

El Megapuerto de Chancay: ¿Un Nuevo Hub Logístico o una Amenaza Comercial para Chile?

El crecimiento del comercio global y el papel estratégico de los puertos marítimos.

En el siglo XXI, el comercio se ha convertido en el eje del poder mundial. En tan solo dos décadas, el intercambio global de bienes y servicios pasó de 7,6 billones de dólares a 33 billones de dólares en 2024, evidenciando un mundo cada vez más interconectado económicamente. En este escenario, dos gigantes destacan: China y Estados Unidos, los cuales, en conjunto, absorben una cuarta parte del comercio mundial. Este dominio se debe no solo a sus capacidades productivas, sino también a la infraestructura clave que sostiene sus economías: los puertos marítimos.

Infraestructuras como el Puerto de Shanghai en China y Long Beach en EE.UU. manipulan decenas de millones de contenedores cada año, facilitando el flujo de exportaciones e importaciones que generan miles de millones de dólares en beneficios. En Latinoamérica, la tendencia ha seguido un crecimiento exponencial, con un intercambio comercial de 3,2 billones de dólares en 2024, lo que representa el 9% del comercio global.

América Latina se ha convertido en un territorio clave dentro de la competencia económica global, no solo por su ubicación estratégica, sino también por su vasto mercado, su riqueza en recursos naturales y su creciente capacidad logística. Este auge ha impulsado una carrera por el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias, atrayendo inversiones extranjeras, especialmente de China, cuyo interés en la región ha superado al de Estados Unidos en las últimas dos décadas.

Dentro de este panorama surge el Puerto de Chancay en Perú, una colosal inversión china que ha generado tanto expectativas como tensiones geopolíticas en el continente. Para algunos, es la "joya de la corona de la Nueva Ruta de la Seda", el nuevo hub portuario de Sudamérica que integrará a la región con Asia. Para otros, es una amenaza directa a los intereses comerciales de Chile y Estados Unidos.

China en América Latina: una nueva era de hegemonía económica

China ha desplazado a Estados Unidos como el principal socio comercial de Latinoamérica, consolidando su influencia a través de megaproyectos de infraestructura. Bajo la estrategia de la Franja y la Ruta de la Seda, el gigante asiático ha financiado carreteras, ferrocarriles y puertos estratégicos en la

región, con el objetivo de fortalecer sus conexiones comerciales y reducir su dependencia de rutas dominadas por Occidente.

El Puerto de Chancay, inaugurado en noviembre de 2024 en presencia del presidente chino Xi Jinping durante la cumbre APEC en Lima, es el mayor ejemplo de esta estrategia. Diseñado para convertirse en un nodo logístico de clase mundial, su profundidad de 17,8 metros y su proyección de 15 muelles en tres fases le permitirán recibir los buques Post-Panamax, los más grandes del mundo.

Este puerto no solo reducirá los costos logísticos y el tiempo de tránsito de las mercancías entre Sudamérica y Asia, sino que también cambiará la dinámica comercial de la región, afectando directamente a Chile, que hasta ahora ha sido el principal punto de conexión para las exportaciones sudamericanas.

El impacto de Chancay en el comercio regional y la preocupación chilena

Para Chile, la apertura del megapuerto de Chancay no es solo una oportunidad, sino también una amenaza directa a su economía. La razón es simple: el modelo comercial chileno ha dependido durante décadas de su infraestructura portuaria para conectar a Sudamérica con el resto del mundo.

Ubicación estratégica: Chile ha sido históricamente un punto de tránsito clave para exportaciones de Bolivia, Argentina y Paraguay. Cada año, cerca de 4 millones de contenedores son movilizadas en sus puertos, de los cuales 100.000 provienen de Bolivia y 4.000 de Argentina.

Ventaja logística y de infraestructura: Chile cuenta con una avanzada red portuaria y acuerdos bilaterales que lo hacen atractivo para las navieras internacionales.

Competencia en exportaciones: Tanto Chile como Perú son líderes mundiales en la exportación de cobre, frutas y productos agrícolas como la palta, los arándanos y los cítricos. Un puerto más eficiente en Perú puede significar que muchas exportaciones latinoamericanas se reorienten hacia Chancay, reduciendo la competitividad chilena.

El impacto de Chancay en la logística marítima y la reacción de las navieras

La preocupación chilena no es infundada. Recientemente, la naviera china Orient Overseas Container

Line (OOCL), subsidiaria de Cosco Shipping, anunció cambios en sus rutas comerciales, favoreciendo a Chancay sobre los puertos chilenos.

OOCL eliminará su ruta transoceánica directa con el Puerto de Lirquén (Región del Biobío, Chile) y operará exclusivamente a través de Chancay.

Ocean Network Express (ONE), otra importante naviera, también ha anunciado nuevas rutas que priorizan Chancay sobre los puertos chilenos.

Esto significa que, en lugar de recibir buques de carga directa desde Asia, los puertos chilenos dependerán de embarcaciones de menor capacidad que transportarán la mercancía desde Perú. Esto afectará no solo el volumen de carga manejado por Chile, sino también el empleo y el desarrollo económico de sus zonas portuarias.

Según Álvaro Ananías, presidente de la CPC Biobío, la decisión de OOCL es un golpe a la competitividad de Chile:

"Esto genera un impacto en la cantidad de carga que pueden manejar nuestros puertos. Para la Región del Biobío, es particularmente grave porque no solo afecta el volumen de exportaciones, sino también el empleo y la actividad económica local."

Por su parte, Alfredo Meneses, presidente de ASEMMA Biobío, advierte que Chancay ha sido diseñado como un nodo logístico global:

"El puerto de Chancay es más que un hub logístico; es una ciudad logística. Los chinos han visto allí una plataforma global y Chile lamentablemente ha quedado relegado."

El futuro de la competencia portuaria en el Pacífico Sur

El impacto de Chancay no se limitará solo a Chile. Perú ha anunciado nuevas inversiones en infraestructura portuaria, como el Puerto de Marcona y un posible megaproyecto en Corío, lo que podría consolidar aún más su rol como el centro logístico de Sudamérica.

Mientras tanto, Chile enfrenta un dilema: invertir en la modernización de su infraestructura portuaria o resignarse a un papel secundario en el comercio internacional. En un mundo donde el comercio define el poder global, la batalla por la supremacía portuaria en el Pacífico Sur apenas comienza.

Con la guerra comercial entre China y Estados Unidos como telón de fondo, la transformación de la logística marítima en Sudamérica podría marcar el destino económico de la región en las próximas décadas. Chancay ha dado su primer paso como el mayor hub logístico de Latinoamérica. Ahora, la pregunta es: ¿Podrá Chile adaptarse a este nuevo orden comercial o quedará fuera de la autopista del comercio global?

