

Experto en el transporte marítimo, Lars Jensen, sobre Chile: "La atención está puesta en el aumento de la capacidad portuaria"

"Veremos una mayor frecuencia de crisis debido a la inestabilidad geopolítica que estará afectando al sector del transporte marítimo en el futuro. En este momento es completamente impredecible la estabilidad para el sector, porque eso depende de cuando la guerra en el Medio Oriente, alrededor de Gaza, se detenga y aun así, eso no es una garantía que la crisis actual se detendrá", señala el experto que esta semana estará en Chile en un seminario de Camport.



EMILIANO CARRIZO

–El experto en el sector del transporte marítimo y con especial énfasis en el área de contenedores, Lars Jensen, será el expositor internacional en el seminario de este 18 de junio de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), en el que el gremio celebra sus 80 años.

Jensen es director ejecutivo de Vespucci Maritime con 23 años de experiencia en la industria del transporte de contenedores, de los cuales los últimos 13 años ha sido analista y consultor independiente para empresas de tecnología marítima e instituciones financieras.

Jensen también es cofundador de Liner-Game, que ofrece formación en la industria del transporte marítimo. En su formación académica destaca por su doctorado en física en la Universidad de Copenhague.

La relación de Jensen con Chile también se marca por tener contacto con Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV). "A

veces hablo especialmente con CSAV y les entrego actualizaciones sobre lo que está sucediendo en los mercados de transporte de contenedores", comentó.

Mientras que, en el evento de Camport, Jensen explica que viene a dar sus perspectivas respecto al mercado mundial de carga marítima y portuaria, una área marcada por el conflicto en el Medio Oriente.

¿Qué perspectivas viene a entregar?

–Una de los temas que definitivamente voy a tocar es la crisis global del transporte marítimo en la que nos encontramos ahora. Como consecuencia del conflicto en el Mar Rojo y problemas adicionales. Lo que se está analizando es si esta crisis se va a resolver en el corto plazo o no, pero incluso si esta crisis se resuelve ahora eso no significa que la industria será estable.

Veremos una mayor frecuencia de crisis debido a la inestabilidad geopolítica y que estará afectando al sector del transporte marítimo en el futuro. En este momento

es completamente impredecible la estabilidad para el sector, porque eso depende de cuando la guerra en el Medio Oriente, alrededor de Gaza, se detenga y aun así, eso no es una garantía que la crisis actual se detendrá.

¿Qué opinión tiene del sector portuario en Chile y su rol en el mundo?

–El sector portuario en Chile tiene el desafío de estar al final de una cadena de suministro a diferencia de muchos otros sectores portuarios del mundo. Cualquier tipo de servicio marítimo que vaya a Chile llega a esos puertos únicamente con el fin de tener alguna carga de importación y exportación. Y eso es todo. Así que en este momento la atención está puesta en el aumento de la capacidad portuaria.

Hay graves problemas de congestión en Asia en particular y, hasta cierto punto, en la parte occidental del Mediterráneo. Y esto afecta a todos. El problema es que, cuando hay esta congestión portuaria en

Asia, los barcos esperan demasiado y entonces no tenemos suficientes barcos. Esto está creando una presión extrema al alza sobre los precios de los fletes. Una congestión portuaria que nace como consecuencia de la crisis en el Mar Rojo, que es ahora el principal problema.

¿Cuáles son sus proyecciones para el sector?

–Si miramos más allá del conflicto actual, lo que he estado observando durante años es especialmente sobre los procesos de automatización que se llevan a cabo en los puertos de contenedores, terminales de contenedores y cómo eso está surgiendo.

La industria portuaria continúa automatizando y está bajo una presión constante para volverse más eficiente. Y si lo miramos con una perspectiva a largo plazo, el desafío para el sector portuario es que sus clientes y las líneas navieras, general-

mente, tienen un solo enfoque que es operar al menor costo. Están extremadamente impulsados por los costos y para los puertos eso crea el desafío de que tendrán que invertir en más automatización, pero no está claro si sus clientes realmente estarán dispuestos a pagar algunas de esas inversiones. Ese es un desafío.

El otro desafío en el sector portuario es una causa que enfrenta la mayor parte del mundo, cada vez más las compañías navieras de contenedores tienen exigencias en términos de una agenda verde, lo que vuelve a crear presión sobre los puertos y terminales. Para que un puerto y una terminal se vuelvan más ecológicos pasa, principalmente, en electrificar la terminal y eso no sólo cuesta dinero, sino que trae la pregunta sobre si los puertos ¿Tienen suficiente energía de las centrales eléctricas locales? Eso también crea algunos problemas de infraestructura.

¿Qué rol juega la innovación?

—La innovación juega un papel muy importante. Por eso también mencioné que estamos abordando la automatización en diferentes terminales. Pero eso no significa que la automatización cree puertos y terminales que son mucho más eficientes. Si observas algunos de los puertos 100% automatizados, donde no hay un solo ser humano ahí afuera, todo está dirigido por robots, no suelen ser más eficientes que los terminales ejecutados manualmente. Al menos si nos fijamos en terminales bien gestionados. Entonces la automatización no necesariamente aumenta la eficiencia en comparación con una terminal bien administrada. Lo que hace es crear una producción más estable y la estabilidad también es importante.

La innovación también tiende a entrar en el lado verde, por eso creo que es importante tener una agenda de descarbonización. Porque con la automatización, que suele venir con equipos electrificados, para que puertos y terminales luego se descarbonicen en un primer paso. Por lo general, esa energía se obtendría de las centrales eléctricas locales, que tampoco son verdes. Entonces, simplemente electrificar no necesariamente hace que el puerto y la terminal sean verdes, pero les permite incorporar energía más ecológica. Ahí es donde la innovación juega un papel importante.

En tanto, la IA creo que ahora mismo, no juega un papel muy importante, tampoco en las terminales. Tienes modelos matemáticos muy sofisticados de cómo hacer funcionar bien tus terminales. La mayoría de esos modelos son matemáticas avanzadas y yo no los llamaría IA. Son herramientas y modelos extremadamente sofisticados absolutamente.

¿Cuáles son las fortalezas y debilidades que ve en el sector portuario?

—La fortaleza del sector portuario es que suele ser muy bueno para encontrar suficiente capital para seguir mejorando sus instalaciones. En realidad son muy fuer-

tes en ese lado. Yo diría que eso se extiende por todo el mundo. Otra fortaleza es que estamos enviando más carga a nivel mundial que nunca antes en la historia, incluso a pesar de toda la crisis. Además, las líneas navieras construyen suficientes barcos, los puertos y terminales también son buenos para crear suficiente capacidad.

Mientras que en la debilidad está el sector de los puertos, aunque prefiero decir que es el desafío competitivo que tienen los puertos. Les lleva mucho tiempo reaccionar ante los cambios importantes del mercado, si de repente se produce una caída importante en el volumen de contenedores o tal vez la carga se mueve a otro lugar, la debilidad de un puerto es que no puedes moverlo de lugar. Si soy una línea naviera y de repente no hay muchos clientes en una ruta comercial, me puedo mover a otra. La debilidad de un puerto es que simplemente no es posible. Entonces es una empresa de mayor riesgo.

¿Cómo afecta a un país como Chile?

—Para un país como Chile es un problema un poco menor dada la posición que se encuentra, al final de la mayoría de las cadenas de suministro. Chile no depende de volúmenes masivos de transbordo. Déjame darte un ejemplo opuesto, un puerto como Hong Kong solía ser uno de los puertos más grandes del mundo. Ya no son eso, porque la mayor parte del volumen en Hong Kong en realidad no era carga de importación y exportación específicamente en Hong Kong. Ese era el volumen de transbordo y Hong Kong ha perdido alrededor del 50% de sus volúmenes durante la última década. Y con las líneas navieras cambiando sus redes en 2025, Hong Kong va a perder aún más de ese volumen.

Entonces, desde una perspectiva chilena, ustedes están en una posición menos débil porque gran parte de la carga es de importación y exportación.

¿Cómo deben ser los esfuerzos para desarrollar la industria portuaria?

—A medida que la economía crece más se requiere un sector portuario más eficiente y de mayor tamaño, eso también se aplica a Chile. Estos dos temas van muy de la mano. Si nos fijamos en la competitividad de los distintos países del mundo entre sí, un parámetro competitivo clave para cualquier país es la disponibilidad de una estructura portuaria eficiente y con capacidad adecuada. Y nuevamente, aquí es donde entra en juego el plazo.

Cuando se habla de desarrollo portuario y construcción de infraestructura portuaria, suelen ser proyectos que llevan muchos años. Y es por eso que es imperativo en todos los países que la expansión portuaria y los proyectos de desarrollo portuario se inicien lo antes posible. Si no, se espera hasta que se agote la capacidad, pasarán años antes de que se pueda construir esa capacidad y en esos años habrá una enorme pérdida monetaria para todo el país, porque eso restringirá el comercio. ●