

OOCL dejará de recalar en Lirquén en línea transoceánica: ¿Hay una pérdida de competitividad? Naviera china excluye a puerto chileno de ruta a Asia

Según especialistas, la empresa, que es filial del accionista principal del puerto Chancay, reestructuró sus rutas para potenciar el uso del puerto peruano.

CATALINA MUÑOZ-KAPPES

La naviera OOCL, filial de la empresa china Cosco Shipping Lines, anunció que su ruta que va desde Asia hasta Sudamérica dejará de recalar en el puerto de Lirquén, próximo a Penco, en la Región del Biobío, a partir de marzo. En específico, se trata del servicio estructural WSA3, que pasa por puertos como el de Chancay, en Perú; San Antonio, en Chile; Shanghai y Qingdao, en China.

En cambio, indicaron que incorporarán un nuevo servicio *feeder* "Chancay Express", con una línea que partirá desde el megapuerto de Chancay, en Perú, para luego abastecer a los puertos de Lirquén y San Antonio en Chile, y después retornar a Perú. Esta línea será operada por dos buques alimentadores.

En una comunicación a clientes, la empresa afirmó que con esta nueva ruta se optimizarán "significativamente" los tiempos de tránsito Asia-Latinoamérica desde el terminal de Chancay. Cosco Shipping Lines es el

accionista con mayor participación del puerto peruano, con un 60% de la propiedad.

Los buques que operan la nueva línea entre Perú y Chile tendrán una capacidad menor de carga que las naves que hacen el recorrido entre Sudamérica y Asia. Por ejemplo, según informó OOCL, uno de los buques que hará el nuevo recorrido será el "m/n Lakonia", que tiene una capacidad de 2.586 TEU (Unidad Equivalente a Veinte Pies, por sus siglas en inglés). En cambio, el CSLC Asia,

otra nave que transita la ruta, puede cargar hasta 8.500 TEU.

60%
 de la propiedad del puerto Chancay tiene Cosco Shipping Lines, firma de la cual OOCL es filial.

Impacto

Pese al cambio de rutas de OOCL, los expertos aseguran que la exclusión del puerto de Lirquén no afectará el comercio exterior del país. Carlos Vera Inostroza, académico de la Universidad de Chile, indica que existen 18 líneas que transportan carga por vía marítima, por lo que no hace diferencia para las exportaciones chilenas que una empresa



El puerto de Lirquén, ubicado en la Región de Biobío, será excluido de la ruta transoceánica de OOCL desde marzo.

modifique sus rutas.

Guillermo Holzmann, analista político y académico de la Universidad de Valparaíso, indica que el cambio de rutas no es una "amenaza inminente" para los envíos de Chile.

"Lo que hoy día está sucediendo es que las empresas asociadas a Cosco Shipping Lines están haciendo la reestructuración para convertir a Chancay en un *hub* logístico, donde se agrupen todas



La naviera china OOCL inaugurará una nueva ruta entre Chancay, en Perú, y Lirquén y San Antonio, en Chile, con barcos más pequeños.

las cargas, para abaratar costos e irse directo hacia China o Asia. En esa perspectiva, Chancay tiene una mayor posibilidad de poder fortalecer su posición estratégica desde el punto de vista logístico y en términos de ser un componente fundamental en la cadena de suministro tanto para Asia como para América del Sur", explica.

Alerta

Sin embargo, Holzmann cree que esta debe ser una señal de alerta para priorizar la modernización y expansión de los puertos chilenos. "Chile está atrasado con lo que es la inversión en los puertos; por lo tanto, todos los cambios que se hacen al poder sacar un tipo de buque de mayor tonelaje y reemplazarlos por uno

de menor tonelaje, que es lo que se está haciendo ahora, es para poder llevar mucha carga desde los puertos chilenos solamente a Chancay y desde ahí hacer la acumulación de *containers* para poder llevarlos directamente a China", señala.

"La estrategia de convertir a Chancay en un *hub* logístico integral, que lo vamos a ver en los próximos cinco años con toda seguridad, sí debe alertar a los costos asociados a nuestra agroindustria y nuestro sector minero", añade.

Sin embargo, para el académico de la Universidad de Chile Hugo Baesler, el puerto de Chancay podría estar limitado por su capacidad de resistir un terremoto o tsunami, fenómenos por los que se ha visto afectado Perú y que podrían dejar por hasta un año sin funcionamiento al megapuerto. Además, debido a que la mayor parte de su inversión proviene de capitales chinos, podría verse afectado por tensiones geopolíticas.