

Opinión

De Chancay a Shanghai: Desafíos y oportunidades

Una de las importantes noticias económicas de noviembre será la inauguración del megapuerto de Chancay, en Perú, que seguramente cambiará el mapa logístico portuario del continente, generando grandes desafíos y oportunidades para los puertos del Pacífico, incluyendo los de nuestro país y su proyección. En esta actividad se contempla la participación del presidente de la República Popular China, Xi Jinping, lo que demuestra la importancia estratégica que tiene este puerto para la estrategia para el comercio internacional de China en América Latina.

Para entender los desafíos y oportunidades que representa Chancay es importante dimensionar la magnitud de esta inversión, su capacidad, eficiencia e impacto ambiental. Chancay está ubicado a 80 km. al norte del Lima, con una inversión de 3.600 millones de dólares, de los cuales el 60% han sido aportados por el Cosco (China Ocean Shipping Company), uno de los mayores conglomerados navieros del mundo, donde el socio mayoritario es el Estado chino, y el 40% por capitales peruanos de Volcán Compañía Minera.

Permitirá la operación de los buques de mayor capacidad de carga del mundo, dado que este puerto cuenta con una profundidad de casi 18 metros, similar a los puertos de California en EE.UU. y por sobre la profundidad de los puertos comerciales de nuestro litoral. Esto significa que permitirá la llegada directa de buques con capacidad de carga por sobre 18.000 TEU (capacidad estándar que tiene un contenedor estándar de 20 pies). Al mismo tiempo, dada su ubicación se podrá reducir el tiempo de ruta entre Chancay y Shanghai entre 8 a 10 días, con importantes ahorros en costos operativos.

La incorporación de tecnologías de punta le va a permitir funcionar en forma autónoma las 24 horas, sin cambio de turnos, con energías limpias, lo que se traduce una mayor productividad operativa. Se estima que su productividad llegara a 50 contenedores por hora mientras que el estándar internacional es de 30 con un 40% de reducción de ener-

gía en comparación con otros puertos. Tendrá una ruta directa entre nuestro continente y Asia, reducirá costos logísticos, reducirá los tiempos de tránsito, y por lo tanto posicionará a Chancay como un hub portuario y logístico en América Latina con las menores tarifas de flete.

Actualmente los principales hub en el pacífico son Long Beach, California, EE.UU., Manzanillo y Colima, ambos en México, donde se hacen transbordos de mercancías y productos hacia los puertos del pacífico de América del Sur. Esta nueva ruta directa significará que Chancay se debería convertir en una alternativa más económica que los puertos de América del Norte. Este hub podrá redistribuir las cargas de Chile, Ecuador y Colombia.

Nuestros puertos prestan servicios al sector minero, forestal y frutícola con destinos hacia Norteamérica y Asia y por lo tanto menores costos de flete marítimo mejora los precios de nuestras exportaciones haciendo más atractivo el traslado a Chancay en buques de menor capacidad de carga en una ruta más corta. Podemos pensar sobre el impacto de las importaciones que llegan a Chile. El objetivo de

convertir a los puertos chilenos en la entrada y salida hacia Asia-Pacífico desde nuestro continente hoy se ve al menos más lejano y con un competidor que se comienza a posicionar. Las demoras en concretar proyectos portuarios como el de San Antonio, y el corredor bioceánico en nuestra

Región hacia Argentina han ido desplazando nuestra opción de convertir el sector servicio portuarios como un hub logístico relevante.

El objetivo de convertir a los puertos chilenos en la entrada y salida a Asia-Pacífico desde nuestro continente, se ve al menos más lejano y con un competidor que ciertamente se comienza a posicionar.



IVÁN E. ARAYA GÓMEZ. PH.D.

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas.
Universidad de Concepción.