

Mitos, verdades y desafíos tras la irrupción del puerto de Chancay

El inicio del megapuerto en Perú abrió un debate sobre los efectos de ese terminal de capitales chinos en las operaciones de los puertos locales. Expertos dudan sobre la instalada idea de pérdida de competitividad de los terminales chilenos. Mientras el presidente de AAPA, Juan Andrés Duarte, dice que los puertos nacionales tienen la capacidad para responder a la arremetida peruana, el titular de Camport, Daniel Fernández, pide bajar los costos y mejorar la logística de las plazas locales.

Un reportaje de JULIO NAHUELHUAL



“

De Chancay a Shanghai”, reza el eslogan más difundido del nuevo terminal portuario ubicado en Perú y que se ha transformado en un símbolo de la creciente influencia de Chi-

na en América Latina. Inaugurado la semana pasada en Lima por el propio presidente chino, Xi Jinping, el nuevo puerto ha despertado las suspicacias de los analistas sobre las implicancias geopolíticas que significa la operación del terminal construido por una empresa estatal china y ha generado un amplio debate en Chile sobre el grado de competencia que representará para los puertos nacionales.

Sin embargo, la discusión en torno a los efectos de corto, mediano y largo plazo del megapuerto para el tráfico de los terminales chilenos como el de San Antonio, el de mayor envergadura del país, ha dejado una serie de claves, mitos y desafíos no menores, coinciden los expertos locales.

Ubicado a 80 kilómetros al norte de Lima, el terminal fue construido por la empresa estatal china Cosco e incluye una inversión de US\$1.300 millones en una primera etapa, de un total de más US\$ 3.500 millones. El terminal considera un complejo de 15 muelles, oficinas, servicios logísticos y un túnel de dos kilómetros de largo para dar salida a la carga. Bajo esa infraestructura se pretende movilizar un millón de Teus (*Twenty-Foot Equivalent Unit*) anuales en contenedores (ampliable a 1,5 millones) y 6 millones de toneladas de carga general y de graneles para atender buques de máxima capacidad mundial, o los llamados Post y New-Panamax, que alberguen más de 10 mil Teus (un Teu equivale a un contenedor de 20 pies).

El proyecto está liderado por Cosco Shipping Company, una estatal china dedicada al transporte marítimo (con el 60% de la propiedad) y por la compañía minera peruana Volcan (con el 40% restante), lo que también ha generado un amplio debate en Perú por las concesiones legales y estratégicas dadas al operador mayoritario.

1 ¿Competencia para los puertos chilenos?

“Chancay es un puerto que no es competencia para los puertos chilenos”, dijo tajante a mediados de este año el presidente de la estatal Empresa Portuaria San Antonio, Eduardo Abedrapo. “Hoy no vemos a Chancay como un puerto competitivo ni con San Antonio ni con los puertos chilenos, porque Chancay es un puerto destinado al comercio exterior doméstico de Perú”, añadió Abedrapo, quien sostuvo que el nuevo terminal no tiene posibilidad hoy de convertirse en un *hub* portuario para Sudamérica.

Más cauteloso es el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández. El ejecutivo asegura que es prematuro hacer hoy un análisis sobre los riesgos para la competitividad de los puertos chilenos y las posibilidades de que Chancay, en la práctica, se convierta en un puerto “hub” para la costa Pacifi-

co sur.

“Las cargas tienen un origen y un destino, eso no se puede modificar. Un contenedor refrigerado de arándanos que va hoy desde Chile a China, (en el futuro) irá de Chile a China. Se puede poner en un barco donde tú quieras entremedio, pero el origen de las cargas no se modifica. Lo que se modifica es la red dibujada en un mapa, la red de itinerarios que las compañías navieras van a definir, y eso tiene que ver con la demanda de carga”, complementa Fernández.

El presidente de Camport destaca que el puerto de Chancay permite atender naves de gran tamaño con 400 metros de eslora, 60 metros de manga y 16 metros de calado. “¿Podría haber economías de escala grande en ese transporte directo de Chancay-Shanghái y así producirse un transbordo de carga chilena desde Chancay a los puertos chilenos? Podría ocurrir. ¿En qué volumen? ¿En qué tiempo? ¿A qué costo? No lo sabemos hoy. Es un fenómeno que se va a ir dando a medida que las navieras vayan tomando sus decisiones. Por lo demás, ese tipo de buques (de gran tamaño) no existen hoy”, añade Fernández.

Juan Andrés Duarte, presidente ejecutivo de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), también matiza el nuevo escenario entre Chile y Perú por la inauguración del nuevo puerto.

“Chancay sí es una competencia, pero Chile está preparado, tiene la capacidad actual como para responder ante esa competencia y tiene los proyectos de expansión adecuados para mantenerse competitivos en el mercado”, concluye Duarte, quien reconoce que el puerto de Chancay tiene la infraestructura para recibir barcos de gran tonelaje, pero aclara que las navieras también privilegian su conexión a terminales que les brinden seguridad, eficiencia, disponibilidad de carga conectada a un mercado atractivo y buenos rendimientos. “Perú lo está construyendo, pero Chile siempre ha tenido esas características”, precisa el ejecutivo.

2 Puertos chilenos lideran capacidad

Los expertos destacan que el principal puerto del país, como es San Antonio, tiene una capacidad de mover 2,5 millones de Teus, más del doble de lo que ofrece hoy Chancay. A esto se suma también la capacidad de poco menos de un millón de Teus que hoy tiene el puerto de Valparaíso.

Para el presidente de la Confederación de la Producción y del Comercio (CPC), Ricardo Mewes, este dato permite ponderar la comparación entre el puerto de Chancay y los terminales chilenos. “Si se hacen las modificaciones (mayores inversiones) se podría estar moviendo 2 millones y más (de Teus) en Valparaíso y tres millones o más en San Antonio. De esta forma, queda espacio para mover en torno a los 5 millones de contenedores al año entre Valparaíso y San Antonio, lo cual nos da una holgura respecto de lo que está pasando hoy”, aseguró esta semana a Emol el timonel empresarial.

Coincide Daniel Fernández, quien también recuerda que hoy los puertos nacionales tienen holguras de capacidad. “La car-

ga se ha estancado en los últimos 10 años (...) nuestros puertos tienen holguras de 30% o 40% de capacidad”, concluye el presidente de Camport.

3 La tensión geopolítica que rodea el proyecto peruano

Hace una semana también un antiguo asesor de Donald Trump propuso un arancel del 60% para los productos de cualquier país que pasen por un nuevo puerto de Chancay, lo que desnuda la tensión geopolítica entre China y EE.UU. por la influencia en los países de América Latina. Según Mauricio Claver-Carone, asesor del equipo de transición del presidente electo estadounidense, los aranceles deberían aplicarse a los bienes procedentes de China o de países de Sudamérica que pasen por el nuevo puerto.

Pero la arremetida norteamericana fue más allá. Según T13, una delegación de inversionistas estadounidenses viajará a Chile en las próximas semanas para evaluar una posible participación en la modernización del puerto de San Antonio, como una respuesta a la inversión china en el megapuerto de Chancay en Perú.

Sin embargo, Daniel Fernández, presidente de Camport, pondera el mensaje de las últimas semanas enviado por Estados Unidos. “El gobierno norteamericano, que yo sepa, no invierte en puertos, salvo en puertos militares... no conozco que el Estado norteamericano invierta fuera de Estados Unidos en puertos”, reitera Fernández.

Mientras el plazo de vencimiento de la concesión a STI-SAAM en San Antonio termina en 2030, el operador DP World del mismo terminal finaliza su concesión en 2031, prorrogable por 10 años más a cambio de nuevas inversiones. A su vez, el plazo del vencimiento de la concesión en Valparaíso (TPS) es en 2030.

4 El desafío de costos y logístico para los terminales locales

Con todo, los especialistas coinciden en que más allá de las virtudes del nuevo terminal en Perú, los puertos en Chile deben modernizarse y bajar sus costos logísticos para ser más competitivos.

“Nuestro costo logístico hoy es el 18% del valor del producto, mientras que el promedio de la Océde es del 8%. Evidentemente, tenemos que mejorar la eficiencia de nuestra cadena”, repara Daniel Fernández.

Si bien Ricardo Mewes desestima una competencia fuerte con la construcción de Chancay, cree que los terminales chilenos deben mejorar. “No vamos a caer en desventaja (con respecto a Chancay). Tenemos que hacer las inversiones propias de la modernización del sistema portuario y que tienen que ver con agrandar el frente de Valparaíso y mejorar la infraestructura de San Antonio”, añade Mewes, quien ve necesario reponer, por ejemplo, los turnos de noche para la carga portuaria que existían hasta antes de la pandemia.

“Hemos perdido eficiencia y eso hace que los puertos se ralenticen. Si no somos capaces de solucionar ese tema, vamos a perder competitividad”, concluye. ●