

Con Chancay, Perú entra a las grandes ligas del tránsito marítimo del Pacífico

Primera fase del megapuerto construido por la naviera estatal china Cosco Shipping abre ruta directa a Asia. La inversión es de US\$1.300 millones y totalizará US\$3.600 millones.

Rosa Zamora Cabrera
 rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

“En el Perú habrá un antes y un después a partir de la puesta en operación comercial del puerto de Chancay”, sostuvo en julio, durante su mensaje de fiestas patrias, la Presidenta Dina Boluarte, quien junto a su homólogo chino, Xi Jinping, acaba de inaugurar en ceremonia virtual, desde el palacio de Gobierno, el multimillonario proyecto.

“Damos inicio a una transformación que consolidará al país como un centro logístico tecnológico e industrial de clase mundial que nos proyectará de manera estratégica en la región Asia-Pacífico”, declaró el jueves en el acto, durante la cumbre del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) celebrada en Lima.

“Hoy el Puerto de Chancay se convierte en un nuevo punto de partida del gran camino inca de la nueva era de Chancay a Shanghai”, expuso el Presidente chino, quien destacó que el megapuerto afianzará “la condición de Perú como hub que articula el transporte terrestre y marítimo y conecta Asia con América Latina y el Caribe”.

CIFRAS Y PROYECCIONES

Con una inversión de alrededor de US\$1.300 millones en ésta, su primera etapa, y un total que superará los US\$3.600 millones cuando concluya la segunda, el megapuerto construido por la naviera estatal china Cosco Shipping Ports Limited, emplazado en 141 hectáreas a 75 kilómetros al norte de Lima, aspira a convertirse en el Singapur de América Latina.

Tendrá capacidad para recibir embarcaciones de hasta 18.000 TEUs, considerados los buques más grandes del mundo, y se prevé que sus ingresos significarán el 1,8% del Producto Interno Bruto, generando más de 8.500 empleos directos.

Además de abrir una ruta comercial directa con Asia -lo que implica acortar entre 10 y

hasta 20 días los viajes entre Perú y esa región, dependiendo de la ruta-, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha señalado que “será un hub que redistribuirá la carga de los países de Chile, Ecuador y Colombia”.

Pero eso no es todo. La Presidenta Boluarte ha reafirmado el impulso a la Zona Económica Especial (ZEE) en torno al megapuerto, cuya creación se tramita en el Congreso. “Será un espacio administrado por operadores privados, orientado a la inversión, la generación de empleo, la conexión con mercados externos y con un esquema tributario diferenciado y competitivo”, anunció.

MUELLES Y EQUIPAMIENTO

El proyecto cuenta con cuatro muelles, con una longitud total de 1.500 metros, 27 grúas especializadas de hasta 90 metros de altura que operan de manera automática y 40 vehículos autónomos, y se divide en tres componentes principales.

Ellos son la zona operativa, que incluye los muelles marginales, canales de ingreso marítimo y áreas de almacenamiento de contenedores; la zona de ingreso, que comprende el aeropuerto, área de inspección aduanera, oficinas administrativas y servicios logísticos; y, finalmente, un túnel de 1,8 kilómetros, que atraviesa la zona sur del distrito de Chancay, uniendo el sector operativo portuario y el complejo de ingreso al terminal multipropósito.

LA JOYA DE LA CORONA

Como “la joya de la corona de la Nueva ruta de la seda en Sudamérica” ha sido descrito el megapuerto por agencias y expertos internacionales, en alusión a los alcances geopolíticos de este nuevo eje del comercio en una región donde China -principal socio comercial de la mayoría de los países- ha hecho un millonario despliegue de inversiones y continúa potenciando los acuerdos económicos.



LA PRESIDENTA PERUANA, DINA BOLUARTE, Y SU HOMÓLOGO CHINO, XI JINPING, INAUGURARON DE MANERA REMOTA EL MEGAPUERTO.

“

Es difícil imaginar que la construcción de Chancay afecte significativamente al sistema portuario chileno o ponga en riesgo nuestra competitividad (...) Puertos más grandes y eficientes en Perú son un aliciente para que Chile modernice y expanda su propia capacidad”.

Luis Eduardo Escobar
 Presidente EPV

“

El concepto de Zona Económica Especial (que se espera crear en Chancay y Callao) es una estrategia que nosotros no hemos desarrollado, que es concebir los puertos como centros de desarrollo económico y no como un mero lugar de transferencia”.

Gabriel Aldoney
 Presidente Epaustrial

“

Nos quedamos atrás en materia de desarrollo portuario y eso es porque tenemos leyes que lo hacen bastante rígido. Cinco ministerios y nueve subsecretarías son las que rigen cómo se desarrolla un puerto en Chile. En Perú es la autoridad portuaria”.

Leopoldo Santibáñez
 Académico PUCV

“

Si a futuro la carga con destino a Chile descarga en Chancay, y luego una nave mediana tiene que tomarla desde allí y traerla, obviamente aumentan los costos para exportadores e importadores. Eso no tiene por qué suceder en el corto plazo”.

Daniel Fernández
 Presidente de Camport

De hecho, Perú tiene tratado de libre comercio con China desde 2010 y con ocasión de la cumbre de la APEC, el ministro de Transportes y su homólogo chino, Liu Wei, firmaron el miércoles dos memorándums de entendimiento sobre infraestructura portuaria, seguridad marítima, digitalización del transporte, así como la reducción de carbono en el transporte marítimo.

La inversión realizada por China, por otra parte, llega al

país vecino en un momento de gran desempeño exportador, ámbito que también se verá potenciado por la nueva ruta “de Chancay a Shanghai”, como se ha publicitado el multimillonario proyecto portuario.

“La región del Asia-Pacífico es la más dinámica del mundo, ahí está más del 60 % del PIB mundial, entonces esto va a impactar definitivamente de manera muy positiva”, declaró a la agencia EFE el presidente de la

Asociación de Exportadores de Perú, Julio Pérez Alván, quien proyecta que las exportaciones totales crezcan este año entre 14% y 15%.

Asimismo, las inversiones de China en Perú se elevaron a US\$38.800 millones entre 2001 y 2023, con principal interés en la minería (43 %), la pesca (21 %), la generación y distribución eléctrica (13 %), las finanzas (9 %), el petróleo y gas (9 %) y los puertos (4 %).

ALCANCES PARA CHILE

Mucho se ha debatido sobre el impacto que tendrá “la joya de la corona” en el comercio exterior y la industria marítimo portuaria de Chile, y a ese respecto hay distintas miradas.

Juan Pablo Cavada, académico de la Facultad de Ingeniería de la Universidad del Desarrollo, piensa que en el corto plazo éste debería ser bajo, “especialmente mientras en Chancay se desarrolle el resto de la

infraestructura de acceso que lo haga atractivo para la carga de terceros países, como Brasil, Uruguay, Bolivia. Considerando que el Perú tiene problemas de congestión, en un inicio el impacto de Chancay será local".

Pero, agrega, "en el mediano y largo plazo, la aparición de otra alternativa portuaria en la región naturalmente que generará competencia para los puertos chilenos; el comercio se va a mover por el lugar que ofrezca las mejores condiciones, ya sea en precio, accesibilidad, seguridad y estabilidad".

Por eso, Cavada considera que es imperativo "continuar mejorando la infraestructura portuaria nacional, en particular avanzar con la expansión del puerto de San Antonio, si queremos mantenernos competitivos a nivel regional".

IMPACTO GIGANTE

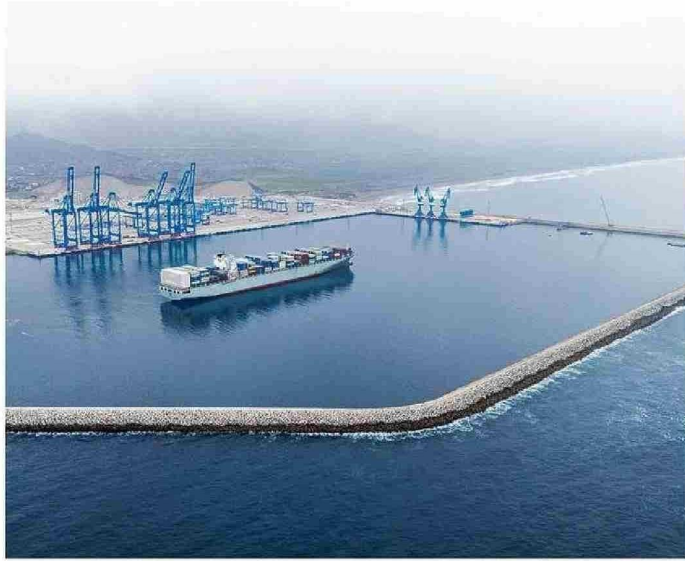
En cambio, Sergio Bidart, académico de Ingeniería Civil Oceánica de la Universidad de Valparaíso, piensa que el impacto del proyecto va a ser gigante, "porque no sólo tiene que ver con el puerto sino con el concesionario, que es Cosco, la naviera más grande de China".

"Si soy línea naviera y tengo mi propio puerto, que me sale más barato por la economía de escala, voy a ese terminal", ejemplifica. "Y si importo de China un televisor o un auto, va a llegar a Chancay; si pido que lo lleven a Valparaíso, me lo van a traer, pero va a costar más caro. O yo lo transporto por tierra o en otro buque, pero ese va a ser el puerto pivote o puerto hub. Así se planificó y así se está ejecutando. No es una sorpresa. Y nosotros, que tuvimos la oportunidad de hacer el T2 y el megapuerto, estamos parados, no hemos hecho nada", reclama.

A PARTIR DE 2035

El presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, Luis Eduardo Escobar, plantea en una reciente columna que Chancay nació como respuesta a la necesidad, y rentabilidad, de crear puertos para las nuevas y crecientes exportaciones peruanas, atendido el hecho de que en la última década esa economía ha crecido a una tasa real anual de 2,3% en comparación con el 1,9% de la chilena, a la vez que las exportaciones se han expandido en 2,4% y 0,5% respectivamente, en un escenario de falta de oferta portuaria y congestión del terminal de Callao en el país vecino.

"Chile hoy no tiene congestión portuaria, como ocurre en Perú, y los planes de desarrollo en la zona central del país son



US\$1.300 MILLONES SE INVIRTIERON EN LA PRIMERA ETAPA DE CHANCAY. EN TOTAL SERÁN US\$3.600 MILLONES.

que se amplíe San Antonio, a una capacidad total equivalente un tercio más que la de Chancay y que Valparaíso duplique su capacidad", agrega, y plantea que "con los planes actuales, Callao y Chancay juntos serán equivalentes a San Antonio", capacidad que estaría disponible a partir de 2035. Señala asimismo que hoy "es difícil imaginar que la construcción de Chancay afecte significativamente al sistema portuario chileno o ponga en riesgo nuestra competitividad", aunque observa que "puertos más grandes y eficientes en Perú son un aliciente para que Chile modernice y expanda su propia capacidad y así mantengamos la competitividad que nuestro comercio exterior requiere".

COSTOS BAJO LA LUPA

"En este momento no tenemos congestión porque la actividad económica está muy baja, pero si estuviéramos creciendo como en los años 90, seguro que la cosa sería distinta", remarca Sergio Bidart. "No es un problema de congestión, sino de comercio con Asia-Pacífico. China es nuestro primer socio comercial, por lo tanto todo lo que sea transporte marítimo a ese país será más económico desde Chancay que desde cualquier puerto chileno. Puede que al principio no se note, pero en la medida que vaya consolidándose en el mercado naviero, va a pasar eso".

Leopoldo Santibáñez, académico de la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, indica que el impacto de este desarrollo estriba en que "se instala el concepto de puerto hub en la costa oeste de Su-

damérica, desde donde va a poder salir cargas de países como Bolivia o Brasil, con una considerable reducción de tiempo de arribo a los principales mercados, que es la idea 'de Chancay a Shanghai'. Y muchas que hacían transbordo en puertos americanos hoy día van a ir directo a Asia".

El experto en economía y logística expone que "hay una política estratégica de apertura a capital de los puertos peruanos que se diseñó hace 10 ó 15 años, cuando se partió con este terminal", que quizás va a tener impacto "por lo menos en nuestras cargas asiáticas, ya que tenemos un gran desarrollo hacia esos mercados". Dice que el cobre del norte chileno va a estar más cerca de Chancay que de Valparaíso, donde "nuestros puertos están en una fase bastante primitiva de desarrollo, ya que, por ejemplo, estamos viendo cómo vamos a concesionar Valparaíso en el año 29", en circunstancias que "el mundo se mueve bastante más rápido que las intenciones".

El profesor Santibáñez no hace apuestas respecto de los costos para las cargas chilenas. "¿Por qué no pensar que en ese tráfico vamos a tener mejor certeza para nuestras exportaciones? A lo mejor, por qué no, esta opción logística, nos acorta tiempo, distancia, y nos puede incluso abaratar costos. Si soy un empresario que exporta cerezas, voy a tener que hacer un análisis de tiempo y tarifa con ese puerto".

PROBLEMA DE LOGÍSTICA

En entrevista con Radio Duna, el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Cam-

port), Daniel Fernández, planteó que "cuando hablamos de competitividad y competencia, más que entre puertos es entre países, y lo que está haciendo Perú es una apuesta estratégica, yo diría política y de infraestructura, en alianza con China".

Dice que éste es un proyecto de largo plazo, "parte con un millón de contenedores de capacidad, que es menos de lo que tiene San Antonio, considera varias etapas y vamos a ver cómo las líneas navieras se comportan respecto de cambiar sus itinerarios y sus tamaños de naves para operar en ese lugar".

La carga, dice, se va a transportar igual. "Chile tiene muchos puertos, es muy eficiente. Nuestro problema, más que de capacidad, es que tenemos mala logística terrestre. No tenemos ferrocarril, por ejemplo".

Sostiene que lo anterior, sumado a otros aspectos, como la cantidad de cierres de puertos por marejadas o los dos turnos de camiones en circunstancias que los puertos trabajan 24/7, hace que constituyan factores "mucho más importantes que estar alarmados o preocupados por un proyecto que puede tener algún impacto en el largo plazo si no hacemos nada".

Refiere que si a futuro, en el mediano plazo, la carga que viene con destino a Chile en portacontenedores gigantescos, descarga en Chancay, y luego una nave mediana tiene que tomarla desde allí y traerla al país, "obviamente aumentan los costos para exportadores e importadores. Eso no tiene por qué suceder en el corto plazo, pero nosotros no tenemos hoy capacidad para atender esos buques. De aquí a 15 ó 20 años de-

LA APUESTA DE LAS ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES PARA CHANCAY Y CALLAO

Cuando la Presidenta Dina Boluarte habla de la Zona Económica Especial (ZEE) de Chancay, un espacio orientado a la inversión, la conexión con mercados externos "y con un esquema tributario diferenciado y competitivo", muchos recuerdan que ese concepto data de los años 70, en que las ZEE debían servir como polo de atracción de inversión extranjera directa para tener acceso a tecnología, mejorar la infraestructura y servicios de las regiones subdesarrolladas, y crear una base industrial destinada fundamentalmente a la exportación, para lo cual se aplicó una legislación distinta a la del resto del país para incentivar a las empresas y el capital extranjero.

Ahora, el ministro de Economía y Finanzas (MEF) de Perú, José Arista, adelantó que tras la instalación de la ZEE de Chancay, se contempla abrir una similar en el puerto del Callao con el fin de consolidar al país como un hub portuario en la región.

"Lo que nos preocupa bastante es sacar la Zona Económica Especial para Chancay y en qué medida eso es expansible a otras ZEE. Lo que queremos es priorizar el Puerto de Chancay y posiblemente la expandimos al Callao, porque Callao y Chancay van a ser el hub portuario, espero en pocos años, de Latinoamérica", manifestó Arista, quien explicó que el objetivo es otorgar un marco legal a los inversionistas que quieran operar allí, en especial sectores de alta tecnología, como "ensamblaje de autos eléctricos, ensamblaje de teléfonos inteligentes, desarrollo de softwares", acotó.

El exintendente regional, expresidente de EPV y actual presidente de la Empresa Portuaria Austral (Epaustrial), Gabriel Aldoney, recuerda que Perú ha venido desarrollando desde hace años una política expansiva en el ámbito de sus sistemas productivos relacionados con el comercio exterior. "Por lo tanto, cuando hablamos de Chancay, creo que más que preocuparse de lo que hace Perú con su puerto, hay que preocuparse de lo que está haciendo con su economía, porque Chile y Perú tienen muchos rubros económicos parecidos. En el caso de Chancay no hay que perder de vista que ellos tienen una concentración de la actividad portuaria en la zona de Callao, donde hay una congestión muy grande".

Así las cosas, el modelo ZEE que busca replicarse en Callao "es una estrategia que nosotros no hemos desarrollado, que es concebir los puertos como centros de desarrollo económico y no como un mero lugar de transferencia". Mientras, "hay sectores que piensan que la actividad portuaria hay que detenerla, en circunstancias que el desarrollo patrimonial no es contradictorio con el desarrollo portuario, y eso se constata porque en el mundo hay muchas ciudades portuarias que han resuelto ese problema".

En el país vecino, en tanto, la creación de la ZEE de Chancay se tramita en el Congreso, donde el portavoz de la bancada de Podemos Perú, José Luna, acaba de sostener que "si no se aprovecha para hacer una gran ZEE, habremos perdido el mejor momento de nuestra historia", en alusión a la necesidad de promover el ingreso de grandes empresas internacionales al puerto de Chancay.

"Debemos crear las condiciones para llevar al Perú al desarrollo industrial y lograr la transferencia tecnológica y de patente para el futuro. Chancay será el centro del mundo, y llegarán todas las inversiones asiáticas", subrayó. ➡

bemos tener por lo menos un par de sitios para atender esas naves y ser una alternativa".

No obstante, recalca que "tenemos problemas de gestión bien básicos, que si los enfrentáramos y resolviéramos, la capacidad del sistema logístico completo aumentaría mucho. Hay una lista larga de cosas que hay que hacer antes de ampliar capacidad. Hoy día la demanda en Chile está congelada, tenemos la misma carga que movilizábamos hace diez años por el estancamiento de la actividad económica. Hoy nuestro problema no es de capacidad, sino de eficiencia logística".

A PASO CANSINO

Daniel Fernández plantea que el

país sí está preocupado por sacar adelante proyectos de expansión portuaria, pero que lo está haciendo "con un paso muy cansino", a raíz de los permisos, las demoras, de los desincentivos a la inversión".

Dice que en Valparaíso "hay un buen proyecto, un acuerdo con la comunidad y la municipalidad, así como una decisión política del gobierno de avanzar en esa dirección".

Leopoldo Santibáñez: "Nos quedamos atrás en materia de desarrollo portuario y eso es porque tenemos leyes que lo hacen bastante rígido. Cinco ministerios y nueve subsecretarías son las que rigen cómo se desarrolla un puerto en Chile. En Perú es la autoridad portuaria". ➡