



Con Chancay, Perú entra a las grandes ligas del tránsito marítimo del Pacífico

Primera fase del megapuerto construido por la naviera estatal china Cosco Shipping abre ruta directa a Asia. La inversión es de US\$1.300 millones y totalizará US\$3.600 millones.

Rosa Zamora Cabrera
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

“E n el Perú habrá un antes y un después a partir de la puesta en operación comercial del puerto de Chancay”, sostuvo en julio, durante su mensaje de fiestas patrias, la Presidenta Dina Boluarte, quien junto a su homólogo chino, Xi Jinping, acaba de inaugurar en ceremonia virtual, desde el palacio de Gobierno, el multimillonario proyecto.

“Damos inicio a una transformación que consolidará al país como un centro logístico tecnológico e industrial de clase mundial que nos proyectará de manera estratégica en la región Asia-Pacífico”, declaró el jueves en el acto, durante la cumbre del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) celebrada en Lima.

“Hoy el Puerto de Chancay se convierte en un nuevo punto de partida del gran camino inca de la nueva era de Chancay a Shanghai”, expuso el Presidente chino, quien destacó que el megapuerto afianzará “la condición de Perú como hub que articula el transporte terrestre y marítimo y conecta Asia con América Latina y el Caribe”.

CIFRAS Y PROYECCIONES

Con una inversión de alrededor de US\$1.300 millones en ésta, su primera etapa, y un total que superará los US\$3.600 millones cuando concluya la segunda, el megapuerto construido por la naviera estatal china Cosco Shipping Ports Limited, emplazado en 141 hectáreas a 75 kilómetros al norte de Lima, aspira a convertirse en el Singapur de América Latina.

Tendrá capacidad para recibir embarcaciones de hasta 18.000 TEUs, considerados los buques más grandes del mundo, y se prevé que sus ingresos significarán el 1,8% del Producto Interno Bruto, generando más de 8.500 empleos directos.

Además de abrir una ruta comercial directa con Asia -lo que implica acortar entre 10 y

hasta 20 días los viajes entre Perú y esa región, dependiendo de la ruta-, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha señalado que “será un hub que redistribuirá la carga de los países de Chile, Ecuador y Colombia”.

Pero eso no es todo. La Presidenta Boluarte ha reafirmado el impulso a la Zona Económica Especial (ZEE) en torno al megapuerto, cuya creación se tramita en el Congreso. “Será un espacio administrado por operadores privados, orientado a la inversión, la generación de empleo, la conexión con mercados externos y con un esquema tributario diferenciado y competitivo”, anunció.

MUELLES Y EQUIPAMIENTO

El proyecto cuenta con cuatro muelles, con una longitud total de 1.500 metros, 27 grúas especializadas de hasta 90 metros de altura que operan de manera automática y 40 vehículos autónomos, y se divide en tres componentes principales.

Ellos son la zona operativa, que incluye los muelles marginales, canales de ingreso marítimo y áreas de almacenamiento de contenedores; la zona de ingreso, que comprende el antepuerto, área de inspección aduanera, oficinas administrativas y servicios logísticos; y, finalmente, un túnel de 1,8 kilómetros, que atraviesa la zona sur del distrito de Chancay, uniendo el sector operativo portuario y el complejo de ingreso al terminal multipropósito.

LA JOYA DE LA CORONA

Como “la joya de la corona de la Nueva ruta de la seda en Sudamérica” ha sido descrito el megapuerto por agencias y expertos internacionales, en alusión a los alcances geopolíticos de este nuevo eje del comercio en una región donde China -principal socio comercial de la mayoría de los países- ha hecho un millonario despliegue de inversiones y continúa potenciando los acuerdos económicos.



LA PRESIDENTA PERUANA, DINA BOLUARTE, Y SU HOMÓLOGO CHINO, XI JINPING, INAUGURARON DE MANERA REMOTA EL MEGAPUERTO .

“Es difícil imaginar que la construcción de Chancay afecte significativamente al sistema portuario chileno o ponga en riesgo nuestra competitividad (...) Puertos más grandes y eficientes en Perú son un aliciente para que Chile modernice y expanda su propia capacidad”.

Luis Eduardo Escobar
Presidente EPV

De hecho, Perú tiene tratado de libre comercio con China desde 2010 y con ocasión de la cumbre de la APEC, el ministro de Transportes y su homólogo chino, Liu Wei, firmaron el miércoles dos memorándums de entendimiento sobre infraestructura portuaria, seguridad marítima, digitalización del transporte, así como la reducción de carbono en el transporte marítimo.

La inversión realizada por China, por otra parte, llega al

El concepto de Zona Económica Especial (que se espera crear en Chancay y Callao) es una estrategia que nosotros no hemos desarrollado, que es concebir los puertos como centros de desarrollo económico y no como un mero lugar de transferencia”.

Gabriel Aldoney
Presidente Epaustral

país vecino en un momento de gran desempeño exportador, ámbito que también se verá potenciado por la nueva ruta “de Chancay a Shanghai”, como se ha publicitado el multimillonario proyecto portuario.

“La región del Asia-Pacífico es la más dinámica del mundo, ahí está más del 60 % del PIB mundial, entonces esto va a impactar definitivamente de manera muy positiva”, declaró a la agencia EFE el presidente de la

Nos quedamos atrás en materia de desarrollo portuario y eso es porque tenemos leyes que lo hacen bastante rígido. Cinco ministerios y nueve subsecretarías son las que rigen cómo se desarrolla un puerto en Chile. En Perú es la autoridad portuaria”.

Leopoldo Santibáñez
Académico PUCV

Asociación de Exportadores de Perú, Julio Pérez Alván, quien proyecta que las exportaciones totales crezcan este año entre 14% y 15%.

Asimismo, las inversiones de China en Perú se elevaron a US\$38.800 millones entre 2001 y 2023, con principal interés en la minería (43%), la pesca (21%), la generación y distribución eléctrica (13%), las finanzas (9%), el petróleo y gas (9%) y los puertos (4%).

Si a futuro la carga con destino a Chile descarga en Chancay, y luego una nave mediana tiene que tomarla desde allí y traerla, obviamente aumentan los costos para exportadores e importadores. Eso no tiene por qué suceder en el corto plazo”.

Daniel Fernández
Presidente de Camport

ALCANCES PARA CHILE

Mucho se ha debatido sobre el impacto que tendrá “la joya de la corona” en el comercio exterior y la industria marítimo portuaria de Chile, y a ese respecto hay distintas miradas.

Juan Pablo Cavada, académico de la Facultad de Ingeniería de la Universidad del Desarrollo, piensa que en el corto plazo éste debería ser bajo, “especialmente mientras en Chancay se desarrolle el resto de la