



Tras la plena entrada en vigor de la nueva ley de cabotaje en Perú, Cosco Shipping Lines y Ocean Network Express (ONE) ofertarán movimiento de carga entre el nuevo hub peruano y puertos nacionales.

POR JORGE ISLA

**A** un mes de la inauguración de su primera etapa con una inversión de US\$ 1.300 millones, el megapuerto de Chancay se encuentran en plena operación dentro de su actual fase de "condicionamiento en prueba" -donde se afina la eficiencia, rendimiento y tecnología- bajo la mira de las autoridades peruanas, y que se entenderá hasta mayo próximo.

Los primeros movimientos se concretaron en la segunda mitad de noviembre con la salida de un buque con destino a Shanghái, seguido por el embarque de carga refrigerada -principalmente arándanos, dando una señal para la dinámica agroindustria peruana- más minerales embalados a China, con lo cual a inicios de este mes se había enviado más de 1.700 contenedores.

Luego vino el turno del estreno de la ruta directa Chancay-Shanghái de la naviera Cosco Shipping Lines (filial del grupo chino accionista del puerto) con una frecuencia semanal a contar de este mes, para la cual se han destinado cuatro naves portacontenedores que cubren el tramo en 25 días. "Cosco Group hace un gran esfuerzo por consolidar este clúster. Hay un gran dinamismo, con negociaciones muy fuertes, y diciembre va a ser un mes muy importante para ir midiendo el nivel de volúmenes y las escalas de la carga de transbordo desde

los países de la región", señaló el almirante (r) Carlos Tejada, gerente general adjunto de Cosco Shipping Chancay Perú, sociedad que desarrolla el megaproyecto.

En línea con el propósito de crear un hub en la costa sudamericana del Pacífico, la plana mayor del Puerto de Chancay ha sostenido en las últimas semanas reuniones en Colombia, Ecuador y Brasil con asociaciones empresariales y potenciales clientes. La meta es ambiciosa, ya que apunta a que la carga de trasbordo de otros países representen del orden de un 65% del movimiento, cálculos que afinarán "entre este mes y enero", acotó.

Una de las principales gestiones tuvo lugar en Colombia, donde Tejada se reunió a fines de noviembre en Bogotá con gremios como la cámara de comercio local. "Ya se está trabajando y se intensifican las coordinaciones con exportadores colombianos interesados en incrementar su comercio con el Asia exportando e importando a través del Puerto de Chancay", indicó el ejecutivo, quien en octubre pasado realizó misiones similares en Brasil. "Los brasileños han estado muy activos en estos años viniendo al puerto. La ruta Interoceánica Sur está habilitada para traer carga, inicialmente desde los estados de Acre, Rondonia y Mato Grosso, que reduciría su tránsito al Asia en, por lo menos, 20 días. Hemos hecho dos pilotos y, por ejemplo, desde

Rio Branco (capital de Acre) la carga toma dos días para llegar a Matarani (en el sur de Perú), y desde ahí se trasladaría a Chancay", detalló. Tejada añadió que en el caso de Santos -el mayor polo logístico del sur brasileño- "empresarios han evaluado la conveniencia de emplear Chancay, pero eso va a depender de ir afinando los costos logísticos".

Sobre el momento en que se estrena el nuevo hub, puntualizó que a los problemas de capacidad del Canal de Panamá se suma el efecto de problemas geopolíticos en la ruta del Mediterráneo, por lo que parte del transporte al Asia "se está haciendo por el sur de África, por lo cual en los últimos meses la carga desde Brasil demora casi cinco días más de lo normal".

#### Las gestiones para Chile

El mercado chileno está plenamente incorporado en la fase de partida del megapuerto a través de los compromisos de dos navieras para prestar servicios entre este terminal y nuestro país. "Ocean Network Express (ONE) anunció formalmente que a partir de diciembre iba a colocar una línea de cabotaje desde Chile hacia el Perú en una primera etapa y ha anunciado feeders (naves que trasladan mercancía hasta un puerto principal) que saldrían de puertos chilenos", indicó Tejada.

Y agregó que Cosco Shipping Lines "va a anunciar rutas de cabotaje para

recoger carga que puede venir de Chile, y que harían escala en Matarani, y desde ahí hacia Chancay", circuito que también realizarán embarques de otros países y del propio Perú.

Un punto decisivo para las expectativas de recibir las primeras cargas en Chancay desde Chile es la promulgación del nuevo reglamento de cabotaje en Perú la semana pasada, norma que pone en vigor la ley que permite a naves de bandera extranjera realizar escalas en los diversos terminales portuarios de ese país, aprobada en junio de este año.

"Por ejemplo, para la agroindustria chilena, trasladar su carga hasta Chancay abre una gran oportunidad de ser más competitiva y reducir sus costos logísticos. Buscamos que el puerto sea integrador para toda la región, y una oportunidad para mejorar la competitividad de su comercio de importación y exportación", enfatizó el ejecutivo.

Pone como ejemplo el salto que se proyecta para la agroindustria peruana, que con exportaciones por US\$ 10 mil millones en 2023 sólo destina un 7% al Asia debido a los tiempos de trasbordo -principalmente en Manzanillo (México)- con un tránsito promedio de 40 días. "Con la ruta directa desde Chancay, eso va a bajar a 25 días, con, al menos, 15 días de ahorro, posibilidad que se extiende a los países de la costa del Pacífico", dijo.

#### Efectos de la política de Estados Unidos

La propiedad de Cosco Shipping Chancay Perú está integrada en un 60% por Cosco Shipping Ports Limited -uno de los mayores conglomerados navieros del mundo y cuyo accionista mayoritario es el Estado chino-, y en 40% por Volcan, minera peruana en cuya propiedad están la multinacional Glencore y los grupos locales ligados a las familias Picasso y Letts. Abierta en la Bolsa de Valores de Lima a mediados de este año, en la sociedad hay participación de las AFR "Se habla mucho que es un puerto chino. No. Este es un puerto peruano con dos accionistas, uno chino y otro peruano. Y, sobre todo, principalmente manejado por peruanos muy comprometidos con el desarrollo de nuestro país y la región", afirmó.

Con miras a la próxima asunción de Donald Trump en EEUU y sus duras advertencias hacia la expansión de China, Tejada indicó que este escenario no ha afectado el desarrollo del puerto de Chancay. "Al contrario, es un desafío poder explicar en el momento en que se presente una situación de este tipo. Cuando hemos conversado estos temas con norteamericanos, les hemos invitado para que no vean esto como una amenaza, sino como una posibilidad de cooperación y mayor integración. Aspiramos a que se vea como una oportunidad para que vengan inversiones de EEUU", sostuvo. 