

Pívorot en el Pacífico Sur

Análisis de Riesgo Geoeconómico

-10 días

reducción de tránsito transpacífico

Chancay directo

-20%

en costos logísticos globales vs. ruta tradicional

\$1.3B

inversión Etapa 1 · Chancay

USD · COSCO 60%

\$4.5B

inversión proyectada · San Antonio

USD · público-privado

§ 01 LA PUGNA DE HUBS LOGÍSTICOS

El rediseño del mapa del comercio marítimo en el Pacífico Sur está reconfigurando la competitividad de las cadenas globales de suministro. La competencia estratégica entre el megapuerto de **Chancay (Perú)** y el **Puerto Exterior de San Antonio (Chile)** refleja una disputa por el liderazgo como nodo principal de consolidación y redistribución de carga entre Sudamérica y Asia-Pacífico. Mientras Perú busca posicionarse como el hub transpacífico directo de la región, Chile enfrenta el desafío de acelerar su eficiencia operativa e infraestructura para mitigar diferencias operativas y de tiempo.

§ 02 CORREDOR DIRECTO CHANCAY-SHANGHÁI

- **Reducción de tiempos y costos:** La inauguración del corredor marítimo directo Chancay-Shanghái consolida una ruta sin escalas que reduce el tránsito transpacífico en aproximadamente **10 días** —alcanzando los 23 días de navegación—. Esta optimización disminuye los costos logísticos globales en más de un **20%**.
- **Resiliencia ante chokepoints:** La ruta directa incrementa la resiliencia de la cadena de suministro al ofrecer alternativas de navegación vía los estrechos de Lombok o Sunda, disminuyendo la vulnerabilidad frente al Estrecho de Malaca.

El mapa muestra dos rutas marítimas desde Shanghai (China) hacia el Pacífico Sur. La ruta superior, en rojo, es la 'Ruta de 23 días' que va directamente a Chancay Callao (Perú). La ruta inferior, en verde, es la 'Ruta de 33 días' que va a Valparaíso y San Antonio (Chile). Se marcan también Australia y Brasil en el mapa.

Fig. 1. Rutas marítimas transpacíficas · Cuenca del Pacífico Sur · Elaboración propia.

INVERSIÓN COMPARADA

● CHANCAY · PERÚ

\$ 1.315B

Etapa 1 (de \$ 3.800M totales)

5M TEU · COSCO 60%

● SAN ANTONIO · CHILE

\$ 4.450B

Inversión público-privada

6M TEU · molo 4 km

AUTORÍA

Jimena Valenzuela
Investigador Líder de Riesgo Político

Francisco Covarrubias
Investigador Líder de Análisis Geofinanzas

Joaquín Vigueras
Dirección Estratégica y Edición

El corredor entre Chancay y Shanghai es la primera cuña soberana de China en la columna vertebral logística sudamericana.

— Monitor LatAm-Asia, 2026

CLASIFICACIÓN

Puertos

China

Perú

Chile

Pacífico

Logística

Open Andes · Análisis Estratégico y Prospectiva · 2026

CC BY-NC 4.0 1 / 3

§ 03 VULNERABILIDADES CRÍTICAS · SEGURIDAD

La creciente presencia de capitales estatales chinos en infraestructura estratégica ha generado dinámicas regulatorias divergentes y un mayor escrutinio de seguridad por parte de bloques occidentales. Las respuestas institucionales de Chile y Perú ante este fenómeno revelan modelos de gobernanza radicalmente distintos.

CHILE

- **Infraestructura eléctrica:** La penetración de capital estatal chino vía *State Grid* en redes de transmisión ha situado la infraestructura crítica chilena bajo estrecho seguimiento geopolítico.
- **Soberanía digital:** El proyecto de cable submarino *Chile-China Express* suscitó debate parlamentario y reparos en aliados occidentales ante posibles vulnerabilidades en la seguridad de transferencia de datos.
- **Adaptación institucional:** Chile respondió mediante la Ley Marco de Ciberseguridad (Ley N.º 21.663), la creación de la Agencia Nacional de Ciberseguridad (ANCI) y proyectos de ley para auditar la Inversión Extranjera Directa estratégica.

PERÚ

- **Supervisión regulatoria y tarifaria:** El enfoque peruano ha priorizado la gobernanza operativa, ejemplificada en la disputa administrativa entre Ositrán y COSCO Shipping sobre competencia de supervisión en Chancay.
- **Marco legal:** Destacan las sanciones ambientales aplicadas a la operadora portuaria y la aprobación de la Ley N.º 32706 (2026) para reactivar el cabotaje marítimo, manteniendo un modelo pragmático centrado en el desarrollo de infraestructura.

DIM-2 · SEGURIDAD PORTUARIA Y CRIMEN ORGANIZADO TRANSNACIONAL

El crimen organizado transnacional representa un riesgo sistémico que introduce sobrecostos de mitigación y vulnerabilidades operativas en los nodos del Pacífico Sur.

CALLAO · PERÚ

- Punto estratégico para redes de consolidación de cocaína hacia mercados europeos.
- Exportación de mercancías falsificadas con alta penetración de redes criminales.

SAN ANTONIO · CHILE

- Controles aduaneros «aleatorios» y «focalizados» con brechas de detección.
- Colaboración UNODC (Programa Global de Contenedores): decomisos históricos de precursores para ≈60 t de cocaína.

RIESGOS CLAVE

- **Alta**
Fricción geopolítica · capital chino en infraestructura crítica
- **Alta**
Crimen organizado en nodos portuarios del Pacífico Sur
- **Media**
Fragmentación regulatoria entre jurisdicciones nacionales
- **Media**
Competencia asimétrica Chancay vs. San Antonio a corto plazo

MARCO LEGAL COMPARADO

Chile · Ley 21.663 Ciberseguridad	VIGENTE
Chile · ANCI operativa	VIGENTE
Chile · Auditoría IED estratégica	EN TRÁMITE
Perú · Ley 32706 Cabotaje	VIGENTE
Perú · Disputa Ositrán-COSCO	EN PROCESO

La seguridad portuaria es el eslabón más débil —y más ignorado— en la arquitectura de riesgo de los mega-hubs sudamericanos.

— Informe UNODC, 2024

ESLABÓN CRÍTICO

La seguridad en infraestructura portuaria continúa siendo un área poco atendida en la agenda regional, incrementando el riesgo reputacional y operativo de los principales hubs sudamericanos.

§ 04 IMPLICACIONES ESTRATÉGICAS

La competencia Chancay-San Antonio no es meramente logística: es el epicentro de una pugna por el control de los flujos comerciales entre Sudamérica y Asia en la próxima década. El resultado de esta disputa tendrá efectos directos sobre la capacidad negociadora de ambos países en tratados de libre comercio, el atractivo para la inversión extranjera directa y la influencia política regional.

TABLA 1. POSICIONAMIENTO COMPETITIVO · CHANCAY VS. SAN ANTONIO · 2026

Dimensión	Chancay (Perú)	San Antonio (Chile)
Ruta transpacífica	23 días · directo	33 días · escalas
Capacidad objetivo	5M TEU (total)	6M TEU (proyectado)
Capital accionario	COSCO 60% (China)	Público-privado local
Riesgo geopolítico	Alto (soberanía)	Medio (regulado)
Ciberseguridad	Sin marco específico	Ley 21.663 · ANCI
Crimen organizado	Callao: alta penetración	Controles parciales
Estado regulatorio	En desarrollo	Más consolidado

Fuente: elaboración propia con datos BID (2024), CEPAL (2025), Ositrán (2026).

§ 05 RECOMENDACIONES PARA TOMADORES DE DECISIÓN

- R-01

Inmediata
CANCILLE-
RÍAS · CELAC

Protocolo regional de supervisión de infraestructura portuaria con capital chino

Articular entre Chile, Perú y Colombia un marco de auditoría conjunta para contratos con empresas estatales chinas en infraestructura crítica, alineado con estándares de la OCDE y bloques occidentales aliados.
- R-02

Corto plazo
UNODC · MI-
NERA PERÚ

Extensión del Programa Global de Contenedores UNODC a Chancay

Incorporar formalmente al megapuerto de Chancay al Programa Global de Contenedores de UNODC, replicando el modelo de colaboración internacional aplicado en San Antonio con decomisos históricos de precursores.
- R-03

Mediano
plazo
ANCI · GO-
BIERNOS · BID

Marco bilateral de ciberseguridad portuaria Chile-Perú

Establecer protocolos bilaterales de intercambio de inteligencia sobre amenazas digitales en infraestructura portuaria, aprovechando la experiencia de Chile con la ANCI como modelo de referencia regional.
- R-04

Estructural
MTT CHILE ·
BANCO MUN-
DIAL

Estrategia de posicionamiento logístico regional para la competencia con Chancay

Diseñar una estrategia de largo plazo que posicione a San Antonio no como rival directo de Chancay sino como nodo complementario especializado: mayor valor agregado logístico, hub de transbordo para el Cono Sur y plataforma de cabotaje regional.

NOTA INSTITUCIONAL Y EQUIPO DE INVESTIGACIÓN
Este *Policy Brief* es un derivado del informe matriz **Monitor LatAm-Asia** (Open Andes), bajo la Dirección Ejecutiva de Benyi Barros y desarrollado por: A. Medina Rivas Plata, E. Silva Navarro, F. Vasquez Suasnabar, A. T. Laimes Campos, S. Huaman, L. P. Picasso Ramírez, L. A. Delgado, A. A. Rijo, C. Ardila y Á. Recabal Cervantes.

LÍNEA DE TIEMPO 2024–2030

- **2024**
Inauguración Chancay Etapa 1
Corredor directo activo
- **2025**
Ley ANCI Chile vigente
Decomisos UNODC en San Antonio
- **2026**
Ley cabotaje Perú (32706)
Disputa Ositrán–COSCO
- **2028**
Chancay: 2M TEU proyectados
San Antonio: inicio obras molo
- **2030**
Chancay: 5M TEU total
San Antonio: 6M TEU objetivo

FUENTES CLAVES

BID (2024). Contratación pública y logística en LAC.
CEPAL (2025). Infraestructura regional y competitividad.
Ositrán (2026). Supervisión Puerto Chancay.
UNODC (2024). Programa Global de Contenedores.
Ley N.º 21.663 (Chile). Marco de Ciberseguridad.
Ley N.º 32706 (Perú). Reactivación cabotaje marítimo.
COSCO Shipping Ports. Informe anual 2024.

El puerto de San Antonio no puede ganar la guerra del tiempo, pero puede obtener la ventaja competitiva con la alta especialización.

— Monitor Latam-Asia 1; 2026

CÓMO CITAR
Vigueras, J. et al. (2026). *Pivot en el Pacífico Sur*. Brief Ejecutivo 2026-09. Open Andes.

DOI: 10.5281/zenodo.22891919