

Economía & Negocios

30%

es lo que movieron de enero a noviembre de 2023 los puertos de Biobío, respecto de los principales terminales peruanos sin Chancay.

Edgardo Mora Cerda
 edgardo.mora@diarioconcepcion.cl

PROYECTO REPRESENTA COSTO DE CASI US\$3.500 MILLONES

Megapuerto peruano de Chancay: proyectan impacto regional y necesidad de inversión para poder mejorar la competencia

Fue inaugurado el recinto perteneciente a la estatal china Cosco Shipping Company. Actores consultados prevén que el gran terminal reconfigurará el diseño actual de la red logística de exportación de Biobío.

Con la inauguración del megapuerto de Chancay en Perú, cuya inversión ascendió a los US\$3.500 millones retornó el debate sobre los efectos que tendrá la puesta en marcha de tamaño estructura para los puertos chilenos y, en particular, para los terminales de la Región del Biobío.

Se trata de una megaestructura multipropósito que se proyecta que pueda reducir en 10 o más días los envíos desde el continente al gigante asiático y que "amenaza las oportunidades de los puertos regionales", resaltó Javier Sepúlveda, seremi de Economía, Fomento y Turismo de Biobío.

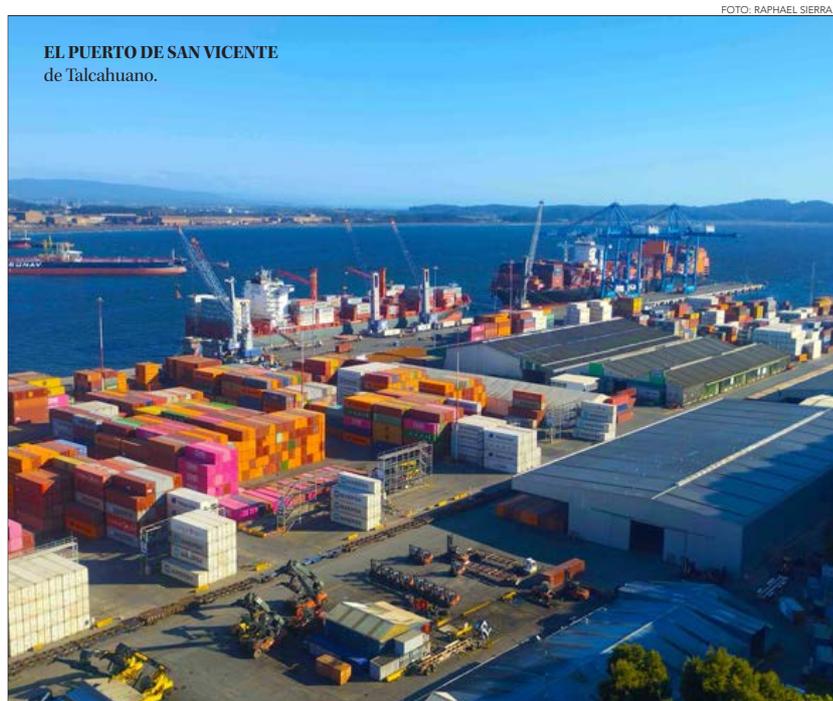
"Esta inversión peruana amenaza las oportunidades de crecimiento de los puertos de Biobío, sobre todo si hoy miramos cada vez más al otro lado de la cordillera, a Argentina, si pretendemos que algunos de sus productos salgan por nuestros terminales, entonces, es ahí donde se amenazan estas oportunidades de negocio, lo que requiere que nos anticipemos y vayamos haciendo las inversiones que permitan mejorar la competitividad de la plataforma logística portuaria de nuestra Región" planteó el seremi.

Cifras del sector

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), sobre el movimiento portuario de Biobío y con la cantidad de contenedores movilizados (ver tabla), mes a mes, desde enero hasta noviembre de 2023, se movilizaron más de 1 millón de contenedores en la Región, lo que representa un 25% más que el mismo período del año anterior.

Además, según el seremi, en base a información de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), sobre el movimiento de contenedores, en el desagregado de los puertos de Biobío y los principales puertos de Perú, "en el caso de Perú y, a diferencia de Chile, Perú concentra su movimiento portuario en los puertos de Callao y el de Pisco, distinto a Chile, donde hay una estructura portuaria más diversificada con muchos más puertos, pero las cifras nos muestran que, al menos, durante la década 2010 y 2020, la región del Biobío movilizó un poco más de 1 millón de contenedores anualmente entre sus tres principales puertos y, en cambio"

"Los dos grandes puertos peruanos, movilizaron en torno a los 4 millones de contenedores, lo que fue un crecimiento desde el 2010 hasta 2020, es decir, es un crecimiento mucho más rápido que los puertos de



EL PUERTO DE SAN VICENTE de Talcahuano.

FOTO: RAPHAEL SIERRA P

Biobío. A su vez, el movimiento de contenedores de los puertos regionales no es más del 30% de todo lo que mueven estos dos grandes puertos del Perú", explicó la autoridad del Ministerio de Economía en la zona.

Competitividad

El Plan de Reforzamiento de la Industria Regional que está en desarrollo en la Región mitigaría eventuales consecuencias negativas de la puesta en marcha de la megaestructura

del país vecino.

La competitividad es, precisamente, un factor relevante a considerar, ya que de acuerdo con el indicador que elabora el Banco Mundial, denominado Índice de Desempeño Logístico, Chile ha perdido posiciones, mientras que Perú subió sus puestos.

Así lo sostuvo Alfredo Meneses, gerente general de la Asociación de Exportadores de Manufacturas de Biobío (Asexma Biobío), al señalar que "el tema del Puerto de Chancay

es una materia que se venía dando desde hace bastante tiempo. Hay que recordar que el Índice de Desempeño Logístico que elabora el Banco Mundial, ya daba cuenta de esto en la última cifra que data de 2023 en que Chile ocupa el lugar 61 mientras que en 2018 estaba en el lugar 34, es decir, la pérdida de competitividad del país es brutal".

"Por ejemplo, frente a Perú, que estaba en 2018 en la posición 81 y termina en 2023 en el lugar 61, donde es posible ver que toda la competitividad que tenía nuestro país se trasladó a Perú, por lo tanto, el Puerto de Chancay, en el fondo, lo que hace, es ser la resultante de un proceso de trabajo que ha existido en Perú, tendiente a generar un liderazgo en términos portuarios", agregó.

Por su parte, según detalló la directora del Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP) de la Universidad Católica de la Santísima Concepción (UCSC), Karem Urzúa, "la logística de nuestro vecino del norte generará mejoras en su productividad que favorecerán el comercio exterior a partir de la puesta en marcha de este proyecto, lo que creemos se reflejará en una mejora en el ranking del banco mundial del Índice de Desempeño Logístico (LPI), en el cual Chile está 3 lugares por encima del Perú. Cuando entre en operaciones Chancay, junto con las mejoras de productividad que se obtienen en un puerto intensivo en tecnología, que gestionará el tiempo con recursos automatizados (vehí-

Continúa en pág. 14

INFOGRAFÍA: ANDRÉS OREÑA P.



CANTIDAD DE CONTENEDORES BIOBÍO Y PERÚ 2010-2022 SEGÚN LA CEPAL

PUERTOS BIOBÍO	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
CORONEL	618.079	574.335	528.202	431.213	432.671	471.426	521.527	394.070	167.682	170.771	139.474
LIRQUÉN	340.112	330.769	320.404	311.072	264.149	164.994	106.438	126.244	143.635	314.956	231.636
TALCAHUANO/SAN VICENTE	298.194	287.240	370.450	486.568	516.449	502.065	456.176	475.164	453.174	585.280	425.967
TOTAL	1.256.385	1.192.344	1.219.056	1.228.853	1.213.269	1.138.485	1.084.141	995.478	764.491	1.071.007	797.077
PUERTOS PERÚ (PRINCIPALES)											
EL CALLAO (TERM. DE USO PÚBLICO)	2.250.827	2.313.907	2.340.657	2.250.224	2.054.970	1.900.444	1.992.473	1.856.020	1.817.633	1.616.165	1.346.186
PISCO	2.104.900	1.486.500	1.405.348	1.199.157	1.270.210	1.223.078	1.308.608	1.269.902	1.423.192	1.484.595	1.525.532
TOTAL	4.355.727	3.800.407	3.746.005	3.449.381	3.325.180	3.123.522	3.301.081	3.125.922	3.240.855	3.100.760	2.871.718
BIOBIO/PERÚ	29%	31%	33%	36%	36%	36%	33%	32%	24%	35%	28%

Viene de pág. 13

culos autónomos y software dedicados), le permitirá al Perú reducir costos logísticos y aprovechar las economías de escala que los buques del siglo 21 proporcionan, ofertando menores tiempos de viaje del Perú hacia los mismos destinos de los productos chilenos”.

“Sin embargo, y al igual que lo que ocurre en nuestro país, los costos de las economías de escala de las navieras se trasladarán hacia tierra, presionando a los países a proporcionar una oferta de infraestructura logística que agregue resiliencia al comercio exterior”, sumó Urzúa.

Otro punto relevante para la di-

rectora del Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP) de la UCSC tiene que ver con los fletes, explicando que “podría provocar un cambio en los contratos de fletamento imponiendo tasas de servicio que tradicionalmente se perfeccionan con multas por demurrage, obligando a ofertar tráficos con laytime para naves cuya programación en Chile estará orientada a servir un cross docking en Chancay”.

Desde el punto de vista político, Gastón Saavedra, exalcalde de Talcahuano y actual senador del Biobío, estimó que puede haber efectos por la entrada en operaciones del nuevo puerto de Chancay en Perú “en la medida que exista una nueva organización en la logística (reconfiguración),

eso significa que el nuevo puerto de Perú sea un hub y reciba toda la carga que va de Chile y reciba grandes buques de contenedores que podrían transformar a Chile en un alimentador de carga de este gran puerto”.

“Por lo tanto, perderían importancia, seguramente, puertos como Talcahuano, San Vicente o Coronel, pero es una situación que está por verse y que va a depender mucho de los dueños de las líneas de los buques y de los dueños de la carga, porque si los dueños de la carga prefieren que vaya directamente desde el punto de producción, es decir, la celulosa desde Arauco directa a algún lugar de Europa o que pase por Perú en primer término, va a depender de eso”, concluyó Saavedra.

Características

El proyecto pertenece a la estatal China Cosco Shipping Company y contempla una quincena de muelles, túnel de carga de 2 kilómetros de carga, junto a instalaciones administrativas, y tal como lo consigna la BBC “se suma que el gran calado de la bahía de Chancay da al puerto la cabida para acoger los buques más grandes del mundo, capaces de transportar hasta 24.000 contenedores, conocidos en el sector naval por las siglas TEU (del inglés Twenty-Foot Equivalent Unit), por lo que ofrecerá a las compañías navieras la posibilidad de enviar fletes mayores y a menor costo”.

OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion
 contacto@diarioconcepcion.cl