



“Una especie de Canal de Panamá”: así cambiaría a Perú el megapuerto de Chancay

Posted on Noviembre 15, 2024

Por Sergio Pintado

El nuevo megapuerto de la ciudad de Chancay permitirá a Perú concentrar el comercio entre Sudamérica y China, ahorrando costos y al menos 10 días de viaje. Dos economistas consultados por Sputnik indicaron que el proyecto resulta de suma importancia para China pero también podría ser una oportunidad histórica para el sector frutícola peruano.

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay o, como es conocido más comúnmente, “megapuerto de Chancay” inaugurado este jueves 14 por los presidentes de China, Xi Jinping, y de Perú, Dina Boluarte, promete convertir al país sudamericano en el principal polo logístico de Sudamérica dedicado al comercio con Asia.

Ubicado junto a Chancay —una ciudad de unos 60.000 habitantes a unos 70 kilómetros al norte de Lima— el proyecto de construir un megapuerto que concentre el grueso del comercio entre Sudamérica y China comenzó a gestarse en 2007 pero no comenzó a gestionarse hasta 2011, a través de la empresa minera peruana Volcán. En 2019, la compañía se asoció con la naviera china Cosco, que pasó a ser el socio

mayoritario del emprendimiento con un 60% de las acciones y, proyectando una inversión total de 3.600 millones de dólares, amplió el diseño.

Si bien en esta primera etapa solo se habilitan cuatro, el puerto tiene capacidad para 15 muelles y todos podrán recibir barcos de más de 400 metros de eslora y una capacidad de más de 18.000 contenedores, es decir, los más grandes del mundo.

“Cuando llegue al 100% de su capacidad va a trasladar aproximadamente unos 5,8 millones de toneladas. Para tener una idea de la magnitud de eso hay que tener en cuenta que el puerto de Callao (principal puerto de Perú) no moviliza una carga de más de 2,8 millones de toneladas”, comentó a Sputnik el economista peruano Jorge Manco Zaconetti.

El experto remarcó que el proyecto es, más que para Perú, un objetivo “estratégico” para China, ya que desde Chancay logrará distribuir sus cargas “tanto hacia Chile en el sur, como hacia Guayaquil, La Manzanilla e incluso Baja California”.

Pero, además, la nueva terminal significará que la producción de soja de Brasil, concentrada en estados sin salida al mar como Mato Grosso, “ya no tendrá que atravesar casi 3.000 kilómetros para llegar al Puerto de Santos y luego dar la vuelta a través del Canal de Panamá”. Así, el megapuerto de Chancay permitiría —mucho más en la medida en que se concrete un Corredor Biocénico— ahorrar tiempos y costos para que la mercadería llegue al mercado chino.

“Hay un consenso de que el megapuerto de Chancay implicaría un ahorro de entre 10 a 12 días tanto de tiempo como de capital para interconectar a América Latina con Asia. Ese es el interés principal para China”, complementó Manco Zaconetti.

Un proyecto clave para China

También consultado por Sputnik, el economista peruano Jhon Valdiglesias consideró que una de las claves para determinar si el megapuerto de Chancay cumple las expectativas que se han puesto en él es “qué tanto se logra conectar el puerto con los demás países de Sudamérica, especialmente los más grandes como Brasil, Argentina o Colombia, por ejemplo”.

Valdiglesias enfatizó que Brasil “juega un rol clave” en el éxito de esta terminal y que el dinamismo que tenga la terminal será lo que determine gran parte de los beneficios que Perú puede obtener de su funcionamiento, ya sea en cuanto a la generación de empleos directos e indirectos y la construcción de infraestructura asociada como carreteras y potenciales trenes.

“Algunos dicen que el Puerto de Chancay es como una especie de Canal de Panamá por su importancia

para enviar productos al Pacífico. Ese es el nivel de potencialidad que tiene”, graficó el economista.

Más cauto, Manco Zaconetti apuntó que si bien es claro que “indirectamente va a haber una movilidad” económica gracias al puerto, no deja de ser “un puerto privado de uso público” con una concesión a 60 años. Además, señaló que los acuerdos firmados entre los gobiernos de Perú y China otorgan a las operadoras Cosco y Volcán facilidades tributarias importantes.

De todos modos, el analista reconoció que la instalación del puerto parece comenzar a captar el interés de “empresas brasileñas, colombianas y chilenas” para adquirir terrenos en zonas cercanas al megapuerto, pensando sobre todo en negocios logísticos y de almacenaje vinculados a la terminal de Chancay. También cobra fuerza la posibilidad de instalar parques industriales y comerciales en los alrededores, lo que ha impactado ya en el precio de la tierra. “Una hectárea en Huaral, cerca de Chancay, costaba unos 5.000 dólares y ahora ronda los 60.000 dólares”, ilustró.

Cobre y frutas

El principal producto exportado por Perú a China es el cobre —en 2023, los envíos sumaron más de 15.000 millones de dólares—, por lo que es previsible que el mineral sea uno de los productos estrella del megapuerto de Chancay. Sin embargo, para los expertos la nueva terminal puede significar una oportunidad inédita para el sector frutícola peruano, que sigue queriendo ganar terreno en Asia.

“Gracias al consumo de la clase media china hoy Perú es líder mundial en algunas frutas como las uvas, los arándanos y las paltas y también en vegetales como los espárragos y las alcachofas”, valoró Valdiglesias.

Manco Zaconetti celebró que el sector agroexportador peruano, que a diferencia de la minería se encuentra mayoritariamente en manos de empresarios nacionales, podrá beneficiarse de “tener unos 10 días menos de viaje y de costos” tanto para alcanzar el mercado chino como el japonés, otro socio relevante de la economía peruana.

Los dos economistas coincidieron en que esta oportunidad terminará de dar sentido a las inversiones millonarias que el Estado peruano ha hecho en irrigación para convertir zonas desérticas en áreas cultivables y útiles para la producción de frutas y verduras.

“Hemos transportado agua de las sierras hacia los desiertos para convertirlos en valles y el Puerto de Chancay encaja perfectamente con esto. En el sector agrícola el beneficio es inmediato e incluso hace que las inversiones en el sector agrícola se vean más motivadas”, añadió Valdiglesias.