de interés para China son el minero y energético (AEI, 2020), la diversificación de sus inversiones es muy limitada. Asimismo, respecto de los préstamos chinos, Chile accede a los créditos a través de una modalidad *swap* de canje de monedas para financiar sus importaciones (Rooney, 2018).

Respecto de las inversiones en infraestructura, Chile no es uno de los principales destinos en la región para los proyectos de infraestructura chinos. El primer proyecto de infraestructura a cargo de una empresa china en el país fue el embalse Las Palmas en 2018. Sin embargo, en los últimos años, parece que ha surgido un especial interés por parte de China en el sector, especialmente en el rubro eléctrico. State Grid adquirió la distribuidora eléctrica chilena CGE por US\$ 3 mil millones; China Railway Construction Corporation y Sifang tienen un contrato con el servicio ferroviario Santiago Alameda-Chillán por US \$ 70 millones; y China participará en el programa chileno de concesiones de infraestructura que está valorado en US\$ 14 mil millones (Bnamericas, 2020). A nivel nacional, estas participaciones chinas en activos críticos como la infraestructura eléctrica han generado polémica; el anuncio de la compra de CGE fue criticado porque la empresa ya adquirió, en 2019, la empresa de suministro eléctrico Chilquinta (por US \$ 2.23 mil millones), y esto le daría el control de dos de las cuatro mayores distribuidoras eléctricas del país que abastecen a más del 50% del mercado nacional (La Tercera, 2020). Si bien la IED en Chile ha estado tradicionalmente vinculada al sector extractivo, al igual que en Perú, ha comenzado a surgir una tendencia de diversificación de las inversiones orientadas al sector de infraestructura.

#### 2.5.4. Ecuador

Ecuador es un importante destino de la IED china en América Latina. Si bien no es uno de los principales receptores de inversiones chinas en la región, la potencia asiática se está posicionando, desde 2018, como uno de los principales socios comerciales e inversores del país -después de EE. UU.-. Esto luego de que en 2017 se produjo una disminución de las importaciones provenientes de EE. UU. y aumentaron aquellas provenientes de China (ALADI, 2020). Con respecto del flujo de IED china en Ecuador, este supera los US \$11 mil millones desde 2010 y se concentra en los sectores de energía, metales e infraestructura (AEI, 2020). Asimismo, en 2019 las exportaciones ecuatorianas representaron US \$ 2.85 mil millones; las materias primas ecuatorianas de especial interés de exportación para China son crustáceos, aceites de petróleo y plátanos (OEC, 2019).

Respecto a los préstamos chinos, Ecuador es uno de los mayores receptores de tales créditos bajo la condición de comprometer *commodities*; Alcalde (2019)

señala que para algunos países poco cercanos a Estados Unidos y ricos en hidrocarburos como Ecuador -y Venezuela-, los préstamos chinos han permitido que estos sean utilizados para financiar proyectos sociales y el déficit fiscal, empero esto ha creado una situación de dependencia que ha implicado comprometer hasta el 90% de la producción petrolera al mercado chino<sup>10</sup>. De esta manera, a pesar de que ambos países han establecido una importante relación económica -y los créditos chinos han sido esenciales para el acceso de Ecuador a capitales que impulsen su economía-, el crecimiento de la deuda de Ecuador con China pone en peligro esta relación porque su calificación crediticia continúa empeorando y ya no es un país tan atractivo como prestatario (Garzón y Castro, 2018).

Por otro lado, respecto del sector de infraestructura, según el Monitor de la Infraestructura China en ALC 2020, Ecuador es uno de los países con más proyectos de infraestructura y de altos montos de inversión en este sector en la región; asimismo, los proyectos ejecutados plantean profundos impactos en la matriz energética del país (Dussel, 2020). El Gobierno ecuatoriano, en el marco del Plan Maestro de Electrificación 2012-2021 y de la Ley Orgánica del Procuramiento del Sistema Nacional, benefició desproporcionadamente a los inversores chinos; así, durante la última década, dos bancos estatales chinos (EximBank y Development Bank) financiaron con aproximadamente US \$ 3 mil millones la construcción de siete centrales hidroeléctricas a cargo de empresas chinas (Coca Codo Sinclair, Sopladora, Minas-San Francisco, Toachi-Pilatón, Delsintanisagua, Quijos y Mazar-Dudas) y una central eólica (Villonaco) (Castro, 2014). De esta manera, las empresas chinas actualmente controlan más de la mitad de las fuentes eléctricas en el país.

Así, el desarrollo del sector de infraestructura energética en Ecuador está inevitablemente controlado por las empresas chinas; solo SinoHydro -a través de Coca Coda Sinclair- abastece el 30% de la electricidad a nivel nacional (Mongabay, 2017). La dependencia económica por los créditos chinos y el hecho de que las empresas estatales chinas tengan bajo su control activos críticos como el suministro público de energía constituye una situación muy difícil para que Ecuador pueda desarrollar sus objetivos nacionales con autonomía. Ecuador está inmerso en un círculo vicioso de deudas con los bancos chinos, los cuales están cada vez menos dispuestos a realizar préstamos “discrecionales” a países como Ecuador -y Venezuela- (Garzón y Castro,

---

<sup>10</sup> Con respecto a las empresas petroleras chinas en Ecuador, a partir de 2010, han comenzado a invertir comprando activos que pertenecían a empresas privadas (Lenicov y Quesada, 2019).

2018).

Asimismo, la inversión en fuentes alternativas de energía promovida por el Gobierno de Ecuador como uno de los principales objetivos de Estado no ha considerado los efectos ambientales negativos de este desarrollo de infraestructura. Latrubesse, Arima, Dunne, et al. (2017) han hallado que los efectos ambientales acumulados de las hidroeléctricas actuales y proyectadas podrían provocar disturbios hídricos y bióticos que generarían la inundación de las llanuras amazónicas, los daños causados podrían ser irreversibles y severos. Respecto a ello, las empresas chinas no han adoptado medidas concretas para revertir los daños medioambientales; por el contrario, la información sobre la ejecución de los proyectos no está disponible al público de manera completa (Garzón y Castro, 2018).



### 3. Capítulo 3

Este tercer capítulo se dedica a explicar los intereses de China por el aumento de sus inversiones en infraestructura en Perú, entre 2016 y 2019. En primer lugar, se analiza el interés de China por los metales en Perú; según este, las inversiones en infraestructura permiten la reducción de costos logísticos para la producción y comercio de tales materias primas. En segundo lugar, se desarrolla la importancia de la posición geográfica de Perú en Sudamérica para la inversión en infraestructura, la cual permite a China adquirir resiliencia logística para establecer vías comerciales estratégicas en la región. En tercer lugar, se explica el interés de China por la posibilidad de aprendizaje de las empresas chinas sobre la inversión en infraestructura, en contextos de bajo riesgo para sus capitales, para la elaboración de proyectos sostenibles, en sectores nuevos, que le permitan mejorar su imagen internacional como un país comprometido con la sostenibilidad. Por último, se explica el carácter geoeconómico y geopolítico de la inversión en infraestructura eléctrica, en tanto los proyectos de dicho rubro constituyen activos críticos que pueden afectar el bienestar nacional.

#### 3.1. El interés de China por los metales peruanos

Históricamente, el sector extractivo peruano ha sido un rubro de especial importancia para China. Desde la década de los 90 inició esta relación económica en el sector minero con la compra del centro minero Marcona y los lotes VI y VII de Talara para la explotación de yacimientos petroleros. Empero, no fue hasta 2007 que la IED china en minería en Perú comenzó a aumentar, más aún con la adquisición de grandes proyectos mineros en 2014 (BID, 2015). Este avance fue destacado por el embajador chino Jia Guide, durante la ceremonia por la ampliación de la mina Toromocho en 2018, quien señaló que se preveía, en los siguientes tres años, la configuración de una ola de inversión china por US \$ 10 mil millones en sectores energéticos, mineros, de telecomunicaciones, construcción, infraestructura y finanzas (El Comercio, 2018). Este incremento de la presencia china en el sector extractivo peruano sobrevino a raíz de la consolidación de China a nivel mundial como el principal consumidor y demandante de materias primas del siglo XXI. Actualmente, el flujo de IED china en el sector minero en ALC representa más del 22% del total de IED china en la región y

el 20% de la IED china en minería en todo el mundo -esto desde 2005- (BID, 2015). Es en este contexto que la economía primaria exportadora de Perú se benefició del *boom* de las materias primas y sus exportaciones se concentraron en el mercado chino. Las principales materias primas exportadas por Perú son metales como el cobre (y sus derivados), oro (y sus derivados), aceites de petróleo, zinc y hierro (OEC, 2019). De estas exportaciones, China es el principal comprador e inversor en el sector extractivo (OEC, 2019).

Esta tendencia china de abastecimiento de metales y minerales en países de ALC se explica a partir de la insuficiencia de ciertas materias primas en su territorio, las cuales son importantes para sus procesos productivos. China es el tercer productor de cobre (luego de Chile y Perú), el segundo productor de manganeso y primer productor de plomo y zinc en el mundo (US Geological Survey, 2020). Asimismo, posee el 13%, 8.5%, 4%, 2% y 2% de las reservas mundiales de carbón, hierro, cobre, petróleo y gas natural (respectivamente); sin embargo, el acelerado crecimiento industrial chino en los últimos 35 años ha revelado la escasez relativa de estos recursos, volviendo su producción y consumo cada vez más dependientes de la importación de productos primarios (Rocha y Bielschowsky, 2018). Es por ello que China, por sí sola, ejerce una gran influencia en las tendencias mundiales del comercio de metales y minerales (Alcalde, 2019).

De esta manera, dado que China es el principal demandante y consumidor de materias primas en el mundo, posee una gran dependencia por la importación de productos primarios. El grado de dependencia por las importaciones de recursos como el cobre, hierro y petróleo en China -medido como proporción entre importaciones netas y consumo- alcanza el 60% (Rocha y Bielschowsky, 2018). Esta insuficiencia de materias primas clave dentro del territorio chino o la región asiática constituye un límite para la capacidad de China para desarrollar su economía, procesos productivos y abastecer el mercado interno. El propio Gobierno chino considera que para aumentar el poder económico del país es clave asegurar la autonomía de su economía, evitando la dependencia por la provisión de insumos por parte de otros países (State Council – Guo Fa, 2015). Por ello, al ser la IED, uno de los principales pilares del crecimiento económico de China, uno de sus principales intereses para aumentar el flujo de estas inversiones en el mundo es el abastecimiento de recursos naturales (CEPAL, 2021). Entonces, esta necesidad de resiliencia en materia de abastecimiento de recursos naturales constituye un eje clave para la estrategia de desarrollo chino que se verá



reflejada en su política exterior económica. Si bien el aprovisionamiento chino de materias primas en ALC está a cargo de empresas extractivas, estas son de propiedad estatal; de esta forma, es posible vincular los intereses económicos de las empresas con los intereses nacionales de abastecimiento de metales y minerales.

Para lograr “hacerse” de estos recursos, la inversión china en infraestructura es clave pues permite organizar cadenas mundiales de suministro de bienes primarios. Al respecto, Santa Gadea (2021) afirma que, teniendo como referencia a la BRI, los proyectos de infraestructura permitirán a China generar corredores económicos mundiales para insertarse en cadenas globales de valor (o extenderlas). Sin embargo, la infraestructura no es el único sustento de la construcción de corredores económicos, también son importantes los parques industriales, tecnológicos, productivos y zonas de libre comercio (Santa Gadea, 2020). Así, son las infraestructuras -en especial de tipo vial y energético- aquellos medios que permiten la potenciación de la producción y movilización de recursos naturales del sector extractivo. Como Narrea (2018) destaca, las inversiones en infraestructura son necesarias para el desarrollo y aumento de la competitividad del sector minero en ALC. En el mismo sentido, Melo, Graham y Brage-Ardao (2013) indican que el incremento de 1% en la inversión en infraestructura de transporte a nivel regional generaría un crecimiento del 6.75% de la actividad minera. Así, proyectos como vías terrestres, fluviales, puertos y plantas energéticas son de especial importancia para la extracción minera e hidrocarburos, pues permiten crear vínculos logísticos directos entre los proyectos, los canales de traslado y distribución de los recursos.

En Perú, como se muestra en el cuadro 4, los recursos naturales y la construcción de proyectos de infraestructura tienen una clara vinculación; los sectores extractivos han sido catalizadores de la ejecución de tales proyectos (Narrea y Martínez, 2021). Asimismo, el rubro de infraestructura minera es el segundo destino de las inversiones nacionales y representa el 19.5% del total (MINEM, 2020).

Cuadro 4 - Infraestructura multipropósito y multiusuario en Perú por sectores

1. Trenes	<p><b>Multi usuario:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F. Central: 8 minas para concentrados: Zinc, plomo y cobre.</li> <li>▪ F. del Sur: 2 minas para concentrados (trenes unitarios para minería).</li> </ul> <p><b>Muti propósito:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ F. Central: minería y cemento. Cementos Andino SA.</li> </ul>
2. Puertos	<p><b>Multi propósito y usuario:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Matarani: minería (67%), maíz, fertilizante y trigo.</li> <li>▪ Paíta: agro, fertilizantes, rodante (minería).</li> <li>▪ Chancay. Diseñándose para ser muti propósito.</li> </ul> <p><b>Multi usuario:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Callao – Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales: Zinc, cobre y plomo.</li> </ul>
3. Agua	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) La Enlozada que produce agua para Mina Cerro Verde y para la ciudad de Arequipa.</li> </ul>
4 Energía	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planta de Petromás de Huaycoloro. Central que genera energía para la zona industrial y lo comparte con el Sistema Eléctrico Interconectado Nacional</li> </ul>

Fuente: Narrea y Martínez, 2021

Así, en el mercado peruano, la IED china en infraestructura busca generar mejores condiciones para el comercio de metales al reducir los costos logísticos de la explotación y exportación de recursos mineros. Estas inversiones permiten la construcción de vínculos logísticos directos, canales que faciliten la producción y transporte, entre Perú y el mercado minero chino.

Sin embargo, el bajo desarrollo de infraestructura en Perú constituye un obstáculo para el desarrollo potencial de los proyectos mineros chinos, desde la fase de explotación hasta las etapas de exportación. Aquino (2021)<sup>11</sup> señala que especialmente la desconexión de transporte, producida por la brecha de infraestructura, configura un obstáculo para el desarrollo de grandes proyectos mineros; si bien Perú posee una gran riqueza en materias primas -y posición geográfica estratégica para el establecimiento de centros logísticos de transporte de recursos naturales-, esto no es suficiente incentivo para atraer IED. Si bien la brecha de infraestructura en Perú es un problema que repercute de forma general en la extracción minera nacional, afecta especialmente a los proyectos mineros chinos porque los principales centros mineros peruanos están a cargo de empresas -estatales- chinas.

Es por ello que las empresas chinas buscan invertir en infraestructura; ya que la IED en este sector permite la potenciación de la producción minera, esto contribuye a la construcción de resiliencia de China en el abastecimiento de recursos mineros.

<sup>11</sup> Entrevista a Carlos Aquino, experto sobre relaciones económicas entre China y América Latina.

Así, la reducción de la brecha de infraestructura en Perú, desde una óptica netamente económica, tiene especial importancia; especialmente porque las zonas con mayor potencial minero -especialmente de materiales metálicos que constituyen la mayor parte de exportaciones en el rubro extractivo- están desprovistas de proyectos de infraestructura. Entonces, existe una relación directa entre algunas regiones peruanas con bajos niveles de competitividad y un potencial minero significativo. Según el INGEMMET (Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico), Apurímac, Cajamarca, Pasco y Piura tienen el mayor potencial significativo de riqueza minera a nivel nacional, Puno también pero posee un nivel de riqueza intermedio (Chira, Ríos, Trelles y Villareal, 2018). Sin embargo, estas regiones, además de tener los más altos niveles de pobreza y pobreza extrema (Instituto Peruano de Economía IPE, 2021), poseen bajos niveles de competitividad; uno de los pilares para medir este indicador es el desarrollo de infraestructura en las regiones (IPE, 2020).

Ante este panorama, se puede comprender que la IED de China en infraestructura busca potenciar la extracción de metales y minerales en Perú. Justamente el interés de China por el mercado extractivo peruano radica en la riqueza minera del subsuelo. Hay una alta presencia de recursos naturales -de alta pureza- muy importantes para China (como el cobre y el hierro), puesto que estos no están presentes -de manera suficiente- en su territorio o alrededores.

La categoría de Perú como un país polimetálico es de gran relevancia y constituye un atractivo para las inversiones extranjeras a nivel mundial. Ello porque el país posee minerales atómicos y nichos de tierras raras o lantánidos que son escenarios para el desarrollo tecnológico en miniatura (nanotecnología, drones y aparatos electrónicos de nueva generación) (Castro, 2020). Los metales de mayor aporte para la economía peruana son el cobre (69%), oro (10%), zinc (6%), hierro (6%), plata (5%), molibdeno (2%), plomo (1%) y otros (1%) (Chira et al., 2018). Asimismo, el potencial minero de Perú -hasta 2050- de metales de cobre, oro, zinc, hierro, plata, molibdeno, plomo, entre otros, está estimado en US \$2700 mil millones; además, el cobre es el metal con mayor potencial de aporte económico para Perú (Chira et al., 2018). En adición, el beneficio económico estimado acumulado que quedaría para el Estado peruano por el aprovechamiento de los recursos minerales metálicos -si es que se mantiene el actual sistema fiscal- sería entre US \$547 mil millones y US \$758 mil millones (Chira et al., 2018).

Justamente la IED china en el sector extractivo peruano se concentra en los

metales con mayor potencial de aprovechamiento, especialmente cobre y hierro. Como ejemplo de ello, se tiene a la unidad Marcona de la empresa Shougang Hierro Perú, que extrae el 97.1% del hierro de Perú, a la mina polimetálica Toromocho de la empresa Aluminum Corporation of China y al consorcio minero de Las Bambas subsidiaria de MMG Limited Minerals and Metals Group, que extrae el 23% del cobre de Perú (MINEM, 2020).

Si bien estas inversiones son entendidas -principalmente- desde su beneficio para los ingresos fiscales peruanos; también se puede entender, a partir de ello, el importante interés de China por los recursos naturales extraídos en Perú. Actualmente, el 23% de la producción cuprífera nacional y el 100% de hierro extraído provienen de minas operadas por empresas chinas; asimismo, China consume cerca del 50% de los concentrados de cobre y 20% de concentrados de zinc que se produce en el mundo, y Perú -como segundo productor cuprífero mundial- le provee el 27% de su demanda de cobre y el 19% de su consumo de zinc (MINEM, 2020).

Entonces, es posible entender el interés de China por los metales en Perú. En esta investigación se menciona principalmente la IED china en la extracción de cobre y hierro, puesto que la producción nacional de estos metales tiene una participación mayoritaria de empresas chinas.

En el caso del cobre, China es el tercer productor en el mundo (1,6 millones de toneladas) y el octavo país con las reservas de este metal (26 millones de toneladas) (US Geological Survey, 2020). Asimismo, importa cerca de 17 millones de toneladas anuales de concentrado de este metal y sus principales proveedores son Chile y Perú (mayores productores de cobre en el mundo), ambos países de Latinoamérica; Mongolia es el siguiente proveedor en importancia, pero apenas envía 1,5 millones de toneladas (BBC, 2017). En el mismo sentido, los países con mayor concentración y reservas de este metal, según el US Geological Survey (2020), son Chile (200 millones de toneladas) y Perú (87 millones de toneladas). Según el OEC (2019), Mongolia exporta \$1,79 mil millones de cobre concentrado a China; esta cifra es más de siete veces menor a las exportaciones cupríferas de Perú y Chile a China. Entonces, el interés chino -respecto a su abastecimiento de cobre- está enfocado en estos dos países de América Latina, mas no en la región asiática.

A partir de esto, se entiende la importancia específica de los proyectos extractivos cupríferos chinos en Perú. Si bien el valor de las exportaciones de cobre de Chile a China (\$9,66 mil millones) es mayor al de Perú (\$8,32 mil millones) (OEC,

2019), esta diferencia se ha reducido en los últimos años. En 2017, por primera vez, Perú (3,2 millones de toneladas) superó a Chile (2,7 millones de toneladas) como el principal proveedor de concentrado de cobre de China (BBC, 2017). El cobre concentrado tiene menos valor en el mercado que la versión refinada. A pesar de que Perú ha incrementado su exportación de concentrado de cobre, Chile exporta más modalidades del metal (como el refinado que tiene un alto precio); por lo cual, sus exportaciones tienen más valor.

Asimismo, es necesario resaltar que la mayor parte de la producción de cobre en Chile está a cargo de Codelco, una empresa estatal chilena; por el contrario, las más grandes minas cupríferas en Perú (Toromocho y Las Bambas) están a cargo de empresas chinas controladas por el Estado chino (CHINALCO y MMG Limited). Así, la IED china tiene más posibilidades de expandirse en el mercado peruano que en el mercado chileno; por lo tanto, la IED china en infraestructura en Perú tiene un panorama más propicio para desarrollarse con el fin de potenciar la producción minera a partir de capitales chinos.

Entonces, el suministro de cobre para China sí está vinculado, por lo menos en un corto o mediano plazo, al mercado peruano. Si bien Chile tiene casi el doble de reservas de este metal, el Gobierno chino -a través de las empresas extractivas- es consciente de que es más posible lograr una posición predominante en el mercado cuprífero latinoamericano a través de la IED en la explotación cuprífera en Perú. Esta estrategia posee una lógica geoeconómica al darse a través de empresas con alta capacidad tecnológica y líderes en el mercado controladas por el Estado. A partir de ello, se puede entender que los objetivos de las empresas son coherentes con los objetivos del Estado chino de fortalecer su capacidad productiva y económica (el cobre es un elemento fundamental en la producción tecnológica y manufacturas, mercados que China lidera), elementos que constituyen poder económico, que es fundamental en la construcción del poder nacional de los Estados.

Con respecto a la producción china de hierro en Perú, está controlada totalmente por empresas chinas. La minera Shougang Hierro Peru S.A.A. está a cargo del 97.1% del total de la producción ferrosa en Perú, y la minera Shouxin Peru S.A.A. produce el 2.9% restante (MINEM, 2020). Sin embargo, en la realidad, se puede considerar que Shougang controla el total de la producción nacional. Shouxin fue creada en 2011 a partir de capitales de dos empresas chinas: Shougang (posee el 49% de las acciones) y Baiyin Non Ferrous Group Co. (posee el 51% de las acciones)

(Minera Shouxin Peru S.A.A., s.f.). Asimismo, Beijing Nonferrous es una de las principales empresas ferrosas de China, fue el principal proveedor de cobre del Estado chino durante mediados del siglo XX (The Economist, 2014).

Si bien Perú no es uno de los países con mayores reservas de este metal (US Geological Survey, 2020), las empresas chinas sí tienen un especial interés y ello se demuestra con el hecho de que han copado la producción nacional.

China es el principal demandante mundial de hierro (75%); sin embargo, la producción nacional de este metal solo llega a abastecer el 18% de su demanda (Comisión Chilena del Cobre, 2016). El hierro es especialmente útil para las empresas chinas porque es el principal insumo para la construcción de infraestructura de tipo activos urbanos (puertos, carreteras, líneas férreas) y producción de acero (Comisión Chilena del Cobre, 2016). El acero es especialmente importante porque es el insumo central para la producción de piezas mecánicas y de construcción, vehículos -China es líder en la producción de automóviles (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA, 2019)-, y todo tipo de herramientas. Asimismo, la producción de acero está en auge porque la demanda en China está en aumento constante (Tiempo Minero, 2019).

A pesar de que algunos especialistas prevén que la demanda china de metales se reducirá con el tiempo por la desaceleración de su crecimiento económico y por la transformación de su matriz productiva -concentrarse en la innovación tecnológica-, las proyecciones chinas manifiestan lo contrario. De hecho, los nuevos objetivos de centrar la producción en sectores de mayor valor añadido e innovación tecnológica instan de materias primas. En el plan *Made in China 2025* se identifican como sectores clave de desarrollo la producción de nueva tecnología, maquinaria aeroespacial, naves de alta tecnología, equipamiento para tranvías, innovación de nuevos materiales, equipos médicos, maquinaria agrícola y equipos de generación eléctrica, además de generación de energía “verde” sostenible (Institute for Security and Development Policy, 2018). Asimismo, en el XIV Plan Quinquenal se destaca la necesidad de fortalecer la innovación científica y tecnológica, y la transformación económica de todos los sectores de producción (Gestión, 2021 y López, 2021). Si bien el cambio en la matriz productiva de China es un hecho, la reformulación de una nueva estrategia de desarrollo de la potencia no significa que dejará de necesitar de materias primas como el cobre y el hierro que son el principal insumo para este tipo de “nueva”

producción, y que constituyen sectores con una presencia predominante de IED china en Perú.

De esta manera, es posible señalar que la relación entre China y Perú en el sector extractivo y de infraestructura será sostenible en el largo plazo. Como menciona Tucci (2021)<sup>12</sup>, se ha generado una relación de dependencia mutua -aunque con evidentes diferencias de relaciones de poder-, de Perú con China. Por un lado, para la potencia asiática es importante mantener uno de sus principales suministros de materias primas en ALC. Y por otro lado, para Perú son importantes los ingresos fiscales del sector minero, en el cual los capitales chinos tienen una presencia predominante. En Perú, la minería aporta entre 10% y 14% al PBI, representa el 60% de las exportaciones, 16% de la inversión privada y 19% de aportes tributarios (Gestión, 2020).

A partir del panorama expuesto, se entiende que la búsqueda de recursos naturales es un aspecto central para la localización de la IED china en infraestructura en Perú. Dado que la IED de China en el sector minero peruano se enfoca especialmente en la extracción de cobre y hierro, la inversión en proyectos de infraestructura busca potenciar este mercado a través de la adquisición de resiliencia en el abastecimiento de energía y rutas para el traslado de los recursos naturales. Los inversionistas chinos buscan construir vínculos con Perú para generar un contexto favorable para el desarrollo de sus empresas mineras. Pero no solo ello, sino generar condiciones materiales que les faciliten la producción y traslado de materiales, si bien extraídos de Perú, del resto de los países de la región. Este objetivo es recogido por la estrategia BRI que busca la interconectividad de los mercados a nivel global -a través de la IED en infraestructura- con una participación predominante de China.

En el caso de los Terminales Portuarios de Chancay, a cargo de la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú, este proyecto permitirá a China -a través de la empresa estatal- ampliar los corredores económicos en la región de Sudamérica. El carácter estatal de Cosco permite vincular los objetivos empresariales de una de las más grandes empresas portuarias y navieras en el mundo, con los intereses de su país de origen (a pesar que Cosco está inscrita en Hong Kong, el capital es de origen público chino). Como Santa Gadea (2021) señala, además de tener el 60% de la inversión en el Puerto de Chancay, Cosco es dueña de una naviera que está

---

<sup>12</sup> Entrevista realizada a Francesco Tucci, especialista en geopolítica y temas de seguridad nacional.

posicionada en el *top 5* del mundo; así, el control del terminal portuario y de las naves de transporte permite que la empresa china posea dos elementos de la cadena logística de la mercancía transportada entre Sudamérica y Asia.

Si bien el transporte de mercancías manufacturadas desde Asia a América del Sur es el fin del Puerto de Chancay que más ha acaparado la atención, el transporte de minerales y metales no está fuera del proyecto. Como destaca Montes (2021)<sup>13</sup>, desde el principio este proyecto tuvo un vínculo directo con el sector extractivo y estaba pensado para el transporte de productos mineros -esto haciendo referencia a que fue la minera Volcan la encargada del proyecto-; la importancia central del Puerto de Chancay es que generará eficiencias en el transporte de minerales, especialmente a nivel logístico. En la misma línea, Santa Gadea (2021) indica que las características de diseño del Puerto de Chancay y la actual situación portuaria en Perú, favorecen la salida de minerales y metales para las mineras cercanas o para hacer cabotaje -desde otros puertos y de allí partir a Asia-.

Así, dada la importante presencia de IED china en minería en Perú, el Puerto de Chancay se perfila como el principal punto de salida de estas materias primas hacia China. La ruta Asia-AL permite la importación de las manufacturas chinas, y la ruta AL-Asia transportará las exportaciones de recursos naturales (Global Affairs, 2020). De esta manera, los costos logísticos se traducen en un factor de competitividad para las empresas chinas, especialmente para Cosco. Santa Gadea (2021) destaca la importancia de la justificación de frecuencia de los viajes y suficiencia de los barcos; en el caso del Puerto de Chancay, la presencia de la naviera de Cosco -de alta capacidad- y el control del terminal portuario permite reducir los costos logísticos y crear una vía para el flujo comercial entre China y América Latina, controlado (en gran parte), por una empresa estatal china.

Del mismo modo, en el caso de los proyectos de infraestructura eléctrica, estos pueden ayudar a potenciar la actividad minera en cuanto a su utilización como fuentes de energía para los centros mineros. Los procesos productivos de la minería instan del uso permanente de energía eléctrica. El sector minero es el principal consumidor de energía eléctrica en Perú: representa el 55% de la demanda de energía eléctrica (Osinergmin, 2019). Este abastecimiento se determina a partir de acuerdos entre las plantas energéticas y los centros mineros. Asimismo, en los últimos años, el consumo

---

<sup>13</sup> Entrevista realizada a Xavier Montes, experto en comercio internacional y gerente de Facilitación de Comercio de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú.



de electricidad ha aumentado considerablemente por el inicio de operaciones de grandes proyectos chinos como Toromocho y Las Bambas (Osinermin, 2019).

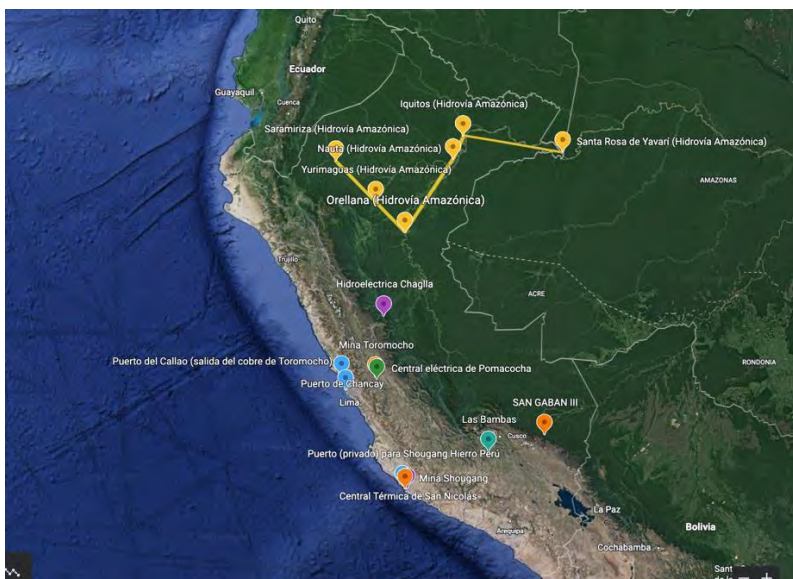
En el caso de los proyectos mineros chinos, sí existen casos de vinculación con plantas eléctricas de capitales chinos. Por ejemplo, el abastecimiento de energía eléctrica del proyecto Toromocho de Chinalco está a cargo de la subestación de Pomacocha a través del Sistema Eléctrico Interconectado Nacional SEIN (Knight Piésold Consultores S.A., 2009 y Walsh Perú, 2020)<sup>14</sup>. El establecimiento de este contrato si bien puede ser considerado como una decisión pragmática por la obvia cercanía geográfica entre ambos proyectos (ver Mapa 1), no se puede descartar que la nacionalidad de los capitales puede tener una importancia determinada. Asimismo, a pesar de que no es un proyecto de infraestructura reciente, Shougang Generación Eléctrica S.A.A. genera energía -desde la central térmica San Nicolás- específicamente para la mina de Marcona -manejada por Shougang- (Ministerio del Ambiente, 2013). Si bien el proyecto de San Nicolás no es parte de la “ola” de inversiones chinas en infraestructura en Perú, este caso es muestra de cómo la IED china en infraestructura eléctrica busca establecer condiciones para potenciar y propiciar el desarrollo óptimo de los proyectos mineros<sup>15</sup>. En el mismo sentido, el proyecto del Puerto de Chancay es cercano geográficamente a la planta de energía de Pomacocha; aunque aún no se ha decidido qué empresa abastecerá de energía al centro portuario, este tipo de infraestructura necesita de una fuente de energía permanente, así que no se debería descartar la posibilidad de que Pomacocha sea la futura fuente energética del Puerto de Chancay (Montes, 2021).

---

<sup>14</sup> Toromocho también tiene un contrato de suministro eléctrico con Enel Generación Perú, por 15 años, desde 2011 (Osinermin, 2019).

<sup>15</sup> El establecimiento del Puerto Privado de Shougang, cuyo fin es ser el punto de exportación del hierro extraído de esta minera, es también un ejemplo de cómo China busca establecer condiciones para potenciar y propiciar el desarrollo óptimo de los proyectos mineros (ver Mapa 1).

Mapa 1 - Ubicación de los centros mineros, puertos actuales de salida de metales y nuevos proyectos de infraestructura



Fuente: Elaboración propia

### 3.2. El interés de China por la ubicación geográfica estratégica de Perú

Las condiciones geográficas de un país constituyen aspectos centrales para la localización de inversiones extranjeras. En el caso de Perú, es un país atractivo para las inversiones chinas en infraestructura por su evidente posición estratégica central en la subregión de Sudamérica y su acceso oceánico al Pacífico. Esta ubicación le otorga una posición geoestratégica para el comercio con los países vecinos, Centroamérica y el Asia Pacífico.

Aquino (1995) destaca esta centralidad de Perú como una “puerta de entrada” de los países de Asia a los grandes mercados de la costa del Atlántico -como Brasil y Argentina- y a zonas mediterráneas -como Bolivia y Paraguay-, y como una “puerta de salida” de estos países hacia el gran mercado asiático; de este modo se evita el Estrecho de Magallanes y el Canal de Panamá que son rutas comerciales con una presencia importante de EE. UU. En el mismo sentido, Tucci (2021) señala que China está buscando crear vías para llegar al Atlántico y al Pacífico, y evadir el control de Estados Unidos en el Canal de Panamá; así, busca recolectar los recursos naturales exportados a través de un cinturón de infraestructuras con presencia -predominantemente- de empresas chinas.

Entonces, la posición geográfica de Perú es de especial relevancia y utilidad para el flujo comercial en la subregión. La sinuosidad de la cuenca peruana del

Pacífico (de más de 3000 kilómetros) presenta golfos profundos, estuarios y bahías que proporcionan zonas favorables para construcciones portuarias (Atoche, Castillo, de la Cruz, Fonttis y Santa Cruz, 2019). Asimismo, la ubicación geoestratégica del país es favorable para el desarrollo de un nudo de comunicaciones terrestres, aéreas, e interconexión de cuencas hidrográficas (ríos navegables) en la selva que permiten una salida atlántica hacia América, Europa y África (Castro, 2020). Así, Perú tiene el potencial de ser un ancla de los corredores económicos transpacíficos en la región (Santa Gadea, 2020).

De esta manera, la localización de la IED china en infraestructura en Perú posee un patrón estratégico, está ubicada con el fin de establecer un eje general de abastecimiento de vías logísticas y energía para facilitar el comercio en la región. La ubicación de Perú constituye un factor importante para ello porque su centralidad geográfica permite la optimización logística del comercio chino en la región. La optimización logística es clave puesto que constituye un factor de competitividad para las empresas. A nivel de comercio exterior, la logística tiene un rol central porque cada distancia o servicio adicional no presupuestado implica un costo extra, por ello, las variables tiempo y distancia en este ámbito deben ser eficientes y ser consideradas en las actividades logísticas (Montes, 2021). Así, las empresas chinas, en la búsqueda por aumentar su nivel de competitividad, consideran al establecimiento de vías logísticas más efectivas -que no representan costos adicionales- como una prioridad en sus dinámicas de comercio internacional. Del mismo modo, Avendaño (2014) destaca que las empresas chinas buscan determinadas ubicaciones para servir a los mercados de los países limítrofes y que al mismo tiempo -dado que algunos de ellos pertenecen a bloques comerciales-, estas inversiones puedan ser un canal para penetrar el bloque en su conjunto. Los proyectos chinos de infraestructura en Perú corresponden con este patrón.

Respecto del Puerto de Chancay, tiene una particular importancia no solo por su ubicación geoestratégica en Sudamérica, sino por su diseño enfocado a la potenciación de la competitividad del comercio chino en la región.

Desde la elaboración de este proyecto se consideró la especificidad geográfica de Perú dado que la zona elegida tiene un calado profundo que permite el arribo de grandes embarcaciones (Capuñay, 2021). De esta forma, se convertirá en el primer megapuerto en la región sudamericana. Capuñay (2021) afirma que desde hace veinte años, los empresarios navieros asiáticos -ante el crecimiento del mercado de

manufacturas en su región con proyecciones a ALC- ya preveían la necesidad de que en América Latina se construya uno o dos megapuestos para la recepción de mercancía -Chile buscaba hacerlo en Mejillones y Perú, en Ilo o Callao-; sin embargo, la zona de Chancay es una gran opción porque tiene las condiciones geográficas para recibir grandes naves y tiene una ubicación central en el país y en la región. Así, el desarrollo del proyecto del Puerto de Chancay adquiere una especial importancia en la región; no solo desde la perspectiva peruana o regional, sino para las empresas asiáticas.

Asimismo, la posición central de Chancay en la subregión de Sudamérica es propicia para el diseño del proyecto. El diseño del puerto está pensado para ser un punto de recepción y distribución de la mercancía. Guillermo Bouroncle (gerente general de la Autoridad Portuaria Nacional) explica que el objetivo es que las naves Triple E lleguen de Asia, a la zona central de Perú, y de allí se distribuyan, a través de naves menores, en la subregión (Directorio General de Carga Internacional DGCI, 2021). En este sentido, el puerto posee una lógica orientada a la descongestión de contenedores, lo cual permite reducir el costo marítimo y logístico, y ello, disminuye el precio de los productos (América Economía, 2021).

La descongestión de contenedores no sólo tiene implicancias a nivel nacional, puesto que el diseño y ubicación del Puerto de Chancay permitirá la descongestión del -hasta ahora principal- Puerto del Callao, sino a nivel internacional (Navarrete, Poma y Tapia, 2019). El proyecto de Chancay aumentará la capacidad de atención de carga de Perú dada su naturaleza multipropósito y la magnitud; ante un panorama de aumento progresivo del comercio exterior peruano y crisis mundial de contenedores y vías marítimas, este proyecto genera una competitividad especial a Perú como un punto que permitirá la descongestión y descentralización de los puertos a nivel subregional (Montes, 2021).

Asimismo, con respecto a la reducción de costos de transporte de la mercancía china -acarreada por la descongestión de contenedores-, esta permite que los productos sean más competitivos en el mercado y ello contribuye al aumento de la demanda de los mismos. Adicionalmente a ello, la capacidad proyectada para el Puerto de Chancay -y la capacidad naviera de Cosco- permite señalar que el tiempo de transporte será más eficiente. Las naves que hoy demoran cuarenta y cinco días en llegar desde Asia a Sudamérica podrían hacerlo en solo veintidós (Infomercado, 2021). Así, el establecimiento de cadenas logísticas estratégicas -con presencia

predominantemente china- permite que China consolide vías comerciales para aumentar los flujos comerciales en la región.

De igual manera, el hecho de que el Puerto de Chancay se esté construyendo “desde cero”, permite un diseño más especializado de las zonas logísticas y portuarias. Ello aumenta la competitividad de la dinámica portuaria de Perú a nivel regional -se puede competir con los puertos de Chile, Colombia y México- por las mejores estructuras de los sistemas portuarios y la capacidad de atención de naves cada vez más grandes (Montes, 2021). Ya que la lógica de Chancay no es de competencia frente a otros centros portuarios a nivel nacional, sino de complementariedad para reducir la congestión de contenedores, se reducirán los costos logísticos de las cargas, y a su vez, se hace más efectivo el comercio internacional.

Sin embargo, a pesar que la intención de Chancay no sea la competencia por la atención de contenedores y naves, es inevitable que la empresa adopte una especial relevancia porque estará a cargo del principal centro portuario de la subregión. Dado que el Puerto de Chancay es un proyecto *greenfield* y posee un modelo de *landlord port*, quien desarrolla la infraestructura -Cosco Shipping Ports- tiene una integración vertical. Esto implica que Cosco posea un monopolio dentro del terminal portuario para dar, de manera exclusiva, todos estos servicios; así se consolida como un administrador portuario que también es operador portuario (Peru Retail, 2021).

De igual manera, el proyecto de la Hidrovía Amazónica, a pesar de estar aún en la fase de diseño y presentar muchos problemas de diseño técnico y aprobación, es una muestra de la importancia de la ubicación de Perú para el comercio internacional. Ese proyecto está a cargo de una de las constructoras más grandes del mundo, Sinohydro, a través de la empresa Cohydro. Si bien este proyecto no parecería ser de gran importancia, puesto que el monto de inversión no supera los US \$93 millones, su relevancia radica en la utilidad a largo plazo que representa para el comercio Asia-Brasil, dinámica en la que Perú tendría un rol relevante de intermediario y agente parte de la logística comercial.

Actualmente, el proyecto presenta muchos problemas de diseño técnico y oposición por parte de sectores de la sociedad civil. Como destaca Salazar (2021), el proyecto de la Hidrovía Amazónica parece no ser muy interesante o innovador en términos logísticos; dado que actualmente las exportaciones de Brasil salen por el

norte de São Paulo -por el Puerto de Santos-, llegan a contenedores de puertos de Europa, y de ahí se dirigen a los puertos de África y China. Sin embargo, desde una perspectiva de largo plazo, la Hidrovía Amazónica plantea no sólo la posibilidad de que Perú se inserte en cadenas logísticas subregionales, sino que ofrece una ruta más para las exportaciones brasileñas que son de gran interés para China (Salazar, 2021).

El hecho de plantear “una ruta más” permite la posibilidad de reducción de costos logísticos causados por los problemas de congestión de los contenedores que actualmente reciben las cargas brasileñas. Si bien la crisis crisis marítima por la congestión de contenedores es un problema global, afecta especialmente las exportaciones de productos agrícolas como la soja -uno de los *commodities* más importantes que Brasil manda a China-; así, este problema insta soluciones más aceleradas por las pérdidas económicas de productos perecibles (Observatorio de la Cadena Láctea de Argentina OCLA, 2021). Entonces, aunque a corto plazo la Hidrovía Amazónica no ofrezca mucha utilidad, las empresas chinas como Sinohydro son conscientes de que en el futuro será de especial importancia solucionar una crisis que se está recrudeciendo cada vez más (Salazar, 2021).

Asimismo, en el caso de las inversiones en infraestructura eléctrica, estas tendrán especial importancia para el abastecimiento de energía al sector portuario. La demanda energética por parte de estas infraestructuras es permanente, por lo tanto, la presencia de centros de generación eléctrica en Perú será clave. La centralidad de su ubicación permitirá el establecimiento de corredores económicos constituidos por cadenas de infraestructuras, dichos corredores necesitan de energía que los proyectos de IED china en infraestructura eléctrica abastecerán.

No obstante, el flujo de IED china en el sector de infraestructura debe no solo ser analizado a partir de los beneficios para la economía inversora, sino desde el país receptor. Por parte de Perú, se debe reformular el plan de desarrollo nacional desde estos grandes proyectos de infraestructura. Especialmente en el caso del Puerto de Chancay, que ha generado muchas expectativas para el progreso nacional, se debe orientar el esquema de construcción de infraestructura hacia los Andes y la Amazonía desde la posición del Puerto. Capuñay (2021) indica que esto no solo permitiría que Perú sea una “puerta de entrada” para el comercio entre el Asia-Pacífico, sino que permitirá elaborar una estrategia de desarrollo económico y de infraestructura en Perú. En la misma línea, Narrea y Martínez (2021) inciden en la posibilidad de que proyectos

de infraestructura tengan un impacto más allá del comercial, y puedan ser utilizados como medios para el desarrollo en las zonas en las que se establezcan.

### 3.3. El interés de China por las oportunidades de aprendizaje empresarial en América Latina y el Caribe

Las inversiones chinas en infraestructura en América Latina constituyen un fenómeno reciente, el cual debe entenderse en el marco de la relación China-ALC. Esta relación tuvo un momento inicial en los 90 a través del intercambio comercial, y continuó con los préstamos e inversión extranjera directa (IED) china en la región desde 2007 y 2008; en 2013, la inversión en proyectos de infraestructura constituye una nueva fase crítica que despierta muchas expectativas entre ambas regiones (Armony et al., 2018).

Actualmente, la relación económica China-ALC se caracteriza -principalmente- por la predominancia del comercio de recursos naturales (CEPAL, 2019). Esta fase de relacionamiento se fortaleció durante el *boom* de materias primas y permitió que las empresas chinas en ALC adquieran conocimientos sobre los regímenes comerciales, laborales, medioambientales y relacionamiento con las comunidades locales. La obtención de este tipo de experiencia permitió que las firmas se consoliden y desarrollen sus actividades en esta región de manera más óptima (Shixue, 2017). Sin embargo, esta fase de aprendizaje está -y ha estado- referida principalmente y en gran medida al sector extractivo.

Entonces, son las empresas dedicadas a la extracción de recursos naturales y su comercialización aquellas que adquirieron más conocimientos sobre el desarrollo de actividades económicas en los contextos latinoamericanos. Así, el trabajo de las firmas en sectores diversificados -como el de infraestructura-, en la región, es relativamente reciente; de manera tal que sus planes de operación no son completamente coherentes con las realidades regionales. Así, ante la escasez de experiencia en sectores no tradicionales como el de infraestructura, el diseño de proyectos en este rubro, en la región, representa una importante oportunidad de aprendizaje para las empresas chinas.

De esta manera, se sostiene que el aumento de inversiones chinas en infraestructura en Perú, debe ser entendido como parte de un fenómeno regional; y responde al interés de las empresas chinas por la oportunidad de aprendizaje sobre

la elaboración de proyectos en sectores nuevos, en contextos de bajo riesgo para sus capitales -como Latinoamérica-. Se entiende la denominación de contextos de “bajo riesgo” como aquellos que ofrecen un régimen receptivo con las inversiones extranjeras y que no poseen mecanismos de control y estándares de tipo ambiental o laboral muy rigurosos y estrictos. Así, esta situación constituye una oportunidad de aprendizaje y un incentivo para que las empresas chinas inviertan en sectores nuevos, como de infraestructura, sobre los cuales ya tienen experiencia y conocimiento adquirido previamente -en contextos no latinoamericanos-; por lo tanto, pueden desarrollar tales capacidades para potenciarlas y ser más competitivas en la región. Asimismo, la inversión en proyectos de infraestructura de carácter sostenible y sustentable -que no tengan un impacto tan grande y negativo en el medio ambiente y que toma en consideración las necesidades y bienestar de la población local- por parte de empresas principalmente estatales, contribuye a mejorar la imagen internacional de China como un país comprometido con el cuidado medioambiental.

Respecto del aprendizaje por parte de las empresas chinas, constituye una necesidad enfocada en el desarrollo de actividades en ALC y forma parte del proceso de internacionalización de las firmas. Este proceso no solo implica la adquisición de conocimientos y experiencia sobre los contextos que recibirán la internacionalización de capitales. Sino, como plantean Rui y Yip (2008) -desde una perspectiva de intención estratégica-, involucra una búsqueda dinámica de saberes para potenciar recursos y activos estratégicos propios de la empresa -desarrollados previamente- (como la tecnología), y así corregir sus deficiencias competitivas y aumentar la competitividad de las firmas en contextos internacionales.

Esta búsqueda por el aumento de la competitividad de las empresas chinas se dio desde el inicio de la evolución de la IED china, entre 1979 y 1983. Durante esta etapa se priorizaba la búsqueda de mercados y provisión de recursos naturales, aunque había un componente secundario de adquisición y desarrollo de tecnología con miras a ser potenciado en el futuro (Avendaño, 2014). Más adelante, entre 1984 y 1991, la localización estratégica de la IED china consideró como un objetivo muy importante la búsqueda de eficiencia y de activos estratégicos como tecnología, *know how* y reputación (Avendaño, 2014). La localización de la IED china en países desarrollados obedeció -si bien a la obtención de recursos naturales- principalmente a la adquisición de tecnología a través de compras de maquinarias y equipos. El interés de obtener tecnología y *know how* llevó a las firmas chinas a realizar *joint*



*ventures*, fusiones y adquisiciones (Tan, 1999). Posteriormente, entre 1992 y 1996, ante la necesidad de abastecimiento de recursos a través de importaciones, expansión de su mercado y avance internacional, China necesitaba tener acceso a patentes y nueva tecnología; por ello autorizó inversiones orientadas hacia la búsqueda de tales activos estratégicos hasta 2000 (Avendaño, 2014).

De esta manera, con el uso de los activos estratégicos adquiridos, las empresas chinas comenzaron a desarrollarse de una manera más óptima, a hacerse más competitivas. Según Avendaño (2014), en 2003 culmina la etapa de preparación de los “campeones nacionales”, haciendo referencia al equipo de empresas estatales chinas lo suficientemente capaces de competir con los grandes grupos empresariales de los países desarrollados. La consolidación de grandes empresas estatales coincidió con la etapa del “boom de las materias primas” a inicios del siglo XXI, periodo durante el cual la IED china incrementó de manera significativa (especialmente en Asia y África, y en menor medida América Latina) en la búsqueda en mercados, provisión de recursos naturales, adquisición y consolidación de sus activos estratégicos.

De esta manera, actualmente las empresas estatales chinas -no solo del sector de infraestructura- poseen capacidad y conocimiento tecnológico y estratégico propios. Especialmente con respecto a las empresas chinas que desarrollan actividades extraterritoriales a través de IED, les es de gran importancia potenciar su competitividad para expandirse en los mercados globales eficazmente y adquirir liderazgo. Para tales fines, es necesario la adquisición de recursos estratégicos, que para ser desarrollados necesitan de recursos naturales, capacidad técnica instalada, innovación tecnológica, reputación, capacidad económica y experiencia en el sector (Guerrero, 2018).

Dichos objetivos están comprendidos en la actual estrategia de desarrollo económico del Estado chino. Desde el plan de desarrollo *Made in China 2025* se busca el mejoramiento de capacidades de las empresas para que puedan competir tanto a nivel doméstico como global (Institute for Security and Development Policy, 2018). En el mismo sentido, desde 2015, como parte de la política “*Guidelines to Deepen Reforms of State-owned enterprises*”, el Gobierno chino declaró que la estrategia de desarrollo chino implicaba mejorar la competitividad de las empresas estatales para que participen en mercados globales, proveerles de recursos, aumentar su eficiencia operacional y habilidad para enfrentar y evitar riesgos (Sze y Wu, 2016); esto implica

también reafirmar y aumentar la presencia e influencia del Partido Comunista Chino en las empresas nacionales (CGTN, 2015 y The State Council the People's Republic of China, 2015).

A partir de esto, se puede entender cómo los intereses de crecimiento y desarrollo económico del Estado chino -con gran influencia por parte del partido de Gobierno- se traducen en intereses empresariales para la internacionalización de las empresas estatales chinas. Esto replica la lógica geoeconómica de la estrategia de desarrollo chino puesto que el Estado empresario chino busca reforzar sus empresas, hacerlas más competitivas, y así aumentar el poder económico nacional. De esta forma, la mejora de capacidades económicas a nivel empresarial se traduce en capacidades económicas a nivel del Estado, lo cual le permite a China posicionarse como una superpotencia en el sistema internacional. Asimismo, si bien actualmente el ritmo de crecimiento de China es cada vez menor -aunque su PIB crece por encima del promedio mundial (Banco Mundial, 2020)-, las empresas chinas han logrado alcanzar un alto nivel de recursos y capacidades propias que les permite ser competitivas a nivel local y especialmente a nivel internacional.

Sin embargo, la consolidación efectiva de conocimientos y experiencia por parte de las empresas chinas que desarrollan sus actividades en el extranjero a través de IED no es homogénea. Esto por la diferencia temporal en la llegada de las empresas chinas -de diferentes sectores- a determinadas regiones del mundo.

Específicamente en el caso de las empresas constructoras, su internacionalización se caracterizó principalmente por tener un gran crecimiento que les ha permitido competir con las grandes constructoras extranjeras; ello por los bajos costos de producción, experiencia adquirida en los proyectos de gran escala en su país y especialización el sector (Chen y Orr, 2009). Asimismo, dado que estas empresas han colmado la demanda de infraestructura a nivel nacional -en China-, buscan nuevos mercados en el exterior. Con respecto al desarrollo de sus actividades en ALC, Osterloh (2021)<sup>16</sup>, Santa Gadea (2021) y Amighini (2017) coinciden en que la capacidad productiva en infraestructura y *expertise* tecnológico de las empresas chinas -ya adquiridos- les permitirían alcanzar su fin de posicionarse como líderes de este sector.

---

<sup>16</sup> Entrevista a María Isabel Osterloh, especialista en relaciones comerciales entre China y América Latina.

No obstante, actualmente los conocimientos adquiridos por las empresas chinas de construcción de infraestructura no corresponden efectivamente con las realidades latinoamericanas. Por ello, contextos con normas y estándares flexibles son necesarios para que se consolide un proceso de aprendizaje efectivo y seguro, que permita a las empresas establecer planes piloto para los proyectos de inversión y evaluar sus resultados. Armony et al. (2018) destacan la importante oportunidad de aprendizaje para las empresas chinas que representan estos contextos; dado que las empresas constructoras chinas en ALC compiten con firmas locales, nacionales, regionales o globales, no siempre buscan contextos con los más altos estándares laborales, de seguridad o ambientales para iniciar sus actividades en la región.

De esta manera, ya que el sector de infraestructura en ALC es un nuevo rubro para los capitales chinos, es entendible que las empresas chinas busquen las condiciones de seguridad necesarias para llevar a cabo los mencionados procesos. Así, la IED china infraestructura en la región busca obtener mayor *expertise* en el sector para incrementar la presencia de sus capitales en ALC. Dado que los países de la región comparten ciertas características, las experiencias adquiridas pueden servir como insumo para el aprendizaje de las empresas para instalar proyectos de infraestructura en los demás países de la región. Del mismo modo, la incursión de la IED china en este sector sirve también como una plataforma para la globalización de las actividades de las empresas constructoras chinas. Entonces, la IED de China en infraestructura en ALC posee ambas lógicas e intereses: obtener aprendizaje y experiencia según las condiciones regionales para expandir su presencia en ALC, pero también que tal *expertise* sirva en el proceso de internacionalización global de las firmas chinas.

En el mismo sentido, la BRI, en tanto una estrategia de desarrollo global con perspectiva geoeconómica -al menos por el momento en América Latina-, constituye un marco de entendimiento para las inversiones extranjeras de China con fines de aprendizaje empresarial. Esta iniciativa plantea la adquisición de conocimientos y experiencia sobre nuevos contextos de recepción de capitales; ello porque consiste en un plan de acción -propio de China- que permite articular las inversiones -específicamente las inversiones en infraestructura- desde una perspectiva estratégica para alcanzar los objetivos nacionales del Estado chino. Asimismo, la BRI crea condiciones externas favorables para la implementación de esta estrategia de desarrollo y apertura económicos a través de las empresas nacionales chinas; estas,

a través de la BRI, se enfocarán en la potenciación de la gestión de operaciones y competitividad, más que solo en la internacionalización de las firmas (Sze y Wu, 2016).

Entonces, está claro que desde el inicio del proceso de internacionalización, las empresas chinas -en general- buscaron establecer un proceso de aprendizaje y adquisición de conocimientos y experiencia para potenciar sus actividades y capacidad empresarial. Sin embargo, como plantean Armony et al. (2018), a pesar de que las empresas chinas han sido capaces de incrementar su capacidad económica, financiera, tecnológica y de ofrecimiento de servicios; estas firmas se mantienen aún en un proceso dinámico de aprendizaje y siguen -en la mayoría de casos- trabajando bajo una cultura organizacional y gerencial centrada en China, por lo que no responden adecuadamente a los contextos específicos en los que se instalan en ALC. En el caso de las empresas dedicadas al rubro de infraestructura, esta insuficiencia de conocimientos y experiencia es mayor porque la presencia de la IED china en este sector en la región es reciente. Por ello, les es importante alcanzar un conocimiento más exacto sobre contextos con reciente presencia de capitales chinos como ALC, el cual también pueda ser aplicado a la IED en otros países para ejecutar sus actividades óptimamente.

En la misma línea, es necesario que dicho proceso de aprendizaje se realice en condiciones de seguridad para los capitales chinos y que otorgue la posibilidad de cometer “errores” que les permita aprender y adquirir experiencia sobre el desarrollo de actividades económicas en nuevos sectores (como el de infraestructura). Los países de la región de ALC ofrecen, especialmente, contextos óptimos para el aprendizaje de las empresas chinas. Las compañías chinas consideraban a África como “laboratorio” para su internacionalización, empero ahora las inversiones en América Latina constituyen un siguiente paso en la expansión de inversiones y diversificación de capitales.

Avendaño (2014) menciona que la lógica de las inversiones chinas en ALC y África se centra -en gran medida- en la presencia de recursos naturales en estas regiones, aunque también en la necesidad de China de hacerse de “aliados” y establecer buenas relaciones con países fuera de su tradicional zona de influencia. Sin embargo, como indica Marcuello (2017), a pesar de cumplir un patrón similar con ALC como receptores de la IED china, el aprendizaje de las empresas chinas en África se diferencia por el contexto institucional de la región. Así, el aprendizaje en ALC es diferente al adquirido en África -especialmente África Subsahariana-, dado que la

primera región posee mayor estabilidad política y económica (IDEA Internacional, 2019 y Banco Mundial, 2021). Ello no significa que la IED china migrará de África a ALC, sino que la expansión de capitales tiene como fin adquirir experiencia sobre las inversiones en contextos diversos.

De esta manera, se entiende que ALC es una región con mayores niveles de estabilidad, continuidad y confianza para los inversores chinos. Así, ALC sería un “laboratorio” distinto por la presencia de un régimen de inversiones más complejo y seguridad para los capitales que les permitan adquirir conocimientos sobre nuevos rubros -como el de infraestructura- en un contexto con determinadas particularidades que puedan servir de insumo para la IED china a nivel mundial.

Con respecto al régimen de inversiones de Perú, el país posee uno de los regímenes de inversiones más abiertos a los capitales extranjeros en la región (MINRE, 2021), y constituye una de las economías más abiertas del mundo con casi ninguna restricción para la propiedad extranjera (Corporación Financiera Internacional del grupo Banco Mundial para CAF, 2014 y ComexPerú, 2021). Asimismo, es uno de los países de la región que ha establecido la mayor cantidad de mecanismos de integración con China como el TLC, la Asociación Estratégica Integral (implica un tercer nivel de integración de China con los socios), el Memorando Entendimiento para la incorporación de Perú a la BRI y su ingreso como miembro no regional prospectivo al Banco Asiático para las Inversiones en infraestructura. Estos acuerdos promueven las inversiones y comercio entre ambos países, y tienen como elemento central el desarrollo y cooperación en infraestructura.

De este modo, Perú posee como ventaja estos diversos mecanismos que facilitan y promueven el desarrollo de proyectos de inversión en infraestructura, y constituyen un contexto propicio que permite el aprendizaje de las empresas chinas en este sector. Al ser un país latinoamericano, permite la introducción de la IED china en infraestructura a una región que posee determinadas particularidades, los aprendizajes adquiridos servirán como insumo para la mundialización de las inversiones extranjeras.

Asimismo, un elemento muy relevante que constituye un contexto propicio para la recepción de IED china es la seguridad jurídica. En Perú se le da el mismo trato a las inversiones nacionales y a las extranjeras (Constitución Política del Perú, Art. 137, 1993), esto sirve como un incentivo y seguridad para que los inversionistas chinos consideren a Perú como un contexto de alto potencial de recepción de IED.

De igual forma, con respecto a la existencia de estándares ambientales no muy eficientes -establecidos en el marco legal y regulatorio del país receptor-, es una condición que determina -en gran medida- el desempeño ambiental de las empresas chinas (Schatan y Piloyan, 2015). ALC es especialmente una región con países que poseen esta característica. Países como Perú poseen relativamente bajos o no efectivos estándares de protección ambiental. Específicamente en este país existe una falta de normas específicas referidas a la IED china que aseguren el cumplimiento de estándares nacionales de protección ambiental. La existencia de este tipo de contexto otorga la oportunidad para que las empresas chinas tengan un mayor margen de acción y posibilidad de aprendizaje respecto de la elaboración de proyectos de infraestructura de carácter sostenible y en contextos de alta conflictividad social -que es una de las principales causas de la cancelación o retraso de proyectos de inversión-. Si bien el desempeño de las empresas chinas no es el peor (Ray, Gallagher, López y Sanborn, 2016), estas aún se encuentran en una etapa de aprendizaje que les permite a tales firmas adquirir conocimientos y experiencia en la elaboración de proyectos de infraestructura sostenibles en el contexto latinoamericano.

En la misma línea, si bien el Gobierno chino posee lineamientos de protección ambiental y desarrollo sostenible para sus inversiones en el extranjero, existe una ausencia de mecanismos que aseguren su cumplimiento efectivo (Alarco et al. 2019). Los mecanismos e instrumentos (“verdes”) chinos para la sostenibilidad de los proyectos de inversión no se han concretado efectivamente o no tienen un carácter de obligatoriedad (Alarco et al., 2019, Salazar, 2021, y BRI International Green Development Coalition, 2020). Sin embargo, la importancia que tiene el medio ambiente para China, no solo a nivel nacional, sino también a nivel de sus inversiones extraterritoriales, parece indicar que estos mecanismos formulados para guiar las inversiones en infraestructura tienen como objetivo contribuir a mejorar la imagen de China como un Estado e inversor comprometido con la sostenibilidad y cuidado del medio ambiente (Salazar, 2021).

En suma, Perú posee las condiciones necesarias para el establecimiento de proyectos chinos de infraestructura: una tradición de inversiones -en el sector minero principalmente-, un régimen de inversiones atractivo, y estándares ambientales y laborales no muy efectivos que permiten el “ensayo-error” para la planificación de proyectos en este nuevo sector para las empresas chinas (GREFI, 2016). Las empresas chinas tienen un desempeño no muy diferente -significativamente- con

respecto al comportamiento de las firmas de otras nacionalidades en el país; aún se están adaptando a un nuevo sector -de infraestructura- de inversión y nuevos marcos regulatorios, políticas y contextos culturales (Ray et al., 2016).

El proyecto de la Hidrovía Amazónica es ejemplo del proceso de aprendizaje y ensayo-error por parte de la empresa Cohydro -concesionaria de la empresa china Sinohydro-. Esta inversión busca mejorar la navegabilidad en los ríos Marañón y Ucayali, y su ejecución implica remover sedimentos para tener una altura determinada para las embarcaciones. Sin embargo, los daños ambientales en el territorio y que afectarían a la población han generado muchos problemas (Mongabay, 2021).

Como Salazar (2021) menciona, este es un proyecto mal planteado desde el punto de vista técnico. Desde 2017 -que se concesionó el proyecto- y hasta ahora, existe una disputa entre las comunidades locales -apoyadas por ONGs ambientalistas- y la empresa respecto a problemas con el estudio de impacto ambiental y cláusulas del contrato de concesión. El proyecto aún no ha iniciado la fase de ejecución -está en diseño-, pero este proceso está permitiendo la adquisición de conocimiento y experiencia para la empresa china sobre la elaboración de proyectos sostenibles en el contexto latinoamericano, con la participación de actores locales y la sociedad civil.

Todo este periodo de disputas sobre los términos del contrato y el diseño del proyecto han producido información valiosa que sirve como insumo para el diseño de proyectos futuros. Sinohydro es una de las empresas de construcción de hidrovías más grandes del mundo; así, procesos de aprendizaje como los que se desarrollan con la Hidrovía Amazónica le permitirá adquirir conocimientos para ejecutar proyectos de manera más óptima y consolidarse como una empresa líder, no solo en el sector vial sino a nivel medioambiental.

Asimismo, en el sector de infraestructura eléctrica, la presencia de capitales chinos en Perú es relativamente reciente a comparación de los demás países de Sudamérica. Esta presencia -de tendencia creciente- en la región tiene que ver en gran medida con la capacidad instalada de las empresas eléctricas chinas para invertir en el exterior (Santa Gadea, 2021). El sector eléctrico es un rubro que China lidera a nivel mundial, especialmente por su capacidad tecnológica de generación eléctrica renovable y sostenible (energía limpia).

De esta manera, parece que el proceso de aprendizaje sobre la elaboración de proyectos de infraestructura eléctrica en ALC ya ha ido desarrollándose en los demás

países de la subregión, dado que un importante porcentaje de fuentes de energía eléctrica están a cargo de empresas chinas. El reciente establecimiento de plantas eléctricas chinas en Perú parece constituir uno de los eslabones finales de dicho proceso.

Entonces, como menciona Armony et al. (2018), las empresas chinas en ALC tienen un gran potencial de crecimiento y expansión; pero también retos para mejorar su desempeño en los países donde implementan los proyectos de infraestructura. Se ha notado que ciertas empresas han comenzado a adquirir una manera de operar pragmática en términos de proveedores, uso de tecnologías y relacionamiento con los gobiernos de ALC (Armony et al. 2018). Ello en el sentido de que están tratando de acondicionar su cultura organizacional y operatividad de proyectos a las necesidades de los contextos latinoamericanos. Esto justamente es resultado del proceso de aprendizaje de las empresas chinas, constituye la aplicación de esos conocimientos y experiencias.

#### 3.4. La inversión china en la infraestructura eléctrica peruana: desde una lógica geoeconómica hacia una geopolítica

Las inversiones chinas en infraestructura eléctrica en la región latinoamericana constituyen un fenómeno reciente. En este contexto, se entiende el reciente aumento de la presencia de capitales chinos en este sector en Perú, no solo como un fenómeno que busca complementar la actividad minera o abastecer corredores de infraestructuras (como se desarrolló en los subtítulos 3.1 y 3.2), sino que tiene como objetivo participar en el mercado eléctrico y abastecer al público nacional. Así, el aumento de la IED china en el sector eléctrico peruano debe ser entendido en el marco de la tendencia positiva de inversiones chinas en este rubro a nivel regional y según las implicancias que puede tener en el manejo interno de los países receptores.

Actualmente existe una presión interna en China para la internacionalización de sus empresas de generación eléctrica a raíz de los problemas de rentabilidad en el mercado chino y competencia con las empresas privadas; por ello, el Gobierno chino alienta a sus empresas estatales a salir al mercado internacional en busca de mejores alternativas de inversión (BID, 2016). Es por ello, que la transmisión y distribución eléctrica se han convertido en sectores de especial importancia para la IED de China, especialmente en ALC que constituye una región con presencia nueva



china en este ámbito. Así, China prioriza las adquisiciones de empresas en funcionamiento a través de IED o proyectos “desde cero” que le permite posicionarse en el sector de manera inmediata (González Gava y Harán, 2020).

De esta manera, las empresas chinas buscan aumentar su presencia a nivel regional para consolidarse como líderes en infraestructura eléctrica a nivel global (Santa Gadea, 2021). Entonces, la IED china en infraestructura eléctrica - predominantemente hidroeléctrica- en Perú, que va en aumento desde 2013 con el establecimiento de la central hidroeléctrica de Pomacocha, se puede entender como un “eslabón” más en la búsqueda de nuevos mercados por parte de las empresas chinas con capacidad instalada y experiencia en el sector.

Por ahora, los cuatro centros de generación y distribución eléctrica a cargo de capitales chinos establecidos en la última década en Perú (Pomacocha, San Gabán III, Chaglla y Luz del Sur) están a cargo de dos empresas -estatales- chinas (Chinalco y China Three Gorges).

Desde esta perspectiva, este fenómeno se puede entender en términos geoeconómicos porque la internacionalización y expansión de la IED china en este tipo de infraestructura busca aumentar su capacidad empresarial, lo que se traduce en poder económico nacional. No obstante, es necesario considerar que las infraestructuras energéticas constituyen activos críticos, de los cuales depende la seguridad nacional. Las fuentes de energía eléctrica como las centrales hidroeléctricas constituyen este tipo de recurso porque son esenciales e imprescindibles para desarrollar capacidades nacionales y la vida cotidiana de la población nacional: su perturbación o afectación no permite soluciones alternativas inmediatas por lo que generaría un grave perjuicio a la Nación (Gob.pe, s.f.). Así, el abastecimiento de electricidad es un activo crítico porque de este depende el desarrollo de la vida y actividades cotidianas de las personas. Si bien en Perú existe una importante brecha de infraestructura, el sector eléctrico es uno de los que mayor capacidad y abastecimiento posee.

Según Osinergmin, el servicio eléctrico a nivel nacional está garantizado debido al adecuado funcionamiento de las grandes centrales de generación, las líneas de transmisión eléctrica y a la cantidad de reserva de energía que el país posee; las plantas de generación eléctrica funcionan óptimamente y existe una importante cantidad de energía instalada (Gob.pe, 2017). La potencia eléctrica instalada en Perú, hasta 2015, alcanzó 12189 MW (Osinergmin, 2016). Asimismo, hasta 2018, el 92.8%

de viviendas en Perú tiene acceso a energía eléctrica mediante red pública, y esta cifra tiene una tendencia positiva (Instituto Nacional de Estadística e informática INEI, 2019). Entonces, la perturbación del abastecimiento de electricidad afectaría a casi la totalidad de la población; especialmente en esta era de revolución de las comunicaciones y digitalización, la irrupción de energía generaría consecuencias no solo en el modo de vida de las personas sino en la economía de los países. Por esto es que se le considera un activo crítico.

De esta manera, el objetivo de las empresas eléctricas chinas en países de la región -como Perú- de adquirir capacidad instalada y *expertise* en este sector no posee una lógica solamente geoeconómica. En el largo plazo, es posible entender este fenómeno como parte de una estrategia geopolítica por parte de China que busca influir en la región no solo a nivel del mercado a través de empresas chinas competitivas, sino también mediante el acaparamiento de recursos estratégicos como las infraestructuras eléctricas que pueden afectar el bienestar de las naciones latinoamericanas.

En Perú, en conjunto, los cuatro centros de generación eléctrica a cargo de capitales chinos, integrados al SEIN, tienen una potencia de abastecimiento eléctrico de 1013.92 MW. Actualmente, Pomacocha tiene una capacidad de 250 MW (Osinermin, 2020), San Gabán III de 205.8 MW (Osinermin, 2022), Chaglla de 460 MW -la tercera hidroeléctrica más grande del país- (Osinermin, 2020), y Luz del Sur -solo a través de la hidroeléctrica de Santa Teresa- de 98.12 MW (Rumbo Minero, 2018)<sup>17</sup>. Entonces, el hecho de que empresas estatales chinas controlen 1/12 de la producción eléctrica en el país, no puede pasar desapercibido. Por el contrario, debe ser analizado desde el panorama regional del avance de la IED china en este sector.

Dado que a nivel regional existe un fenómeno de -intento de- cooptación de las empresas generadoras y distribuidoras de energía eléctrica nacional por parte de capitales chinos, ello en combinación con el rol chino en la construcción de infraestructura portuaria, ferroviaria y vial-, se puede considerar que el interés de China -al ser sus empresas estatales- no sólo tiene carácter geoeconómico, sino trasciende a lo geopolítico.

El ejercicio de control chino sobre activos críticos coloca a los países en una posición de desventaja para posibles negociaciones con la potencia asiática, aún más

---

<sup>17</sup> La hidroeléctrica de Santa Teresa cuenta con la autorización de la ampliación de la central eléctrica Santa Teresa II, cuya capacidad alcanzaría 138.52 MW (Rumbo Minero, 2018).

si es que los países no cuentan con mecanismos institucionales suficientes para prevenir la creación de monopolios que posibiliten el control de este sector en manos de una empresa o conjunto de empresas chinas (BID, 2016). En el mismo sentido, Tucci (2021) plantea el error geoestratégico del Estado peruano por la ausencia de mecanismos de control estatal sobre activos críticos como las infraestructuras; al depender -críticamente- de actores con intereses ajenos a los nacionales (como las empresas estatales chinas), el uso de estos activos críticos puede supeditarse a objetivos contrarios o en detrimento del bienestar de la población peruana.

En la misma línea, este avance geopolítico de China en ALC -una región considerada históricamente bajo la influencia de EE. UU.- a través del mercado de infraestructuras se recrudece si se analiza conjuntamente con la participación china en el sector extractivo. Desde este enfoque, el abastecimiento de recursos naturales por parte de China no solo constituye una estrategia que asegura su crecimiento económico, sino que genera una relación de dependencia económica crítica de los países latinoamericanos por los capitales chinos. Al respecto, Qianru y Wagner (2012) indican que la potencia asiática asegura su IED a través de las importaciones de recursos naturales; así, ante una posible situación de amenaza a sus empresas o a su país, China paralizaría sus operaciones y generaría un impacto muy negativo para estas economías que tienen un carácter -en gran medida- primario-exportador. Desde esta perspectiva, la estrategia de internacionalización de empresas chinas en el sector extractivo poseería una lógica geopolítica para situaciones de emergencia, ello dado que buscarían la seguridad del abastecimiento de materias primas para aumentar su poder económico nacional, utilizando la dependencia económica de los países por la IED china. La presión sería política porque interferiría en asuntos internos del país. Si bien el desarrollo de la IED china en el sector extractivo en ALC no trasciende a un carácter geopolítico por sí solo, si es que es analizado paralelamente al avance de China en sectores estratégicos y críticos, como la infraestructura de transporte y de energía eléctrica, puede ya alejarse de la visión netamente económica que parece regir, por el momento, a las inversiones extranjeras chinas en la región.

Este comportamiento de China en ALC se entiende más claramente desde una perspectiva geopolítica si es que se considera a EE. UU. como un tercer actor en la -hasta ahora geoeconómica- relación China-ALC. Así, el avance paralelo en sectores críticos como la infraestructura y minería adquiere un sentido aún más geopolítico dado que América Latina ha sido tradicionalmente la esfera de influencia de EE. UU.

De esta manera, el aumento de influencia de China en ciertos países de la región puede significar la disminución del poder de EE. UU. en su histórica zona de influencia; lo cual contribuiría a fortalecer la rivalidad entre ambas potencias. Asimismo, es necesario considerar los intentos de EE. UU. por contener el ascenso chino en Asia a través del pivote a esta región; ello habría suscitado como respuesta de China acentuar su presencia económica y política en América Latina como un desafío a la potencia occidental (Alcalde, 2016).

Desde este panorama, el avance de China a través de la IED en infraestructura en ALC adquiere, con mayor claridad, un trasfondo geopolítico. Sin embargo, al hacer referencia específicamente al fenómeno que se desarrolla en ALC, puede considerarse que tiene una perspectiva de largo plazo porque las empresas eléctricas chinas, en países como Perú, recién están comenzando a incursionar en el sector.

En el caso de China Three Gorges CTG, es la empresa china que está a cargo de la mayoría de plantas de generación eléctrica de capital chino en Perú. CTG se encarga de la operación de tres centrales de generación y distribución eléctrica: San Gabán III, Chaglla y Luz del Sur. CTG está posicionada a nivel global como la más grande empresa de generación de energía hidroeléctrica y, a nivel de China, como el mayor grupo de generación de energía limpia; se enfoca en el desarrollo y operación de hidroeléctricas a gran escala, y desarrollo de fuentes de energía alternativas y renovables (solar, eólica, hídrica) (CTG, s.f.). Así, posee capacidad instalada en el sector eléctrico y es una de las empresas estatales chinas más rentables. Asimismo, China Three Gorges tiene una presencia importante en la región. Participa en la operación de 17 centrales hidroeléctricas y 11 parques eólicos en Ecuador, Bolivia, Chile y Brasil (González Gava y Harán, 2020). En el mismo sentido, como se mencionó en los Antecedentes, otras empresas de capital estatal chino se están posicionando como los principales productores de electricidad de los países de la región; por ejemplo, State Grid y Sinohydro.

La compra de Luz del Sur por parte de CTG es un ejemplo de cómo el bienestar de la población puede llegar a estar supeditado a los intereses o control de una empresa china, en tanto la energía eléctrica es un activo crítico. La propiedad de la empresa de distribución eléctrica fue transferida a China Yangtze Power International (CYPI) (controlada por CTG) por parte de la firma estadounidense Sempra Energy International Holdings en el año 2019. Con esta adquisición, CTG -a través de CYPI- se encarga del abastecimiento de energía eléctrica a 1 185 388 clientes de 65 distritos

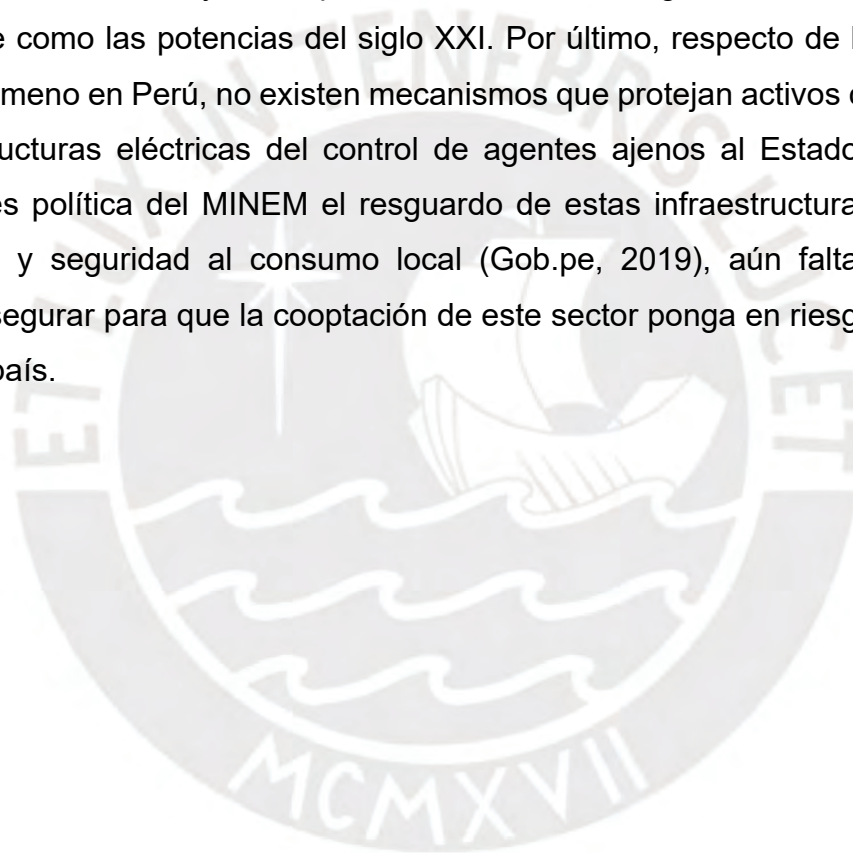
de Lima, Huarochirí y Cañete, de modo que el abastecimiento aproximado es de más de 4.9 millones de habitantes (Luz del Sur, s.f.). Esto implicaría que solo CTG, a través de Luz del Sur, se encargue de la distribución de energía de más de  $\frac{1}{6}$  de la población nacional; la población aproximada de Perú hasta 2020 es de 32.62 millones (INEI, 2020). Con esta transacción, CTG no solo adquiere Luz del Sur, sino Inland Energy, nueve centrales hidroeléctricas y Tecsur (una empresa especializada en servicios de construcción e infraestructura eléctrica) (LexLatin, 2020). Asimismo, tras la compra de Luz del Sur, CTG ya ha enfatizado en la importancia de Perú como el principal mercado estratégico en Sudamérica (El Comercio, 2019).

La adquisición de Luz del Sur en Perú, como la compra de una empresa estadounidense por parte de una empresa china, tiene casos similares en la región. En Chile, State Grid adquirió la tercera empresa más importante de distribución eléctrica, Chilquinta Energía, que estaba a cargo de Sempra Energy; con esta compra, la empresa estadounidense ya no está presente en la subregión sudamericana. Para Sempra Energy, esta venta es parte de una salida planificada de América del Sur para centrarse en los mercados de los Estados Unidos y México (CEPAL, 2020).

Sin embargo, la salida de capitales estadounidenses y su reemplazo por empresas chinas es muestra de la disposición e interés de los capitales chinos de hacerse de activos energéticos que ningún otro competidor ha demostrado querer desembolsar, especialmente tratándose de inversiones en países política y económicamente propensos a experimentar etapas de inestabilidad (González Gava y Harán, 2020). Este hecho se puede entender en términos geopolíticos puesto que el sector eléctrico tiene una presencia predominante de empresas occidentales. Así, la creciente presencia china en el sector eléctrico puede ser entendida -en el largo plazo- como una estrategia de China para tener más influencia en este sector estratégico en una región con presencia e influencia -histórica- de EE. UU. Ello en el contexto de la rivalidad entre EE. UU. y China, representa una estrategia de “ocupar y ceder” porque China avanza en sectores que EE. UU. desestima y donde tiene mercado *expertise* -como el eléctrico-, para luego competir desde una posición mejor en otros sectores que Washington pretende liderar -como las telecomunicaciones- (González Gava y Harán, 2020).

En suma, dado que la presencia de capitales chinos en el sector de infraestructura eléctrica en Perú y en la región es reciente, se puede afirmar que la lógica geopolítica de este fenómeno tiene como perspectiva el largo plazo. Las

consecuencias inmediatas que pueden surgir a raíz de la adquisición de proyectos eléctricos por parte de capitales chinos no son críticas ni de alto impacto. Sin embargo, el *status* de activos críticos de las infraestructuras eléctricas implica que la influencia que puedan tener las empresas en estos sectores no solo pueda generar consecuencias económicas, sino políticas y sobre el bienestar nacional. Por un lado, el aumento de este tipo de IED puede supeditar el bienestar de las poblaciones latinoamericanas bajo el control del Estado chino, en tanto las empresas son estatales y sus objetivos e intereses empresariales se articulan con los intereses nacionales del Estado chino. Por otro lado, este control se puede entender en el marco de la rivalidad sistemática entre EE. UU. y China por la influencia en la región latinoamericana y por posicionarse como las potencias del siglo XXI. Por último, respecto de la ocurrencia de este fenómeno en Perú, no existen mecanismos que protejan activos críticos como las infraestructuras eléctricas del control de agentes ajenos al Estado peruano. A pesar que es política del MINEM el resguardo de estas infraestructuras para darle operatividad y seguridad al consumo local (Gob.pe, 2019), aún falta mucho por trabajar y asegurar para que la cooptación de este sector ponga en riesgo los activos críticos del país.



#### 4. Conclusiones finales

En la presente investigación se desarrollan los intereses que explican el aumento de las inversiones chinas en infraestructura en Perú entre 2016 y 2019. Para ello, se plantean tres variables: 1) el interés de China por los metales peruanos; 2) El interés de China por la ubicación geoestratégica de Perú; y 3) el interés de China por las oportunidades de aprendizaje empresarial en ALC. A continuación, se exponen los resultados de la investigación.

Para la presente tesis se utilizó como enfoque teórico el paradigma ecléctico de Dunning. Si bien este es un enfoque de internacionalización de empresas, es útil para entender el fenómeno del aumento de las inversiones chinas en Perú puesto que la mayoría de la IED en este sector se realiza a través de empresas estatales chinas. Dado que el Estado chino se comporta como un Estado-empresa, se puede vincular los objetivos e intereses empresariales con aquellos -de tipo económico- del Estado chino -así como del Partido Comunista Chino-. Así, se entiende que los fines económicos nacionales de la potencia asiática buscan ser alcanzados a través del desarrollo empresarial de las firmas chinas. Por ello, es posible entender el fenómeno mencionado a partir de un enfoque de internacionalización de empresas.

Este paradigma propone que las firmas se proyectan internacionalmente en función de tres ventajas: ventajas de propiedad (capacidad, activos y recursos estratégicos propios de la empresa), localización (las condiciones del país extranjero que resultan atractivas para las empresas internacionales), e internacionalización (ventajas para que la empresa se desarrolle internacionalmente directamente o a través de intermediarios). Las posibilidades de internacionalización de una firma dependen de su capacidad de aprovechar estas ventajas.

Las primeras dos variables mencionadas (1 y 2) se entienden a partir de la ventaja de localización. Esto porque se refieren a características propias del contexto peruano que resultan atractivas para las empresas chinas y que permiten que la IED se desarrolle en el país.

En primer lugar, la presencia de metales de alta concentración y pureza en el subsuelo peruano -una ventaja de localización- es un interés central para China, puesto que el abastecimiento de recursos naturales, como los metales, es necesario para los procesos productivos de las empresas chinas. Ante ello, la inversión china en infraestructura tiene como fin generar mejores condiciones para el comercio de metales.

Actualmente, en el territorio chino existe una insuficiencia de determinadas materias primas que abastezcan la demanda interna; a pesar de poseer grandes reservas de recursos naturales, estas no satisfacen su demanda actual y podrían agotarse en el mediano plazo. En el mismo sentido, las actuales estrategias de desarrollo del Gobierno chino de industrialización e innovación tecnológica instan de insumos -como el cobre y el hierro- que se encuentran en mayor concentración fuera de la región asiática; por lo tanto, para China es importante asegurar el suministro de materias primas. Por ello, en Perú, la presencia de la IED en el sector extractivo se concentra principalmente y en gran medida en estos metales estratégicos.

El principal metal de interés de China en Perú es el cobre, y en menor medida el hierro. A pesar de que Perú no es el principal productor de cobre ni el país con más reservas del mundo de este metal, sí constituye un contexto de especial interés para China puesto que existe un gran potencial de tener una influencia predominante en este sector. Esto se demuestra con el hecho de que los principales centros mineros cupríferos en Perú están a cargo de capitales chinos; a comparación de Chile, donde es el Estado chileno -a través de CODELCO- el encargado de la mayor producción de cobre.

Del mismo modo, en el caso del hierro, las empresas chinas ya han copado completamente la producción ferrosa, de modo que la influencia en este sector ya no es potencial sino definitiva. Tanto el hierro como el cobre son insumos de central importancia para los actuales procesos de desarrollo económico de China, por lo tanto asegurar su suministro es esencial.

Así, la IED china en infraestructura en Perú, según esta necesidad de abastecimiento de recursos naturales, busca generar mejores condiciones para potenciar la producción y exportación de recursos mineros como el cobre y el hierro. Las infraestructuras permiten reducir los costos de estos procesos al crear vínculos logísticos directos, canales que faciliten la producción y transporte entre Perú y el mercado minero chino. Se concluye que el objetivo de las empresas chinas para la inversión en infraestructura -en cuanto a la provisión de recursos naturales mineros- tiene un carácter geoeconómico puesto que busca fortalecer la capacidad productiva y económica del Estado chino -y por lo tanto el poder económico nacional-. Esto en tanto los metales son insumos especiales para los actuales procesos de desarrollo económico chinos. Actualmente, el Gobierno chino tiene como fin nacional insertar a las empresas estatales en los mercados globales y cadenas de valor, para ello es



necesaria una provisión asegurada de recursos naturales que será posible a través de la inversión en infraestructura.

Esta lógica geoeconómica de la inversión china en infraestructura para asegurar el suministro de materias primas mediante la potenciación de la producción y exportación de metales de Perú se trasluce a través del proyecto de infraestructura de capitales chinos más ambicioso que es el Puerto de Chancay. Se busca reducir los costos logísticos y crear una vía para el flujo comercial de metales entre China y América Latina, controlado (en gran parte), por una empresa estatal china. Asimismo, la inversión en infraestructura eléctrica permite potenciar la actividad minera porque asegura el suministro de energía a los centros mineros.

En segundo lugar, la ubicación geoestratégica de Perú en la subregión de Sudamérica -otra ventaja de localización- es de interés central para China, puesto que las condiciones geográficas de un país constituyen aspectos centrales para la ejecución de proyectos de IED. Perú tiene una posición central en la subregión y acceso al Pacífico que le da una ubicación de potencial “puerta de entrada y salida” para los países de la región. Asimismo, tiene una geografía favorable para el desarrollo de vías de infraestructura de todo tipo. Esto, combinado con su posición geográfica, le da el potencial de ser un ancla de corredores económicos transpacíficos en la región, objetivo que ha sido delimitado por China como parte de la incorporación de la región ALC a la iniciativa BRI.

De esta manera, la inversión china en infraestructura permitirá explotar el potencial de la ubicación peruana para aumentar su presencia económica en la región, diversificar sus inversiones y comercio. Para este fin son necesarias vías comerciales estratégicas con presencia predominante de China, esto para asegurar el flujo comercial. Así, la IED en infraestructura busca la optimización logística para facilitar el comercio en la región; la centralidad de Perú en la subregión es una condición ya dada, que con los proyectos de infraestructura pueden desarrollarse para potenciar el comercio entre la región asiática y ALC. A través de ella, las empresas chinas adquirirán resiliencia logística para fortalecer sus operaciones de comercio y desarrollarlas con autonomía. Por ello se concluye que la inversión china en infraestructura en función de la ubicación estratégica de Perú tiene un carácter geoeconómico, puesto que busca fortalecer sus actividades comerciales en la región y crear vínculos logísticos efectivos y autónomos entre los mercados asiáticos y la región. Este fin permite a China, a través del comercio internacional, aumentar su

capacidad económica, lo cual se traduce en poder económico nacional. Asimismo, aumentar la presencia económica en una región con influencia histórica de EE. UU. es un hecho que consolida el estatus de China como una primera potencia del sistema internacional.

El proyecto de infraestructura que mejor demuestra el fin de China de hacerse de rutas comerciales y vías logísticas resilientes es el proyecto del Puerto de Chancay. El hecho de que Cosco Shipping Ports esté a cargo de manera exclusiva de importantes eslabones de la cadena logística para el comercio Asia-ALC genera que el comercio que se desarrolle a través del primer megapuerto chino en Sudamérica posea gran autonomía. Asimismo, el proyecto de la Hidrovía Amazónica, propone una ruta para reducir los costos lógicos entre el comercio Brasil-China; lo cual, al efectivizar las exportaciones, potencia el comercio sino-brasileño. Sin embargo, la inversión en infraestructura eléctrica -por lo menos hasta ahora- no tiene una injerencia o participación importante en el objetivo geoeconómico de China de establecer vías logísticas estratégicas para potenciar el comercio con la región. No obstante, dada su importancia para el funcionamiento de corredores económicos e infraestructura de transporte, no queda descartada su potencial futura importancia para fortalecer las cadenas logísticas de las empresas chinas en la región.

La tercera variable (3) se entiende a partir de la ventaja de propiedad que determina la internacionalización de las empresas, según el paradigma ecléctico. Esto porque se refiere a las capacidades, experiencia y activos estratégicos de las empresas chinas que sirven de estímulo para el desarrollo de IED en infraestructura en Perú. Esta explicación debe entenderse como una variable regional puesto que el interés de China por las oportunidades de aprendizaje empresarial no solo se enfoca en Perú, sino en los países de ALC que poseen las características para constituir contextos propicios para el aprendizaje. Sin embargo, en la presente investigación se resalta y desarrolla esta variable dado que el *mainstream* de la literatura sobre la IED china en la región y en Perú se enfocan en las primeras dos explicaciones -predominantemente-; las cuales si bien pueden tener un mayor peso explicativo del fenómeno del aumento de las inversiones chinas en infraestructura en Perú, no contemplan cómo las condiciones internas del país pueden constituir un incentivo para que las empresas aumenten su capacidad y competitividad a través de la IED.

Así, el interés de China por invertir en IED en infraestructura se entiende a partir de la posibilidad de aprendizaje para las empresas chinas sobre inversión en sectores

nuevos, dado que tradicionalmente las inversiones chinas se centran en el sector extractivo. Algunos países de ALC, como Perú, constituyen contextos de bajo riesgo para el desarrollo de IED china en sectores nuevos por la seguridad fiscal, apertura económica, regímenes de protección de capitales extranjeros, mecanismos de promoción de inversiones extranjeras, y mecanismos de control y estándares ambientales o laborales no muy rigurosos y estrictos. Esta situación constituye una oportunidad de aprendizaje e incentivo para que las empresas chinas inviertan en sectores nuevos, como el de infraestructura, para adquirir y fortalecer sus capacidades y competencias empresariales (recursos estratégicos). Así, la adquisición de aprendizajes sobre las condiciones locales es importante para diseñar y ejecutar proyectos exitosos; por ello es necesario un contexto seguro para que se desarrollen. Esto no solo les permite a las empresas fortalecer su capacidad y *expertise* instalado, sino contribuir a mejorar la imagen de las empresas chinas -y del Estado chino- como actores comprometidos con el desarrollo de actividades económicas sostenibles y con el cuidado del medio ambiente. Este último aspecto le permite posicionarse como un país cooperante y socio económico responsable.

Así, se concluye que este interés de China por el aprendizaje empresarial posee un trasfondo geoeconómico porque las empresas chinas buscan incrementar su competitividad, lo cual se traducirá en mayor capacidad económica del Estado chino (poder económico). El adquirir *expertise* en la inversión en contextos diversos como ALC no sólo permite la internacionalización de las empresas en la región sino que estos conocimientos pueden ser utilizados en la IED chinas en otros países que posean más exigencias o restricciones a las inversiones extranjeras. Esto se puede entender como parte de la estrategia china de internacionalización de sus empresas para consolidarse como una superpotencia económica y tener injerencia -en este aspecto- en el sistema internacional. Asimismo, al posicionarse como un actor comprometido con el desarrollo de proyectos sostenibles, los países son más receptivos porque lo consideran como un actor responsable y competente.

El proyecto de la Hidrovía Amazónica es un ejemplo de cómo los procesos de aprendizaje y ensayo-error permiten aumentar la competitividad y *expertise* de las empresas chinas. A pesar de que el proyecto aún no pasa la fase de diseño, todo el proceso de conflictividad ha producido información valiosa para Sinohydro que sirve como insumo para el diseño de proyectos -sostenibles- futuros, esto aumenta su competitividad. Del mismo modo, con respecto de la IED en infraestructura eléctrica,

esta se debe entender en términos geoeconómicos -por el momento- como la búsqueda de las empresas chinas por potenciar su capacidad instalada ya adquirida. En la región se está dando una ola de adquisición de fuentes de energía por parte de capitales chinos; ante esto, Perú constituye uno de los eslabones finales de dicho proceso.

Estas variables responden principalmente al aumento de las inversiones chinas en infraestructura de tipo vial en Perú. Este fenómeno tiene carácter geoeconómico, por el momento, puesto que se enfoca básicamente en: abastecer a China de los metales necesarios para los procesos productivos nacionales, aprovechar la ubicación estratégica de Perú para potenciar el comercio chino en América Latina, y la obtención de aprendizaje para que las empresas chinas puedan elaborar proyectos de infraestructura en sectores nuevos y en condiciones seguras. Estos intereses son geoeconómicos porque, hasta ahora, no ha habido injerencias de la presencia de capitales chinos en la economía receptora.

No obstante, sí es posible delinear, con una perspectiva a futuro y de largo plazo, el carácter geopolítico de las inversiones chinas en infraestructura eléctrica en Perú. Esto, principalmente, porque este tipo de infraestructuras constituyen activos críticos, de los cuales dependen la seguridad y bienestar nacionales. Por lo tanto, el hecho de que esté controlado -en gran medida- por actores con intereses ajenos a los nacionales puede configurar un potencial riesgo para la Nación. Este fenómeno constituye una tendencia regional que puede generar implicancias negativas por la dependencia de la matriz energética de un país de la región por la potencia asiática. Ello les da el poder a estos actores ajenos -las empresas chinas- de tener una posición de ventaja ante posibles negociaciones con los países receptores.

Asimismo, el carácter geopolítico de la IED china en Perú se recrudece aún más si esta se analiza en paralelo con el avance de China en el sector minero y demás rubros de infraestructura. Ante este panorama, el interés de China por aumentar su presencia en este sector es geopolítico -en el largo plazo- porque puede entenderse en el marco de la rivalidad sistémica con EE. UU. por la influencia en ALC -una zona históricamente influenciada por la potencia occidental-.

## 5. 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: Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. Recuperado de:

<https://refi.info/articulo-economia-ambiente-y-derechos-humanos-en-las-inversiones-chinas-en-america-latina/>

Alcalde, J. (2016). La presencia global y regional de China: el gran salto desde la década de 1990. En: J. Caillaux, F. Novak y M. Ruiz (Eds.), *Las Relaciones de China con América Latina y el Ferrocarril Bioceánico Brasil-Perú* (pp. 11-36). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales y Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. Recuperado de:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/71453>

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). Recuperado de:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

América Economía. (2021, 21 de septiembre). El *retail* navega con dificultad entre los altos precios de fletes marítimos y los sobrecostos portuarios. Recuperado de:

<https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/el-retail-navega-con-dificultad-entre-los-altos-precios-de-fletes-maritimos-y>

American Enterprise Institute (2020). China Global Investment Tracker. Recuperado de:

<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Amighini, A. (2017). Towards a new geography of trade?. En A. Amighini (Eds.). *China's Belt and Road: a game changer?* (pp. 121-139). Milán, Italia: Italian Institute for International Political Studies.

Agencia Peruana de Noticias (2020, 28 de septiembre). Cierre de brechas en infraestructura, el gran reto para el futuro. Recuperado de:

<https://andina.pe/agencia/noticia-cierre-brechas-infraestructura-gran-reto-para-futuro-815512.aspx>

Aquino, C. (1995). El Perú y los países del Asia-Pacífico : razones para una mayor vinculación económica y comercial. *Agenda Internacional*, 2(4), 15-25. Recuperado de:

<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/7146>

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). Recuperado de:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

Aquino, C. (2021). Entrevista a Carlos Aquino. Realizada el 27 de agosto del 2021.

Armony, A., & Dussel, E. (2018, 8 de agosto). Infraestructura china en América Latina: Una Nueva Frontera. *Diálogo chino*. Recuperado de:

<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. Recuperado de:

<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. Recuperado de:

<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>

Asociación Latinoamericana de Integración. (2020). *Informe del Comercio de Bienes del Ecuador: 2012 - 2018* [Informe]. Recuperado de:

[https://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/D2B634039C9872BF0325856100603DF2/\\$FILE/235.pdf](https://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/D2B634039C9872BF0325856100603DF2/$FILE/235.pdf)

Atoche, E., Castillo, A., de la Cruz, K., Fonttis, G. & Santa Cruz, J. (2019). Visión geopolítica del Perú como oportunidad para los negocios. *Revista Digital de la Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos de la USMP*. (2).

Recuperado de:

<https://www.administracion.usmp.edu.pe/revista-digital/numero-2/vision-geopolitica-del-peru-como-oportunidad-para-los-negocios/>

Avendaño, L. (2014). Los patrones de la localización de la IED china. *Foro Internacional*, 54(4), 992-1026. Recuperado de:

<https://www.redalyc.org/pdf/599/59940022005.pdf>

Arce, B. & Avendaño, L. (2015). Experiencia de las multinacionales chinas para incursionar en los mercados globales. *Ciencia Administrativa*, 2015(1), 38-48.

Recuperado de:

<https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/10/05CA201501.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo (2015). *Financiando la nueva ruta de la Seda. Inversión asiática en los sectores energético y minero en América Latina y el Caribe*.

En: R. Espinasa, E. Marchán y C. Sucre (coords). Recuperado de:

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Financiando-la-nueva-ruta-de-la-seda-Inversion-asiatica-en-los-sectores-energetico-y-minero-de-América-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo (2016, noviembre 15). El interés de las empresas chinas de energía eléctrica en Brasil. Recuperado de:  
<https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/el-interes-de-las-empresas-chinas-de-energia-electrica-en-brasil/>

Banco Interamericano de Desarrollo (2019). *Construir oportunidades para crecer en un mundo desafiante. Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe 2019*. En: E. Cavallo y A. Powell (Coord.). Recuperado de:  
[https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Informe\\_macroeconomico\\_de\\_America\\_Latina\\_y\\_el\\_Caribe\\_2019\\_Construir\\_oportunidades\\_para\\_crecer\\_en\\_un\\_mundo\\_desafiante.pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Informe_macroeconomico_de_America_Latina_y_el_Caribe_2019_Construir_oportunidades_para_crecer_en_un_mundo_desafiante.pdf)

Banco Interamericano de Desarrollo (2020). *Brecha de infraestructura en el Perú: estimación de la brecha de infraestructura de largo plazo 2019-2038*. En: J.L. Bonifaz, R. Urrunaga, J. Aguirre y P. Quequezana. Recuperado de:  
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Brecha-de-infraestructura-en-el-Peru-Estimacion-de-la-brecha-de-infraestructura-de-largo-plazo-2019-2038.pdf>

Banco Mundial (2020). Crecimiento del PIB (% anual) - China. Recuperado de:  
[https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2019&location\\_s=CN&start=1961&view=chart](https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2019&location_s=CN&start=1961&view=chart)

Banco Mundial (2021, 8 junio). La reactivación mundial es firme aunque desigual, dado que muchos de los países en desarrollo luchan contra los efectos perdurables de la pandemia. Recuperado de:  
<https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2021/06/08/world-bank-global-economic-prospects-2021>

Bnamericas (2020, 24 de abril). China Yangtze Power completó adquisición de eléctrica peruana Luz Del Sur. Recuperado de:  
<https://www.bnamericas.com/es/noticias/china-yangtze-power-completo-su-adquisicion-de-la-compania-electrica-peruana-luz-del-sur>

Bnamericas (2020, 04 de diciembre). China explotaría timidez occidental para ampliar intereses en Chile. Recuperado en:  
<https://www.bnamericas.com/es/reportajes/china-explotaria-timidez-occidental-para-ampliar-intereses-en-chile>

BBC News. (2017, 23 de octubre). ¿Por qué China compra más concentrado de cobre a Perú que a Chile (y qué dice eso sobre el futuro de las dos naciones sudamericanas)? Recuperado de:  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-41546200>

BBC News. (2020, 24 de agosto). "ArgenChina": por qué China desplazó a Brasil como el mayor socio comercial de Argentina. Recuperado de:  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-53920060>

BRI International Green Development Coalition (2020). *Green Development Guidance*

for BRI Projects Baseline Study Report [Reporte]. Recuperado de:  
<https://green-bri.org/green-bri-development-guidance-puts-coal-in-negative-list/>

Busch, A. (2020, 3 de agosto). Brasil: Bolsonaro con agenda anti-China. Heinrich-böll-stiftung. Recuperado de:  
<https://cl.boell.org/es/2020/08/03/brasil-bolsonaro-con-agenda-anti-china>

Busilli, V. (2017). Características y distribución geográfica de la IED china en Argentina y su evolución en el tiempo (2005 y 2015). En: E. Oviedo (compilador). *Inversiones de China, Corea y Japón en Argentina. Análisis General y Estudio de Casos* (1a ed.). Editorial de la Universidad Nacional de Rosario. Recuperado de:  
<https://rephip.unr.edu.ar/xmlui/bitstream/handle/2133/7453/Inversiones...%20OVIDEO.%20%20%20completo.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Cano, A.L. (2018). *Los acuerdos de hermanamiento como instrumento para el fortalecimiento de la Asociación Estratégica Integral entre el Perú y China* (tesis de maestría, Academia Diplomática del Perú "Javier Pérez de Cuéllar"). Recuperado de:  
[http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/47/T812\\_70080655\\_M.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/47/T812_70080655_M.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Capuñay, J. C. (2021). Entrevista a Juan Carlos Capuñay. Realizada el 2 de septiembre del 2021

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). Recuperado de:  
[http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/3118/1/2018\\_Castro-la-Rosa.pdf](http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/3118/1/2018_Castro-la-Rosa.pdf)

Castro, (2020). *Geopolítica aplicada al Perú y los Negocios Internacionales* (1ra ed.). Lima: Fondo Editorial USMP. Recuperado de:  
<https://www.administracion.usmp.edu.pe/revista-digital/wp-content/uploads/sites/34/2020/11/GEOPOLITICA-APLICADA-AL-PERU.pdf>

Cau, E. (2018). Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a NewWorld Order? *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations*, 4(1), 39 - 105. Recuperado de:  
[https://rpb115.nsysu.edu.tw/var/file/131/1131/img/2374/CCPS4\(1\)-Cau.pdf](https://rpb115.nsysu.edu.tw/var/file/131/1131/img/2374/CCPS4(1)-Cau.pdf)

Cerón, A., Cancelado, H., Rojas, D., & Suárez, D. (2019). *Geoeconomía: Nuevas amenazas a la soberanía hemisférica*. En: W. Palomino, A. Cerón, y R. Barreto (Eds.). Publicado por Escuela Superior de Guerra y Centro Regional de Estudios en Estrategia y Seguridad. Recuperado de:  
<https://esdequelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/36/30/593-1?inline=1>

Cesarin, S. y Moneta, C. (2005). *China y América Latina. Nuevos enfoques sobre cooperación y desarrollo. ¿Una Segunda Ruta De La Seda?*. Publicado por Instituto para la integración de América Latina y el Caribe. Recuperado de:  
<https://publications.iadb.org/es/publicacion/13266/china-y-america-latina-nuevos-enfoques-sobre-cooperacion-y-desarrollo-una-segunda>



CGTN. (2015, 14 de septiembre). China launches latest guidelines to deepen SOE reforms. Recuperado de:

<https://america.cgtn.com/2015/09/14/china-launches-latest-guidelines-to-deepen-soe-reforms>

Chan, J.J. (2019). El comercio peruano – chino: hacia nuevos rumbos Julio. 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. 120-165). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS). Recuperado de:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

Chen, C. & Orr, R.J. (2009). Chinese Contractors in Africa: Home government support, coordination mechanisms and market entry strategies. *Journal of Construction Engineering and Management*, 135(11), 1201-1210. Recuperado de:

<https://ascelibrary.org/doi/abs/10.1061/%28ASCE%29CO.1943-7862.0000082>

China Three Gorges Corporation. (s.f.). *About CTG* [Pagina web]. Recuperado de:

[https://www.ctg.com.cn/en/about\\_ctg/overview/index.html](https://www.ctg.com.cn/en/about_ctg/overview/index.html)

Chira, J., Rios, C., Trelles, G. & Villareal, E. (2018). *Estimación del potencial minero metálico del Perú y su contribución económica al Estado, acumulado al 2050* [Informe INGEMMET]. Recuperado de:

<https://repositorio.ingemmet.gob.pe/handle/20.500.12544/1361#files>

ComexPeru. (2021, 5 de marzo). Inversión Extranjera Directa en el Perú se redujo un 67% en 2020. Recuperado de:

<https://www.comexperu.org.pe/articulo/inversion-extranjera-directa-en-el-peru-se-redujo-un-67-en-2020>

Comisión Chilena del Cobre. (2016). *Mercado internacional del hierro y el acero*. Recuperado de:

<https://biblioteca.digital.gob.cl/bitstream/handle/123456789/1135/Mercado%20Internacional%20del%20Hierro%20y%20el%20Acero.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2018). *Explorando nuevos espacios de cooperación entre América Latina y el Caribe y China*. Santiago, Chile: Naciones Unidas. Recuperado de:

[https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/43213/S1701250\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/43213/S1701250_es.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: Naciones Unidas. Recuperado de:

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46450-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2020>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2020*. (LC/PUB.2021/8-P), Santiago, Chile: Naciones Unidas. Recuperado de:

[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47147/3/S2100319\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47147/3/S2100319_es.pdf)

Constitución Política del Perú [Const] 29 de diciembre de 1993.

Corporación Financiera Internacional del grupo Banco Mundial para CAF. (2014). *Regulación de la inversión extranjera directa en América Latina: Regulaciones y opciones para reformas al clima de inversión* [Informe]. Serie Políticas Públicas y Transformación Productiva N°14. CAF Banco de Desarrollo de América Latina.

Recuperado de:

[https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/377/caf\\_n14\\_final.pdf?sequence=1](https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/377/caf_n14_final.pdf?sequence=1)

Creutzfeldt, B. (2016). One Actor, Many Agents: China's Latin America Policy in Theory and Practice. En M. Myers, y C. Wise (Eds.), *The Political Economy of China-Latin America Relations in the New Millennium* (pp. 18 - 34). California: Routledge.

Recuperado de:

[https://www.researchgate.net/publication/312721514\\_The\\_Political\\_Economy\\_of\\_China-Latin\\_America\\_Relations\\_in\\_the\\_New\\_Millennium\\_Edited\\_by\\_Margaret\\_Myers\\_Carol\\_Wise](https://www.researchgate.net/publication/312721514_The_Political_Economy_of_China-Latin_America_Relations_in_the_New_Millennium_Edited_by_Margaret_Myers_Carol_Wise)

Cronista. (2017, 9 de febrero). China es el principal financista de las obras de infraestructura presupuestadas para 2017. Recuperado de:

<https://www.cronista.com/economia-politica/China-es-el-principal-financista-de-las-obras-de-infraestructura-presupuestadas-para-2017-20170209-0045.html>

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. Recuperado de:

<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. Recuperado de:

<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.

Recuperado de:

<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 Cuéllar"). 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), 32-47. Recuperado de: <https://lajtp.uchile.cl/index.php/LAJTP/article/view/57165>

Diálogo Chino. (2019, 5 noviembre). China: el nuevo benefactor de Cuba. Recuperado de: <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/31432-china-el-nuevo-benefactor-de-cuba/>

Directorio General de Carga Internacional. (2021, 26 de marzo). Desde Shanghái hasta Chancay: Perú acoge el primer puerto operado por una empresa china en América del Sur. Recuperado de: <https://dgcinternacional.com/noticias/visualizar.php?id=7802&pais&sector&clave>

Dollar, D. (2017). Is China's Development Finance a Challenge to the International Order?. *Brookings Institution*. Recuperado de: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/11/fp\\_20171109\\_china\\_development\\_finance.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/11/fp_20171109_china_development_finance.pdf)

Dunning, J. (1988) The eclectic paradigm of international production: a restatement and some possible extensions. *Journal of International Business Studies*, 19(1), 1-31.

Dussel, E. (2015). La «omnipresencia del sector público de China y su relación con América Latina y el Caribe. *Nueva Sociedad*, (259), 34-44.

Dussel, E. (2020). *Monitor de la Infraestructura china en América Latina y el Caribe 2020*. Red China-ALC. Recuperado de: [https://www.redalc-china.org/monitor/infraestructura/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters\\_MonitorInfraestructura\\_2020\\_Esp.pdf](https://www.redalc-china.org/monitor/infraestructura/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_MonitorInfraestructura_2020_Esp.pdf)

Dussel, E. (2021). Entrevista a Enrique Dussel Peters. Realizada el 2 de julio del 2021.

El Comercio (2018, 1 de junio). China planea invertir US\$ 10.000 millones en Perú. Recuperado de: <https://elcomercio.pe/economia/peru/china-planea-invertir-us-10-000-millones-peru-noticia-524523-noticia/>

El Comercio (2019, 26 de octubre). China Three Gorges afirma que el Perú es su principal mercado estratégico en Sudamérica. Recuperado de: <https://elcomercio.pe/economia/negocios/china-three-gorges-afirma-que-peru-es-su-principal-mercado-estrategico-en-sudamerica-china-three-gorges-luz-del-sur-sector-electrico-noticia/?ref=ecr>

Ellis, R. E. (2018, 17 de junio). China: Latin America and the Emerging Ideological Struggle of the 21st Century. *Global Americans*. Recuperado de: <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), 55-80.

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 (5a Ed.). Párrafo 359 y 362. Recuperado de:

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/bopman/bopman.pdf>

García, L. & Moyano, C. (2019). Las relaciones entre Perú y China en perspectiva histórica. 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. 52-75). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS). Recuperado de:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

Garzon, P. & Catro, D. (2018). China-ecuador Relations And The Development Of The Hydro Sector. 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. 24-57). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China.

Recuperado de:

<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>

Gestión (2020, 20 de agosto). Minería puede ser el salvavidas para economía peruana en recesión. Recuperado de:

<https://gestion.pe/economia/mineria-puede-ser-el-salvavidas-para-economia-peruana-en-recesion-noticia/?ref=gesr>

Gestión. (2020, 12 de septiembre). Puerto de Chancay: avanzan obras que comprometen una inversión de US\$ 1,100 millones". Recuperado de:

<https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-avanzan-obras-que-comprometen-una-inversion-de-us-1100-millones-nndc-noticia/?ref=gesr>

Gestión. (2021, 29 de marzo). XIV plan quinquenal para el desarrollo económico y social de la China 2021-2025. Recuperado de:

<https://gestion.pe/blog/herejias-economicas/2021/03/xiv-plan-quinquenal-para-el-desarrollo-economico-y-social-de-la-china-2021-2025.html/?ref=gesr>

Gestión (2022, 06 de febrero). Argentina se suma a la iniciativa china de la Ruta de la Seda. Recuperado de:

<https://www.google.com.pe/amp/s/gestion.pe/mundo/internacional/argentina-se-suma-a-iniciativa-china-de-la-ruta-de-la-seda-noticia/%3foutputType=amp>

Global Affairs. (2020, 7 de febrero). El primer puerto de China en Latinoamérica se construye en Perú. Recuperado de:

<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/el-primer-puerto-de-china-en-latinoamerica-se-construye-en-peru>

Gob.pe. (s.f.). Activos Críticos Nacionales (ACN). Recuperado de:  
<https://www.gob.pe/10400-activos-criticos-nacionales-acn>

Gob.pe. (2017, 20 de marzo). Osinergmin: Abastecimiento de energía eléctrica a nivel nacional se encuentra garantizado. Recuperado de:  
<https://www.gob.pe/institucion/osinergmin/noticias/216342-osinergmin-abastecimiento-de-energia-electrica-a-nivel-nacional-se-encuentra-garantizado>

Gob.pe. (2019, julio 17). Minem identifica activos críticos del sector energía. Recuperado de:  
<https://www.gob.pe/institucion/minem/noticias/45829-minem-identifica-activos-criticos-del-sector-energia>

González Gava, M. & Harán, J. (2020, agosto 13). China se expande en el mercado eléctrico de América Latina: Las empresas estatales State Grid y Three Gorges crecen en Brasil, Chile y Perú. Recuperado de:  
<https://dialogochino.net/es/clima-y-energia-es/36744-china-se-expande-en-el-mercado-electrico-de-america-latina/>

Gransow, B. (2015). Inversiones chinas en infraestructura: ¿una situación en la que todos ganan?. *Nueva Sociedad*, (259), 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. Recuperado de:  
[https://grefi.info/wp-content/uploads/2020/04/Informe\\_GREFI\\_Rol\\_America\\_Latina\\_iniciativa\\_franja\\_y\\_ruta.pdf](https://grefi.info/wp-content/uploads/2020/04/Informe_GREFI_Rol_America_Latina_iniciativa_franja_y_ruta.pdf)

Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura. (2016). *Panorama general de las inversiones chinas en América Latina. Los casos de Argentina, Colombia, México y Perú*. Lima, Perú. Recuperado de:  
<https://www.fundeps.org/panorama-general-de-las-inversiones-chinas-en-america-latina-los-casos-de-argentina-colombia-mexico-y-peru-marzo-2017/>

Guerrero, R. (2018). *Las multinacionales chinas y sus estrategias de innovación en México* (tesis de maestría, El Colegio de la Frontera Norte). Recuperado de:  
<https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2018/10/TESIS-Guerrero-Vázquez-René-Andrei.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). Recuperado de:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

Hiratuka, C. & Sarti, F. (2016). Relações econômicas entre Brasil e China: análise dos fluxos de comércio e investimento direto estrangeiro. *Tempo do Mundo*, 2(1), 83 - 94.

Recuperado de:

<https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/50/44>

Hiratuka, C. (2018). Chinese Infrastructure Projects in Brasil. 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. 122-143). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. Recuperado de:

<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>

IDEA Internacional (2019). *El estado de la democracia en el mundo*. Recuperado de:

<https://www.idea.int/sites/default/files/publications/chapters/el-estado-de-la-democracia-en-el-mundo-2019-resumen.pdf>

Infomercado. (2021, 16 de abril). El primer megapuerto de América del Sur será en Chancay y costará US\$3 mil millones. Recuperado de:

<https://infomercado.pe/el-primer-megapuerto-de-america-del-sur-sera-en-chancay-y-costara-us3-mil-millones/>

Institute for Security and Development Policy. (2018). *Made in China 2025*.

Recuperado de:

<https://isdpeu.org/content/uploads/2018/06/Made-in-China-Backgrounder.pdf>

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2019). *Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2011 - 2018*. Recuperado de:

<http://proyecto.inei.gob.pe/enapres/wp-content/uploads/2019/07/libro.pdf>

Instituto Peruano de Economía. (2020). *INCORE 2020: Una mirada a la competitividad de las regiones* [Informe]. Recuperado de:

<https://www.ipe.org.pe/portal/incore-2020-una-mirada-a-la-competitividad-de-las-regiones-2/>

Instituto Peruano de Economía. (2021). Índice de Competitividad Regional 2021.

Recuperado de:

<https://incoreperu.pe/portal/index.php/ranking-regional>

International Monetary Fund. (2021). Exports of goods to its partners. Recuperado de:

<https://data.imf.org/?sk=9D6028D4-F14A-464C-A2F2-59B2CD424B85&slid=1515619375491>

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. (2019). 2019 Production Statistics. Recuperado de:

<https://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics/>

Jaramillo, P., Lehmann, S., & Moreno, D. (2009). China, Precios de Commodities y Desempeño de América Latina: Algunos Hechos Estilizados. *Cuadernos de Economía*, 46 (mayo), 67-105. Recuperado de:  
<https://scielo.conicyt.cl/pdf/cecon/v46n133/art04.pdf>

Jiménez, V., & Comet, C. (2016). Los estudios de casos como enfoque metodológico. *ACADEMO Revista de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades*, 3(2). Recuperado de:  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5757749>

Karpowicz, I., Matheson, T., & Svetlana V. (2016). *Investing in Infrastructure in Latin America and the Caribbean* [Reporte]. En: International Monetary Fund (IMF). Recuperado de:  
<https://www.imf.org/external/np/blog/dialogo/060916.pdf>

Knight Piésold Consultores S.A. (2009). *Minera Chinalco Perú S.A. Proyecto Toromocho. Estudio de Impacto Ambiental* [Informe Final] (Proyecto LI201-00168/16). Recuperado de:  
<http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/DGAAM/estudios/toromocho/Texto.pdf>

La Tercera (2020, 28 noviembre). Inversión china alista 17 nuevos proyectos en Chile. Recuperado de:  
<https://www.latercera.com/pulso/noticia/inversion-china-alista-17-nuevos-proyectos-en-chile/2I7DRM6AIZANPEC3SAEUQ3G5NA/>

Latrubesse, E., Arima, E., Dunne, T., Park, E., Baker, V., d'Horta, F., Stevaux, J. (2017). Damming the rivers of the Amazon basin. *Nature*, 546, 363 - 369. Recuperado de:  
<https://www.nature.com/articles/nature22333#citeas>

Lehoczki, B. (2015). Relations between China and Latin America: Inter-regionalism Beyond The Triad. *Society and Economy*, 37(3), 379 - 402. Recuperado de:  
<https://www.jstor.org/stable/43774222?seq=1>

Lenicov, M. & Quesada, J. (2019). Zhuhai, la nueva entrada para LATAM: ¿oportunidad o amenaza?. En: M. Staino, L. Bogado & M. Caubet (Comp.). *China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta* (pp.123 - 134). Publicado por Universidad Nacional de la Plata. Recuperado de:  
<https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>

LexLatin. (2020, abril 23). Perú aprueba la compra de Luz del Sur por China Three Gorges. Recuperado de:  
<https://lexlatin.com/noticias/indecopi-aprueba-compra-distribuidora-electrica-peruana-luz-del-sur-china-three>

López, J. (2021). *14 Plan Quinquenal de la República Popular China*. ICEX España Exportación e Inversiones. Recuperado de:  
<https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de->

[comercio-exterior/14-plan-quinquenal-republica-popular-china-2021-doc2021881991.html](http://comercio-exterior/14-plan-quinquenal-republica-popular-china-2021-doc2021881991.html)

López, A. & Ramos, D. (2014). Argentina y China: nuevos encadenamientos mercantiles globales con empresas chinas. Los casos de Huawei, CNOOC y Sinopec. E. Dussel (coord). *La inversión extranjera directa de China en América Latina: 10 estudios de caso*. (pp. 13 - 60). Publicado por Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China, Unión de Universidades de América Latina y el Caribe, Universidad Nacional Autónoma de México y Centro de Estudios China-México. Recuperado de:

<https://dusselpeters.com/73.pdf>

Luttwak, E. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, (20), 17-23. Recuperado de:

<https://www.jstor.org/stable/42894676?seq=1>

Luz del Sur. (s.f.). *Zona de concesión*. Recuperado de:

<https://www.luzdelsur.com.pe/nosotros/zona-de-concesion.html>

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 Académica de América Latina y el Caribe sobre China. Recuperado de:

<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>

Marcuello, C. (2017). *La inversión extranjera directa de China en América Latina y el Caribe, 2001-2016 Una primera aproximación* (tesis de maestría en Historia Económica, Universitat de Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona y Universidad de Zaragoza). Recuperado de:

[https://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/ALC/investigacion/236\\_ALC\\_IEDChina\\_Marcuello.pdf](https://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/ALC/investigacion/236_ALC_IEDChina_Marcuello.pdf)

Maurin, C., & Yeophantong, P. (2013). Going Global Responsibly? China's Strategies Towards 'Sustainable' Overseas Investments. *Pacific Affairs*, 86(2), 281-303. Recuperado de:

[https://www.researchgate.net/publication/272212650\\_Going\\_Global\\_Responsibly\\_China%27s\\_Strategies\\_Towards\\_Sustainable\\_Overseas\\_Investments](https://www.researchgate.net/publication/272212650_Going_Global_Responsibly_China%27s_Strategies_Towards_Sustainable_Overseas_Investments)

Meireles, M. (2017). Brasil en la ruta de China: inversión extranjera, reprimarización y nueva dependencia. En A. Girón y E. Correa (Eds.). *Reorganización financiera en Asia y América Latina en el periodo de postcrisis* (pp. 115 - 133). Ciudad de México, México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de:

[https://www.researchgate.net/publication/323643562\\_Brasil\\_en\\_la\\_ruta\\_de\\_China\\_in\\_version\\_extranjera\\_reprimarizacion\\_y\\_nueva\\_dependencia](https://www.researchgate.net/publication/323643562_Brasil_en_la_ruta_de_China_in_version_extranjera_reprimarizacion_y_nueva_dependencia)

Melo, P., Graham, D., & Brage-Ardao, R. (2013). The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence. *Regional Science and Urban Economics*, 43 (5), 695-706. Recuperado de:



<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0166046213000537>

Minera Shouxin Peru S.A. (s.f.). *Quienes Somos* [Página web]. Recuperado de: <https://www.shouxin.com.pe>

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](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf)

Ministerio de Energía y Minas. (2020, 8 de septiembre). Inversiones chinas en minería suman casi US\$ 15 mil millones en los últimos 11 años. Lima. Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/minem/noticias/300881-inversiones-chinas-en-mineria-suman-casi-us-15-mil-millones-en-los-ultimos-11-anos>

Ministerio de Energía y Minas. (2020). *La minería peruana en modo COVID-19. Actualización estadística a marzo del 2020* [Informe]. Recuperado de: <http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/Mineria/PUBLICACIONES/VARIABLES/2020/BEMMAR20.pdf>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio y Culto de Argentina. (2015). Palabras de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner en la inauguración de la Central Nuclear Atucha II. Recuperado de: <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/palabras-de-la-presidenta-cristina-fernandez-de-kirchner-en-la-inauguracion>

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>

Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. (2016). *Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe*. Beijing. Recuperado de: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/wjzc/t1418256.shtml>

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2021). *Guía de Negocios e Inversión en el Perú*. Lima. Recuperado de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1636761/Gu%C3%ADa%20de%20Negocios%20e%20Inversi%C3%B3n%20en%20el%20Per%C3%BA%20%28ESP%29.pdf.pdf>

Ministerio del Ambiente. (2013). *Reporte Público del Informe N°161-2013-0EFAIDS-MIN* [Reporte]. Recuperado de: [https://www.oefa.gob.pe/?wpfb\\_dl=9879](https://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=9879)

MOFCOM (2009). *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment 2008* [Boletín]. Recuperado de: <http://hzs2.mofcom.gov.cn/aarticle/statistic/200909/20090906535723.html>

Mongabay (2017, 10 diciembre). Hidroeléctricas: una mirada a la inversión china en la Amazonía de Ecuador. Recuperado de:

<https://es.mongabay.com/2017/12/hidroelectricas-una-mirada-la-inversion-china-la-amazonia-ecuador/>

Mongabay (2021, 29 enero). El futuro incierto de la Hidrovía Amazónica peruana. Recuperado de:

<https://es.mongabay.com/2021/01/hidrovia-amazonia-peru-consulta-previa-pueblos-indigenas/>

Montes, X. (2021). Entrevista a Xavier Montes. Realizada el 11 de noviembre del 2021.

Narrea, O. (2018). *La minería como motor de desarrollo económico para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 8, 9, 12 y 17* [Documento de política]. Consorcio de Investigación Económica y Social-CIES. Recuperado de: [https://www.up.edu.pe/eqp/Documentos/agenda\\_2030\\_la\\_mineria\\_como\\_motor\\_de\\_desarrollo\\_economico\\_para\\_el\\_cumplimiento\\_de\\_los\\_ods\\_8\\_9\\_12\\_y\\_17.pdf](https://www.up.edu.pe/eqp/Documentos/agenda_2030_la_mineria_como_motor_de_desarrollo_economico_para_el_cumplimiento_de_los_ods_8_9_12_y_17.pdf)

Narrea, O. & Martínez, E. (2021). *¿Más allá de Chancay-Shanghái? Explorando los escenarios para pasar de enclaves mineros a corredores multipropósito inter-regionales*. Informe Publicable del Centro de Estudios sobre Minería y Sostenibilidad (CEMS) Universidad del Pacífico. Recuperado de: [https://cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/informe\\_publicable\\_final-shanghai\\_chancay.pdf](https://cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/informe_publicable_final-shanghai_chancay.pdf)

National Development and Reform Commission (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century, Maritime Silk. Recuperado de: <http://www.embajadachina.org.pe/esp/zbqx/t1251721.htm>

Navarrete, S., Poma, J., & Tapia, E. (2016). *Factores críticos de éxito para el desarrollo de un operador logístico que brindará servicios a los clientes usuarios del Puerto de Chancay* (tesis de maestría, ESAN Graduate School of Business). Recuperado de: [https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1647/2019\\_MASCM\\_16-2\\_07\\_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1647/2019_MASCM_16-2_07_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Nolan, P. (2014). *¿Está China comprando el mundo?*. Madrid, España: Traficantes de Sueños.

Novak, F., & Namihas, S. (2017). *La inserción de China en ALC y el Perú. Su impacto en la relación con la UE*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú & Konrad Adenauer Stiftung. Recuperado de: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/110898>

Observatorio de la Cadena Láctea de Argentina (2021, 6 octubre). BRASIL: el impacto de la falta de contenedores. Recuperado de: <https://www.ocla.org.ar/contents/news/details/20455435-brasil-el-impacto-de-la-falta-de-contenedores>

Oficina de las Naciones Unidas para Reducción de Riesgo de Desastres. (s, f.). *Infraestructura. International Recovery Platform Secretariat* [Documento de apoyo]. Recuperado de:

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

O'Loughlin, J., & Anselin, L. (1996). Geo-economic competition and trade bloc formation: United States, German, and Japanese exports, 1968-1992. *Economic Geography*, 72(2), 131-160. Recuperado de: <https://www.jstor.org/stable/144263>

Orozco, C. R. (2018). El papel de la IED China en América Latina y el Caribe: ¿Cooperación Sur-Sur?. *Papeles de Europa*, 31,(1), 57-67. Recuperado de: <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, 4-17. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185084917300452>

Osinermin. (2016). *La industria de la electricidad en el Perú: 25 años de aportes al crecimiento económico del país* [Informe]. Recuperado de: [https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/Institucional/Estudios Economicos/Libros/Osinermin-Industria-Electricidad-Peru-25años.pdf](https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinermin-Industria-Electricidad-Peru-25años.pdf)

Osinermin. (2019). *Reporte de Análisis Económico Sectorial Minería* [Reporte]. Recuperado de: [https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/Institucional/Estudios Economicos/RAES/RAES-Mineria-diciembre-2019-GPAE-OS.pdf](https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/RAES/RAES-Mineria-diciembre-2019-GPAE-OS.pdf)

Osinermin. (2020). *Supervisión de contratos de proyectos de generación y transmisión de energía eléctrica. Enero 2020* [Reporte]. Recuperado de: [http://www.osinerg.gob.pe/seccion/centro\\_documental/electricidad/Documentos/Publicaciones/Compendio-Proyectos-GTE-Operacion-enero-2020.pdf](http://www.osinerg.gob.pe/seccion/centro_documental/electricidad/Documentos/Publicaciones/Compendio-Proyectos-GTE-Operacion-enero-2020.pdf)

Osinermin. (2022). *Supervisión de contratos de proyectos de generación y transmisión de energía eléctrica. Enero 2022* [Reporte]. Recuperado de: [https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/electricidad/Documentos/Publicaciones/Compendio-Proyectos-GTE-Construccion.pdf](https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/electricidad/Documentos/Publicaciones/Compendio-Proyectos-GTE-Construccion.pdf)

Osterloh, M.I (2018). *Las relaciones intrarregionales entre China y América Latina y el Caribe y el Foro China – CELAC*. Publicado por Instituto de Estudios Políticos Andinos (IEPA). Recuperado de: <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/las-relaciones-intrarregionales-entre-china-y-america-latina-y-el-caribe-y-el-foro-china-celac>

Osterloh, M.I. (2019, 13 de noviembre). Recuento de las inversiones chinas en Perú en el sector infraestructura 2016-2019. *Alerta Económica*. Recuperado de: <https://alertaeconomica.com/recuento-de-las-inversiones-chinas-en-peru-en-el-sector-infraestructura-2016-2019/>

Osterloh, M.I (2021). Entrevista a María Isabel Osterloh. Realizada el 12 de mayo de 2021.

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

Perú Retail (2021, 14 de abril). Perú: El futuro puerto de Chancay será el primer megapuerto de América del Sur operado por una empresa china. Recuperado de: <https://www.peru-retail.com/peru-chancay-primer-megapuerto-de-america-del-sur/>

Piña, C. (2019). *Inversiones y préstamos chinos en el sector petrolero venezolano (2000-2018)*. S. Martínez (Ed.). Publicado por Universidad Nacional Autónoma de México y Centro de Estudios China-México. Recuperado de: [https://dusselpeters.com/CECHIMEX/Revista\\_Cchmx\\_1\\_2019.pdf](https://dusselpeters.com/CECHIMEX/Revista_Cchmx_1_2019.pdf)

Proinversión. (2016). *Plan Estratégico Institucional 2017-2019*. Lima. Recuperado de: [http://portal.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/1/JER/PLAN\\_ESTRATEGICO/PEI%20PROINVERSION%202017-2019\\_.pdf](http://portal.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/1/JER/PLAN_ESTRATEGICO/PEI%20PROINVERSION%202017-2019_.pdf)

Proinversión. (2020). *Principales inversionistas 2011 – 2020* [Boletín]. Recuperado de: <https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaStandard.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=7097&JERR=5973>

Qianru, S., & Wagner, R. (2012). *How can China invest in countries where others are expropriated?*. Tufts University.

Ramirez, C. E., & Florez, L. (2006). Apuntes de inversión extranjera directa: definiciones, tipología y casos de aplicación colombianos. *Apuntes de economía*, (8), 2-25. Recuperado de: [https://www.icesi.edu.co/departamentos/images/departamentos/FCAE/economia/apuntesEconomia/apuntes\\_de\\_inversion\\_extranjera\\_directa.pdf](https://www.icesi.edu.co/departamentos/images/departamentos/FCAE/economia/apuntesEconomia/apuntes_de_inversion_extranjera_directa.pdf)

Ray, R. & Gallagher, K. (2015). *China Latin America Economic Bulletin 2015 Edition* [Discussion paper]. Publicado por Global Economic Governance Initiative. Recuperado de: <https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2015/02/Economic-Bulletin-2015.pdf>

Ray, R., Gallagher, K., López, A. & Sanborn, C. (2016). Introducción. En: R. Ray, K. Gallagher, A. López, y C. Sanborn (Eds). *China en América Latina y el Caribe. Lecciones para la cooperación Sur-Sur y el desarrollo sostenible* (pp. 7-42). Lima, Perú: Universidad del Pacífico.

Rialp, A. (1999). Los enfoques micro-organizacionales de la internacionalización de la empresa: una revisión y síntesis de la literatura. *Cambio Tecnológico y Competitividad ICE*, 1999, (781), 117 - 128. Recuperado de: [https://www.researchgate.net/publication/277272099\\_Los\\_enfoques\\_micro-organizacionales\\_de\\_la\\_internacionalizacion\\_de\\_la\\_empresa\\_una\\_revision\\_y\\_sintesis\\_de\\_la\\_literatura](https://www.researchgate.net/publication/277272099_Los_enfoques_micro-organizacionales_de_la_internacionalizacion_de_la_empresa_una_revision_y_sintesis_de_la_literatura)

Ribeiro, G. (2018, 2 de marzo). 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), 9-29. Recuperado de:  
[https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/44300/REV126\\_Rocha.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/44300/REV126_Rocha.pdf)

Rooney, M. (2019). China en Sudamérica: el componente financiero de una relación en ascenso. 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. 229 - 252). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS). Recuperado de:  
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

Rui, H. & Yip, G. S. (2008). Foreign acquisitions by Chinese firms: A strategic intent perspective. *Journal of World Business*, 43(2), 213-226. Recuperado de:  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1090951607000818>

Rumbo Minero. (2018, 21 febrero). MEM autoriza a Luz del Sur ampliar hidroeléctrica Santa Teresa en Cusco. Recuperado de:  
<https://www.rumbominero.com/peru/noticias/energia/mem-autoriza-a-luz-del-sur-ampliar-hidroelectrica-santa-teresa-en-cusco/>

Salazar, C. (2021). Entrevista a Ciro Salazar. Realizada el 16 de abril del 2021

Santa Gadea, R. (2019). La presidencia China del Grupo de los 20 y su política de cooperación con América Latina: Perspectivas para el Perú. 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. 167 - 195). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) y Global South Unit (LSE IDEAS). Recuperado de:  
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/166697>

Santa Gadea, R. (2020). China y Asia-Pacífico en la Globalización: Tendencias y Oportunidades para el Perú. *Documentos de Trabajo del Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico*, N° 1. Recuperado de:  
[https://www.up.edu.pe/investigacion-centros/centros-up/centro-estudios-china-asia-pacifico/publicaciones/Lists/Publicaciones/Attachments/51/DT%20China%20y%20Asia-Pac%3ADf%20en%20la%20Globalización\\_final.pdf](https://www.up.edu.pe/investigacion-centros/centros-up/centro-estudios-china-asia-pacifico/publicaciones/Lists/Publicaciones/Attachments/51/DT%20China%20y%20Asia-Pac%3ADf%20en%20la%20Globalización_final.pdf)

Santa Gadea, R. (2021). Entrevista a Rosario Santa Gadea. Realizada el 24 de septiembre del 2021.

Santiso, J. ¿Realismo mágico? China e India en América Latina y África. *Economía Exterior*, (38), 59-72. Recuperado de:  
<https://www.oecd.org/dev/38447180.pdf>

Schatan, C., & Piloyan, D. (2015). Aspectos ambientales del comercio chino y de la inversión extranjera directa hacia el exterior en el sector manufacturero en México. En: Y. Trápaga (Coord.). *América Latina y el Caribe y China. Recursos naturales y medio ambiente 2015* (pp. 161-179).  
[https://www.redalc-china.org/redalcchina\\_2015\\_rnaturales.pdf](https://www.redalc-china.org/redalcchina_2015_rnaturales.pdf)

Seijas, S. & Teruggi, V. (2019). Desafíos y oportunidades de la Nueva Ruta de la Seda para América Latina. En: M. Staino, L. Bogado & M. Caubet (Comp.). *China: una nueva estrategia geopolítica global: la iniciativa la Franja y la Ruta* (pp. 112 - 122). Publicado por Universidad Nacional de la Plata. Recuperado de:

<https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>

Serrano, J., Telias, D., & Urdinez, F. Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America. *Asian Education and Development Studies*. Recuperado de:

[https://www.researchgate.net/publication/341134036\\_Deconstructing\\_the\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_in\\_Latin\\_America](https://www.researchgate.net/publication/341134036_Deconstructing_the_Belt_and_Road_Initiative_in_Latin_America)

Shambaugh, D. (2013). *China goes global: The partial power*. Nueva York: Oxford University Press

Shen, A. (2009). Reflections on China's strategy in Latin America. *Journal of Latin American Studies*, 31(4), 3 - 8.

Shixue, J. (2017). La inversión china en América Latina: características, mitos y prospectos. Perspectivas para el Perú. En: E. Pastrana y H. Gehring (Eds). *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp. 267 - 292). Bogotá, Colombia: Editorial Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado de:

[https://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/ALC/investigacion/256\\_ALC\\_2017\\_IEDChinaALyC.pdf](https://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/ALC/investigacion/256_ALC_2017_IEDChinaALyC.pdf)

Simonit, S. (2016). Asia Pacífico/China-América Latina y el Caribe/ MERCOSUR: la trampa del ingreso medio y su superación mediante estrategias políticas hacia una integración productiva trans-regional. Un análisis econométrico con datos de serie temporal del PIB industrial para Argentina y Brasil. *Explorando espacios para la integración productiva entre América Latina y Asia Pacífico*. (pp. 11- 32). Publicado por Observatorio América Latina - Asia Pacífico. Recuperado de:

[http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria\\_General/Documentos\\_Sin\\_Codigos/Caja\\_068\\_010.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_068_010.pdf)

Slipak, A. (2014). América Latina y China: ¿Cooperación Sur-Sur o 'consenso de Beijing'? *Nueva Sociedad*, (250), 102-113. Recuperado de:

[https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/92337/CONICET\\_Digital\\_Nro.6f2ef238-59fc-4476-b25e-1c022edbc84c\\_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/92337/CONICET_Digital_Nro.6f2ef238-59fc-4476-b25e-1c022edbc84c_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía (2021). *Boletín Estadístico Mensual Minero Marzo/2021* [Boletín]. Recuperado de:

<https://www.snmpe.org.pe/informes-y-publicaciones/boletin-estadistico-mensual/mineria/6808-bolet%C3%ADn-estad%C3%ADstico-mensual-minero-marzo-2021.html>

Stanley, L. (2018). Argentina's Infrastructure Gap and Financial Needs. The Rol of China. 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. 77-101). Publicado por Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, y Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China. Recuperado de:

<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>

State Council – Guo Fa (2015, 8 de mayo). Notice on Issuing “Made in China 2025”.

Sze, N. & Wu, F. (2016). One Belt, One Road" The Internationalization of China's SOEs. En: P. Siu (Ed.). *The New Journey of "Internet+* (pp. 5-21). Deloitte (5).

<https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/about-deloitte/articles/deloitte-perspective-v5-chapter2.html>

Tan, R. (1999). Foreign Direct Investment Flows to and From China, *PASCN Philippine APEC Study Center Network, Discussion Paper*, (21).

<https://pascn.pids.gov.ph/files/Discussions%20Papers/1999/pascndp9921.pdf>

Telam (2020, 7 de septiembre). China volvió a ser el principal socio comercial de la Argentina. Recuperado de:

<https://www.telam.com.ar/notas/202009/511155-china-socio-comercial-argentina.html>

Tiempo Minero (2019, 7 de noviembre). Alza del hierro y el cobre en China.

Recuperado de:

<https://camiper.com/tiempominero-noticias-en-mineria-para-el-peru-y-el-mundo/lo-que-dice-el-alza-del-hierro-y-el-cobre-en-china/>

The Economist (2014, 11 de enero). Not so grim up north-west. Recuperado de:

<https://www.economist.com/china/2014/01/09/not-so-grim-up-north-west>

The Observatory of Economic Complexity. (2019). Exportaciones hacia China (2019).

Recuperado de:

<https://oec.world>

The State Council the People's Republic of China, (2015, 14 septiembre). China issues guideline to deepen SOE reforms. Recuperado de:

[http://english.www.gov.cn/news/video/2015/09/14/content\\_281475190054155.htm](http://english.www.gov.cn/news/video/2015/09/14/content_281475190054155.htm)

Tucci, F. (2021). Entrevista a Francesco Tucci. Realizada el 24 de junio de 2021.

US Geological Survey. (2020). *Mineral Commodity Summaries 2020*. Virginia: US Department of the Interior. Recuperado de:

<https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2020/mcs2020.pdf>

Vallim, D. & Melo, D. (2016). Perspectivas desde Brasil: una primera mirada al proyecto de ferrocarril bioceánico o transamazónico. En: J. Caillaux, F. Novak y M. Ruiz (Eds.), *Las Relaciones de China con América Latina y el Ferrocarril Bioceánico Brasil-Perú* (pp.119-148). Lima, Perú: Instituto de Estudios Internacionales y Sociedad Peruana de Derecho Ambiental:

<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/71453>

Volcán. (2019, 14 de mayo). Volcan firma convenio con Cosco Shipping Ports Limited para construcción del Terminal Portuario de Chancay. Recuperado de:

<https://www.volcan.com.pe/volcan-firma-convenio-con-cosco-shipping-ports-limited/>

Walsh Perú. (2020). *Modificación del Estudio de Impacto Ambiental para el proyecto de expansión de la Unidad Minera Toromocho a 170 000 Tpd*. [Resumen Ejecutivo]. Recuperado de:

<https://www.chinalco.com.pe/sites/default/files/meia/1.0%20Resumen%20Ejecutivo%20MEIA%20Toromocho.pdf>

Wise, C. (2012). Tratados de libre comercio al estilo chino: los TLC Chile-China y Perú-China. *Apuntes*, 39(71), 161-188. Recuperado de:

<https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/495>

Wise, C. (2020). *Dragonomics: How Latin America Is Maximizing (or Missing Out On) China's International Development Strategy*. London: Yale University Press.

Yu, L. (2015). "China's Strategic Partnership with Latin America: A Fulcrum in China's Rise". *International Affairs*, 5, 1047-1068. Recuperado de:

[https://www.researchgate.net/publication/283187707\\_China's\\_strategic\\_partnership\\_with\\_Latin\\_America\\_A\\_fulcrum\\_in\\_China's\\_rise/link/613c830a01846e45ef3eb03a/download](https://www.researchgate.net/publication/283187707_China's_strategic_partnership_with_Latin_America_A_fulcrum_in_China's_rise/link/613c830a01846e45ef3eb03a/download)





6. Anexos**Anexo A: 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	China Inco	Peru Copper	Nuevo	860	Minería	Pública	3.000
2008/11	Jiangsu Sujia Group	Jiangsu Sujia Group	Nuevo	2	Minería	Privada	9
2009/03	China Inco Mining Corporation International	China Inco 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 Pocomo 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	96.9	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	Nanjingzhao 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
2017/06	Advent International Corporation	GMD S.A.	F&A	84.7	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	1,100	Minería	Privada	250

Fuente: Alarco et al. 2019: 16-18

## Anexo B: Principales inversionistas que han efectuado aportes de capital en el Periodo 2011-2020 (Registrados En Proinversión)

INVERSIONISTA	PAIS	EMPRESA RECEPTORA DE INVERSIÓN	SECTOR
EMPRESA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES S.A.	CHILE	ENTEL PERÚ S.A. (ANTES NEXTEL DEL PERU S.A.)	COMUNICACIONES
TELEFONICA LATINOAMERICA HOLDING S.L.	ESPAÑA	TELEFONICA DEL PERU S.A.A.	COMUNICACIONES
PERU COPPER SYNDICATE LTD.	REINO UNIDO	MINERA CHINALCO PERU S.A.	MINERIA
ANGLO QUELLAVECO LIMITED	REINO UNIDO	ANGLO AMERICAN QUELLAVECO S.A.	MINERIA
ODEBRECHT LATIN FINANCE S.A. R.L.	LUXEMBURGO	ODEBRECHT ENERGIA DEL PERU S.A.	ENERGIA
IC POWER HOLDINGS (KALLPA) LIMITED	BERMUDA ISLAS	CERRO DEL ÁGUILA S.A.	ENERGIA
	BERMUDA ISLAS	SAMAY I S.A.	ENERGIA
MCQ COPPER LTD.	GRAN BRETAÑA	ANGLO AMERICAN QUELLAVECO S.A.	MINERIA
HUDBAY PERU INC.	CANADA	HUDBAY PERU S.A. C.	MINERIA
ECOPETROL GLOBAL ENERGY S.L.U.	ESPAÑA	ECOPETROL DEL PERU S.A.	PETROLEO
NII MERCOSUR TELEDOM, S.L.	ESPAÑA	ENTEL PERÚ S.A. (ANTES NEXTEL DEL PERU S.A.)	COMUNICACIONES
INTERNATIONAL POWER S.A. (ANTES SUEZ - TRACTEBEL S.A.)	BELGICA	ENGIE ENERGIA PERU S.A. (ANTES ENERSUR S.A.)	ENERGIA
ENAGAS INTERNACIONAL S.I.	ESPAÑA	TRANSPORTADORA DE GAS DEL PERU S.A.	TRANSPORTE
	ESPAÑA	GASODUCTO SUR PERUANO S.A.	ENERGIA
ENTEL INVERSIONES S.A.	CHILE	ENTEL PERÚ S.A. (ANTES NEXTEL DEL PERU S.A.)	COMUNICACIONES
	ESPAÑA	RED ELECTRICA DEL SUR S.A.	ENERGIA
	ESPAÑA	TRANSMISORA ELECTRICA DEL SUR S.A.	ENERGIA
	ESPAÑA	TRANSMISORA ELECTRICA DEL SUR 2 S.A.	ENERGIA
	ESPAÑA	TRANSMISORA ELECTRICA DEL SUR 3 S.A.	ENERGIA
	ESPAÑA	TRANSMISORA ELECTRICA DEL SUR 4 S.A. C.	ENERGIA
	ESPAÑA	RED ELECTRICA DEL NORTE PERU S.A.C.	ENERGIA
MINAS PEÑÓLES S.A. DE C.V.	MEXICO	MINERA PEÑÓLES DE PERU S.A.	MINERIA
FRESNILLO PLC	REINO UNIDO	FRESNILLO PERU S.A. C.	MINERIA
ENERSIS S.A.	CHILE	GENERALIMA S.A. C.	ENERGIA
PORCELANITE LAMOS, S.A. DE C.V.	MEXICO	KERAMICA PERU S.A. C.	COMERCIO
INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA S.A. E.S.P.	COLOMBIA	CONSORCIO TRANSMANTARO S.A.	ENERGIA
ODEBRECHT PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.	BRASIL	EMPRESA DE GENERACION HUALLAGA S.A.	ENERGIA
ODEBRECHT PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.	BRASIL	RUTAS DE LIMA S.A. C.	CONSTRUCCION
EMPRESA DE ENERGÍA DE BOGOTÁ S.A. E.S.P.	COLOMBIA	CONSORCIO TRANSMANTARO S.A.	ENERGIA
	COLOMBIA	CONTUGAS S.A. C.	PETROLEO
EEB PERU HOLDINGS LTD. (ANTES AEI PERU HOLDINGS LTD.)	CAYMAN ISLAS	GAS NATURAL DE LIMA Y CALLAO S.A.	ENERGIA
APM TERMINALS B.V.	PAISES BAJOS	APM TERMINALS CALLAO S.A.	TRANSPORTE
COBRA CONCESIONES S.L.	ESPAÑA	PARQUE EOLICO TRES HERMANAS S.A. C.	ENERGIA
HIDALGO E HIDALGO S.A.	ECUADOR	CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	CONSTRUCCION
IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A.	ESPAÑA	METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	TRANSPORTE
CONTOURGLOBAL LATAM S.A.	COLOMBIA	ENERGIA EOLICA S.A.	ENERGIA
	COLOMBIA	GAS NATURAL DE LIMA Y CALLAO S.A.	ENERGIA
PROMIGAS S.A. E.S.P.	COLOMBIA	GASES DEL PACIFICO S.A. C.	ENERGIA
VIALIA SOCIEDAD GESTORA DE CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS	ESPAÑA	METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	TRANSPORTE
SAUNI IMPREGILO S.P.A.	ITALIA	METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	TRANSPORTE
INVERSIONES LOGÍSTICAS LIMITADA	CHILE	INVERSIONES LOGÍSTICAS DEL PERU S.A.	TRANSPORTE
INVERSIONISTA	PAIS	EMPRESA RECEPTORA DE INVERSIÓN	SECTOR
ANSALDO S.T.S. S.P.A.	ITALIA	METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	TRANSPORTE
CALLAO PORT HOLDING B.V.	PAISES BAJOS	APM TERMINALS CALLAO S.A.	TRANSPORTE
ACS SERVICIOS, COMUNICACIONES Y ENERGIA S.L.	ESPAÑA	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES TABOADA S.A.	ENERGIA
KOLPARC CANADA LP	CANADA	COMPAÑIA MINERA KOLPA S.A.	MINERIA
ODEBRECHT ENERGIA S.A.	BRASIL	ODEBRECHT ENERGIA DEL PERU S.A.	ENERGIA
CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.	BRASIL	RUTAS DE LIMA S.A. C.	CONSTRUCCION
HITACHI RAIL ITALY S.P.A.	ITALIA	METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.	TRANSPORTE
PAN PACIFIC COPPER CO., LTD.	JAPON	COMPAÑIA MINERA QUECHUA S.A.	MINERIA
ENAGÁS INTERNACIONAL S.L.U.	ESPAÑA	GASODUCTO SUR PERUANO S.A.	ENERGIA
ZIBO HONGDA MINING CO. LTD.	CHINA	JINZHAO MINING PERU S.A.	MINERIA
TAWA SOLAR FUND L.P.	EE.UU.	PANAMERICANA SOLAR S.A. C.	ENERGIA
	EE.UU.	TACNA SOLAR S.A. C.	ENERGIA
	ESPAÑA	GTS MAJES S.A. C.	ENERGIA
GRUPO T-SOLAR GLOBAL S.A.	ESPAÑA	GTS REPARTICION S.A. C.	ENERGIA
STOWE INVEST S.L.	ESPAÑA	PERUANA DE INVERSIONES EN ENERGIAS RENOVABLES S.A.	ENERGIA
FERROVIAS PARTICIPACIONES S.A.	ARGENTINA	GYM FERROVIAS S.A.	TRANSPORTE
CARTERA DE INVERSIONES MELCA S.L.	ESPAÑA	BK GESTIÓN S.A. C.	CONSTRUCCION
COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A.	ESPAÑA	PLANTA DE RESERVA FRIA DE GENERACION DE ETEN S.A.	ENERGIA
	ESPAÑA	CONCESIONARIA LINEA DE TRANSMISIÓN CCNCM S.A. C.	ENERGIA
RIO TINTO MINING AND EXPLORATION LIMITED	REINO UNIDO	MINERA IRL S.A.	MINERIA
TRANSMASIVO S.A.	COLOMBIA	PERU MASIVO S.A.	TRANSPORTE
SALLY CHILE HOLDING SPA	CHILE	SALLY PERU HOLDINGS S.A. C.	COMERCIO
SINOHYDRO CORPORATION LIMITED	CHINA	CONCESIONARIA HIDROVIA AMAZONICA S.A.	CONSTRUCCION
REXEL DEVELOPMENT SAS	FRANCIA	REXEL PERU HOLDING S.A. C.	COMERCIO
TELEPERFORMANCE SE	FRANCIA	TELEPERFORMANCE PERU S.A. C.	COMUNICACIONES
CONCAY S.A.	COLOMBIA	DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S.A. C.	TRANSPORTE
CARBON LATIN AMERICA GMBH	AUSTRIA	ANDEAN POWER S.A. C.	ENERGIA
CASA ABAD S.A.	LUXEMBURGO	MACHIELS PERU S.A. C.	CONSTRUCCION
LATAM ENERGY CHILE SPA	CHILE	HIDROELÉCTRICA LAGUNA AZUL S.R.L.	ENERGIA
SOCIEDAD DE INVERSIONES MARAVILLA S.A.	CHILE	MACHIELS PERU S.A. C.	CONSTRUCCION
PAMPUL HOLDCO S.L.	ESPAÑA	MOQUEGUA FV S.A. C.	ENERGIA
URION HOLDING LTD	MALTA	CASTROVIRREYNA COMPAÑIA MINERA S.A.	MINERIA
CAJAMARCA LT INVEST S.L.	ESPAÑA	CONCESIONARIA LINEA DE TRANSMISIÓN CCNCM S.A. C.	ENERGIA
ENERGÍA RENOVABLE S.A. DE C.V.	HONDURAS	PLANTA DE RESERVA FRIA DE GENERACION DE ETEN S.A.	ENERGIA
TRANSPORTADORA DE GAS INTERNACIONAL - TGI S.A. E.S.P.	COLOMBIA	CONTUGAS S.A. C.	PETROLEO
SERVINDGA S.L.	ESPAÑA	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	TRANSPORTE
ZERO-E DOLLAR ASSETS S.L.	ESPAÑA	CONCESIONARIA LINEA DE TRANSMISIÓN CCNCM S.A. C.	ENERGIA
MAC-JOHNSON CONTROLS COLOMBIA S.A. S.	COLOMBIA	MAC-JOHNSON CONTROLS COLOMBIA S.A. S. SUCURSAL PERU	COMERCIO
VENUS COLOMBIANA S.A.	COLOMBIA	VENUS PERUANA S.A. C.	COMERCIO
PATTAC EMPRENDIMIENTOS E PARTICIPACIONES S.A.	BRASIL	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	TRANSPORTE
TUCCUMANN ENGENHARIA E EMPRENDIMENTOS LTDA.	BRASIL	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	TRANSPORTE
FRANCISCO JAVIER MEDRAN PASTOR	ESPAÑA	EGS PERU S.A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S.A. C.)	CONSTRUCCION
JUAN CARLOS MEDRAN PASTOR	ESPAÑA	EGS PERU S.A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S.A. C.)	CONSTRUCCION

INVERSIONISTA	PAIS	EMPRESA RECEPTORA DE INVERSIÓN	SECTOR
MARIA JESUS PASTOR MARTIN	ESPAÑA	EGS PERÚ S. A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S. A. C.)	CONSTRUCCION
MIGUEL ANGEL MEDRAN PASTOR	ESPAÑA	EGS PERÚ S. A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S. A. C.)	CONSTRUCCION
MARIA JESUS MEDRAN PASTOR	ESPAÑA	EGS PERÚ S. A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S. A. C.)	CONSTRUCCION
RAFAEL MEDRAN PASTOR	ESPAÑA	EGS PERÚ S. A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S. A. C.)	CONSTRUCCION
JESUS MEDRAN PASTOR	ESPAÑA	EGS PERÚ S. A. C. (ANTES PASMED INVERSIONES S. A. C.)	CONSTRUCCION
BAIYIN NONFERROUS GROUP CO. LTD.	CHINA	MINERA SHOUXIN PERU S. A.	MINERIA
SHIRE PHARMACEUTICALS IRELAND LIMITED	IRLANDA	SHIRE PERU S. A. C.	COMERCIO
GLOBAL QUALITY STEEL LATAM S. A.	SUIZA	ERSI PERU S. A. C.	COMERCIO
FORTESOLO SERVICIOS INTEGRADOS LTDA.	BRASIL	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S. A.	TRANSPORTE
FONDO DE INVERSIÓN PRIVADO AEF J CHILE	CHILE	TERMOCHILCA S. A. C.	ENERGIA
HEXING ELECTRICAL CO., LTD.	CHINA	HEXING ELECTRICAL COMPANY S. A. C.	COMERCIO
VENA RESOURCES INC.	CANADA	MINERGIA S. A. C.	MINERIA
CIMA S. A.	CHILE	BERMAD PERU S. A. C.	COMERCIO
SOGGOSA SOCIEDAD GENERAL DE OBRAS S. A.	ESPAÑA	SOGGOSA SOCIEDAD GENERAL DE OBRAS SUCURSAL DEL PERÚ	CONSTRUCCION
JOHN TEICHROEB	CANADA	GODD EARTH DRILLING INTERNATIONAL S. A. C.	CONSTRUCCION
JUAN FRANCISCO POCH FIGUEROA	COLOMBIA	PQA DEL PERU S. A. C.	COMERCIO
YARA HOLDINGS SPAIN S. A.	ESPAÑA	YARA PERU S. A.	COMERCIO
BERMAD AGRICULTURAL COOPERATIVE SOCIETY LTDA.	ISRAEL	BERMAD PERU S. A. C.	COMERCIO
GUANGZHOU ULIX INDUSTRIAL & TRADING CO., LTD.	CHINA	ULIX INTERNACIONAL S. A. C.	CONSTRUCCION
YARA IBERIAN S. A.	ESPAÑA	YARA PERU S. A.	COMERCIO
TECNICAS DE DESALINIZACIÓN DE AGUAS S. A.	ESPAÑA	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES TABOADA S. A.	ENERGIA
SOCIEDAD COMERCIAL FASSER LIMITADA	CHILE	FASSER OVERSEAS S. A.	CONSTRUCCION
SHIRE PHARMACEUTICAL HOLDINGS IRELAND LIMITED	IRLANDA	SHIRE PERU S. A. C.	COMERCIO
PROFESIONALES EN TRANSACCIONES ELECTRÓNICAS S. A. PTESA	COLOMBIA	PTESA PERU S. A. C.	COMERCIO
RODRIGO MANUEL BRIONES ESPINOZA	CHILE	FASSER OVERSEAS S. A.	CONSTRUCCION
ANSALDOBREDA S. P. A.	ITALIA	METRO DE LIMA LÍNEA 2 S. A.	TRANSPORTE
GLOBAL QUALITY STEEL S. A.	SUIZA	ERSI PERU S. A. C.	COMERCIO
FERROVIAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA	ARGENTINA	GYM FERROVIAS S. A.	TRANSPORTE
TELEFONICA S. A.	ESPAÑA	TELEFONICA DEL PERU S. A. A.	COMUNICACIONES
CARMEN CORPORATION	CANADA	TRANSPORTADORA DE GAS DEL PERU S. A.	TRANSPORTE
ASA IBEROAMERICA S. L.	ESPAÑA	ABENGOSA TRANSMISION SUR S. A.	ENERGIA
TECGAS CAMISEA S. A.	PANAMA	TRANSPORTADORA DE GAS DEL PERU S. A.	TRANSPORTE
NIT MERCOSUR MÓVILES S. L.	ESPAÑA	ENTEL PERU S. A. (ANTES NEXTEL DEL PERU S. A.)	COMUNICACIONES
HUNT PIPELINE COMPANY OF PERU L.L.C.	EE. UU.	TRANSPORTADORA DE GAS DEL PERU S. A.	TRANSPORTE
ENDESA LATINOAMERICA S. A. (ANTES END INT SA)	ESPAÑA	GENERALIMA S. A. C.	ENERGIA
ECOPETROL S. A.	COLOMBIA	ECOPETROL DEL PERU S. A.	PETROLEO
TELEFONICA INTERNACIONALS. A.	ESPAÑA	TELEFONICA DEL PERU S. A. A.	COMUNICACIONES

Fuente: Elaboración propia. En base a Estadísticas Generales de los principales inversionistas 2011-2020 (Proinversión 2020)



**Anexo C: Principales inversionistas que han efectuado aportes de capital en el Periodo 2011-2020 (Registrados En Proinversión) - cuadro frecuencia**

<b>PAÍS</b>	<b>FRECUENCIA DE INVERSIÓN</b>
CHILE	11
ESPAÑA	42
REINO UNIDO	4
LUXEMBURGO	2
BERMUDA ISLAS	2
GRAN BRETAÑA	1
CANADA	5
CHINA	5
BELGICA	1
MEXICO	2
COLOMBIA	14
BRASIL	7
CAYMAN ISLAS	1
PAISES BAJOS	2
ECUADOR	2
SUIZA	2
ALEMANIA	0
EE.UU.	3
ITALIA	4
PANAMA	1
JAPON	1
DINAMARCA	0
ARGENTINA	2
FRANCIA	2
U.E.A. (UNITED ARAB EMIRATES)	0
AUSTRIA	1
MALTA	1
HONDURAS	1
IRLANDA	2
AUSTRALIA	0
ISRAEL	1
SINGAPORE	0
CUBA	0

Fuente: Elaboración propia. En base a Estadísticas Generales de los principales inversionistas 2011-2020 (Proinversión 2020)