

Documento de Trabajo Nº15

PUERTO CHANCAY EN PERÚ Y SU IMPACTO GEOPOLÍTICO EN CHILE



PUERTO CHANCAY EN PERÚ Y SU IMPACTO GEOPOLÍTICO EN CHILE

Vicealmirante (r) Ignacio Mardones

0.0

Contenidos

Resumen ejecutivo	7
Introducción	8
Puerto de Chancay: ¿de qué hablamos?	9
La importancia estratégica de su ubicación	10
El diseño del proyecto	12
Realidad de los puertos chilenos frente a Chancay	15
Implicancias para Chile	17
Autor	19



0.1

Resumen ejecutivo

- En las últimas dos décadas, las inversiones de China han crecido rápidamente en América Latina en distintos sectores. En este sentido, el nuevo puerto peruano de Chancay aparece como un importante proyecto para Beijing. Al mismo tiempo, representa una oportunidad para mejorar el posicionamiento estratégico de Perú, cuyas implicancias regionales impactarán en Chile.
- En 2019, la estatal china Cosco Shipping Ports ingresó al proyecto Puerto Chancay al adquirir el 60% de las acciones; mientras Glencore tiene el 40% restante. Cosco Shipping Ports es parte del grupo Ocean Alliance, que transporta el 40% de la carga global y cuenta con terminales en China continental, Sudeste Asiático, Medio Oriente, Europa, América del Sur y el Mediterráneo, gestionando 297 terminales en 37 puertos.
- Chancay no es la primera inversión portuaria de China en Latinoamérica, pero sí la primera operada por ellos. Se ubicará a 56 km al norte de Lima, en la provincia de Huaral. Busca ser una alternativa para descongestionar Callao, operando la carga que proviene del oriente y de la sierra central.
- Al concretarse, Huaral se convertiría en la puerta de entrada a Perú desde Asia y, a la vez, en un *hub* de intercambio comercial para redistribuir carga hacia Ecuador, Chile y Colombia. Su conexión con el eje multimodal Amazonas del corredor bioceánico nororiental que une Brasil con Perú, sin duda, tendrá un impacto geopolítico local, nacional y regional innegable.
- Con una inversión de US\$3.000 millones, se espera construir un complejo portuario y logístico, con dos terminales especializados en 280 hectáreas. Contará con terminales de carga a granel, de carga general y de vehículos, que incluyen cuatro frentes de atraque. Además, tendrá un terminal de contenedores con 11 muelles especializados para la atención de naves.
- Actualmente, el puerto de Chancay se encuentra en plena construcción de su primera etapa y contempla tener operativo en 2023 un primer muelle de carga general. En 2024 estarían habilitados los sitios restantes con el desafío de mover un millón de TEUs (unidades de contenedores equivalentes a veinte pies) y 6 millones de toneladas de carga a granel. Esta primera etapa considera una inversión de US\$1.300 millones
- Chancay entregará a los usuarios las facilidades para sacar la carga en el menor tiempo posible, además de contar con un intercambiador vial, un *truck center*, un edificio administrativo, edificios de servicios, una zona de contenedores, un área de aduanas, dependencias para la Policía Marítima y servicio agrícola ganadero.
- La apertura del proyecto Puerto Chancay puede tener un impacto para los flujos comerciales desde y hacia Chile, que hoy se encuentra entre los cinco primeros países de América Latina y el Caribe que movieron más carga en contenedores (en TEUs) durante 2019.
- Si se espera competir con un complejo que recibirá buques post Panamax, es necesario concretar el proyecto de puerto a gran escala de San Antonio, que permitirá recibir a naves de mayor tamaño y, por tanto, más carga. De otro modo, los puertos nacionales pueden quedar limitados al trasiego desde y hacia Chancay.
- El puerto de Chancay es una prueba clara de los desafíos que debe sortear Chile en su desarrollo y posicionamiento internacional. Inversiones de esta envergadura reconfiguran los escenarios y la posición que ocupan los distintos actores. Esto último pareciera que Perú lo entiende muy bien.

0.2

Introducción

Durante los últimos 20 años, las inversiones de China en América Latina crecieron rápidamente, ascendiendo a unos US\$400.000 millones en la actualidad¹. A través de fusiones, adquisiciones e inyecciones directas de capitales, el gigante asiático participa en sectores mineros, ferroviarios, hidroeléctricos, portuarios y nucleares de la región. Diversos países, como Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, México, Nicaragua, Perú y Venezuela, cuentan con proyectos desarrollados y controlados por empresas chinas.

Debido a la vocación de China por convertirse en una potencia global a través de iniciativas como la Franja y la Ruta, sumado a la naturaleza autoritaria de su régimen político, su interés en algunos sectores específicos que pueden ser considerados estratégicos para las economías locales, ha encendido las alarmas sobre sus reales intenciones. Por ejemplo, los préstamos otorgados a la industria petrolera venezolana han generado críticas contra Beijing por apoyar gobiernos cuestionados internacionalmente. También se especula sobre el posible objetivo de China de posicionarse en la esfera de influencia inmediata de Estados Unidos.

Sin embargo, es una realidad que las empresas chinas aparecen como inversionistas muy atractivos para los países latinoamericanos, especialmente cuando las economías de la región han atravesado profundas crisis; como ocurrió durante los *defaults* de Argentina y Ecuador, y en la contracción crónica de Venezuela.

Las inversiones de las empresas chinas, ya sean privadas, públicas o semipúblicas, hablan inicialmente de un claro interés en proyectos de infraestructura (puertos, carreteras y redes ferroviarias) relacionados con mejorar la capacidad de América Latina para exportar materias primas mineras y agrícolas. Luego, a partir de 2015, están las inversiones en los sectores energéticos y de telecomunicaciones (redes 5G y cables submarinos). Incluso se llegó a mencionar la construcción de un canal interoceánico que descongestionara al de Panamá a través de Nicaragua.

Más allá de las intenciones propias de China en América Latina, lo que preocupa es el impacto que puedan tener en Chile. Actualmente, a poco más de 50 kilómetros de Lima, la capital de Perú, se está construyendo el puerto de Chancay, que incluye 11 sitios de atraque para recibir sin problemas buques post Panamax. Si bien este tipo de embarcación ha llegado antes a los puertos nacionales, es necesario realizar maniobras especiales para poder recibirlos, lo que haría aún más atractiva la opción peruana.

El puerto de Chancay y su significado para Chile son aspectos que se analizarán a continuación, con el objetivo de identificar tendencias y desafíos futuros asociados al megaproyecto.

1 BBC Mundo. “Los 3 pilares de la expansión china en América Latina y el Caribe en dos años de pandemia”, : <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-59823320>

0.3

Puerto de Chancay: ¿de qué hablamos?

La inversión extranjera china en Perú tiene un importante punto de partida en 1992, cuando la empresa Shuogang compró una mina de hierro. Luego, en 1994, China National Petroleum adquirió bloques de petróleo a la estatal Petroperú. Sin embargo, la llegada de capitales chinos comenzó a dispararse con el inicio de este siglo. En 2014, por ejemplo, Minmetals Group compró el yacimiento “Las Bambas” a Glencore Xstrata, y cinco años después, Cosco Shipping Ports firmó un acuerdo para invertir en el puerto de Chancay.

Sobre esto último, se puede precisar que la historia del proyecto del puerto de Chancay se remonta a más de una década atrás, cuando las pesqueras Ribaldo y Diamante se asociaron con la minera Volcán (hoy Glencore) para diversificar inversiones. En 2011 se creó la empresa Terminales Portuarios Chancay, pero cinco años después la iniciativa perdió fuerza y Glencore comenzó a buscar un nue-

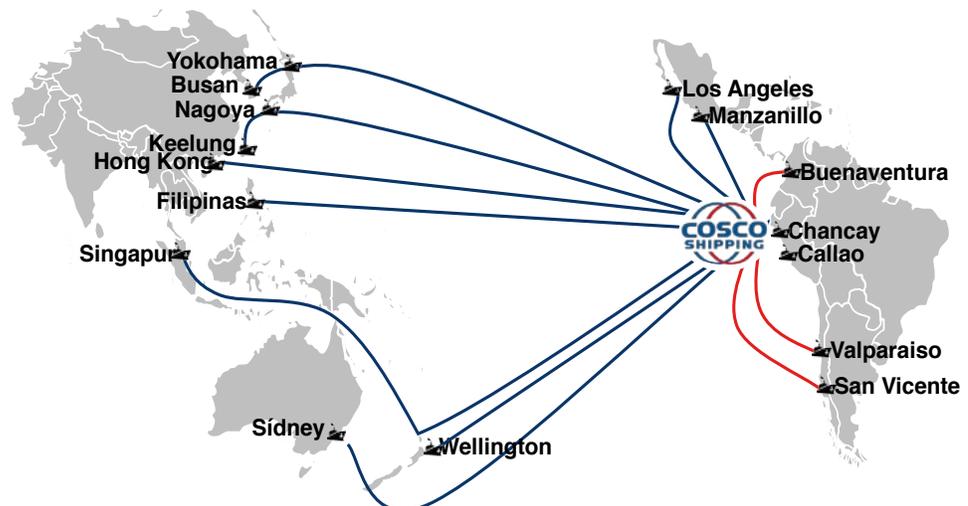
vo socio estratégico fuera de Perú. Así fue como, en 2019, la compañía china Cosco Shipping Ports ingresó al proyecto con una inversión de US\$225 millones y se hizo con el 60% de las acciones, quedando Glencore con el 40% restante.

China Ocean Shipping Company es un *holding* estatal chino, cuya naviera es la cuarta más grande a nivel global en buques de contenedores. La división portuaria forma parte de Cosco Shipping Ports, que a su vez integra el grupo Ocean Alliance, que transporta el 40% de la carga global y cuenta con una cartera de terminales en China continental, Sudeste Asiático, Medio Oriente, Europa, América del Sur y el Mediterráneo, gestionando 297 terminales en 37 puertos (fig. 1).

En este sentido, Chancay no es la primera inversión china en una instalación portuaria, pero sí la primera en ser operada y administrada por China.

FIG. 1: RUTAS MARÍTIMAS CONSIDERADAS POR COSCO SHIPPING PORTS

Fuente: Elaboración propia



0.4

La importancia estratégica de su ubicación

A 56 kilómetros de Lima, en la provincia de Huaral, en el departamento de Lima, se ubicará el megapuerto de Chancay. Como una alternativa para descongestionar Callao, se espera que esta nueva infraestructura portuaria sea también un destino para la carga proveniente del oriente y de la sierra central (fig. 2).

Gracias al puerto de Chancay, se estima que la provincia de Huaral se convertirá en la puerta de entrada a Perú desde Asia y, a la vez, en un *hub* de intercambio comercial para redistribuir carga hacia Ecuador, Chile y Colombia. El impacto geopolítico a nivel local, nacional y regional será innegable.

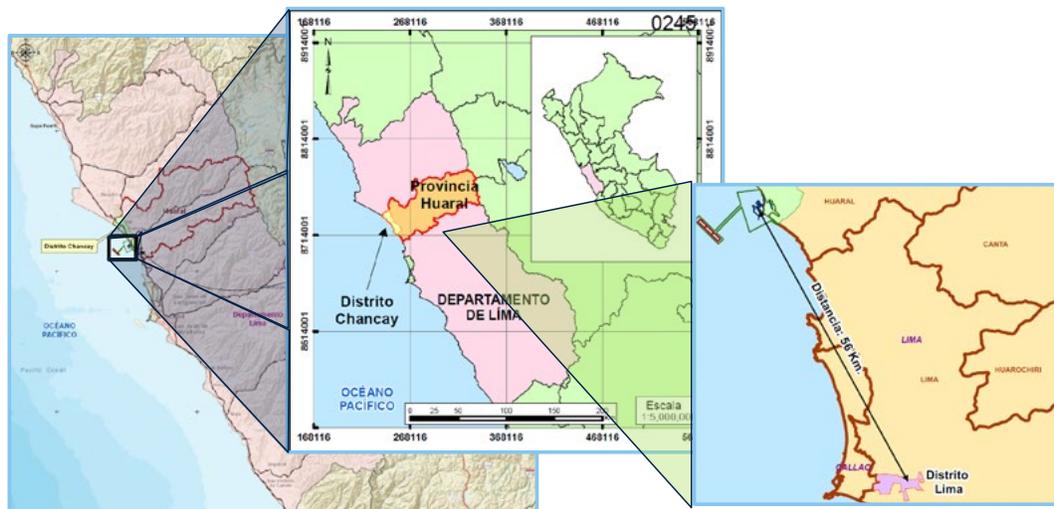
Está previsto que Huaral se transforme en un área de intercambio e interconexión en Sudamérica. Debido a su capacidad para recibir megabuques, podría desplazar a importantes puertos chilenos, como San Antonio o Mejillones. Además, su cercanía con el eje multimodal Amazonas del

corredor bioceánico nororiental que une Brasil con Perú, no solo dejaría a la nación andina como un centro de distribución en el Pacífico, sino que lo conectará con la costa atlántica americana. El mencionado corredor bioceánico integra a Perú con el parque industrial de Manaus, lo cual le permite mejorar su conectividad con todo con el Mercosur (fig. 3).

Sin embargo, existe un aspecto relevante que vale la pena advertir. Los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique forman parte del corredor bioceánico que une Brasil con Chile y que pasa por Paraguay y Argentina. De ser superados por Chancay, nuestros puertos podrían sufrir un impacto importante. No solo serían desplazados como destino principal desde donde se redistribuye la carga, sino que la conexión con Brasil ya no se haría a través del norte chileno, sino que desde Perú (fig. 4).

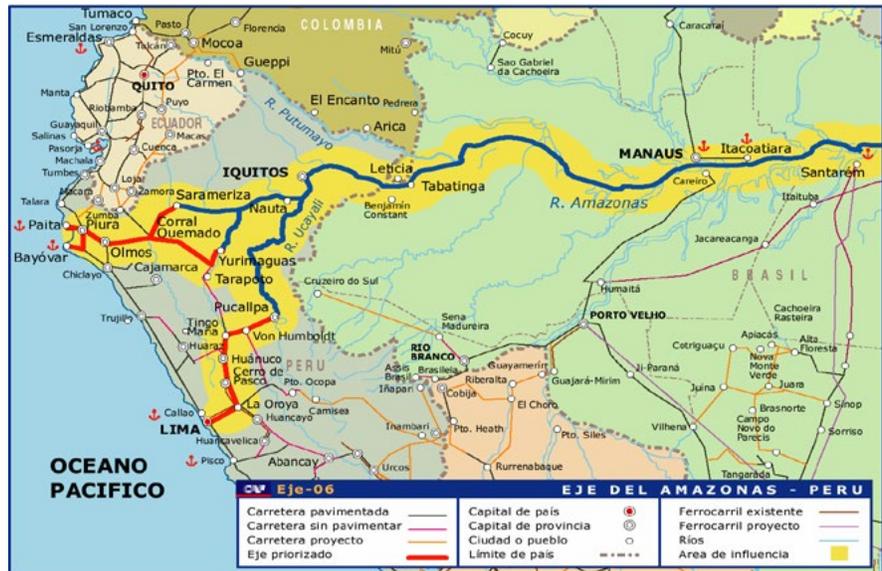
FIG. 2: UBICACIÓN DEL PUERTO DE CHANCAY

Fuente: Elaboración propia



La ubicación del nuevo puerto de Chancay no solo obedece a razones logísticas relacionadas con la capacidad de los terminales y su proyección hacia el corredor bioceánico nororiental, también reúne condiciones de seguridad para la carga y los camiones que se han perdido en Callao.

FIG. 3: CORREDOR BIOCEÁNICO NORORIENTAL
 Fuente: “El Corredor Bioceánico Nororiental como eje articulador de la integración macro regional del norte y nororiental del Perú”. El documento es parte de la investigación “Anatomía Económica del Subespacio del Norte, base de la Macrorregión Norte”, de la Cámara de Comercio y Producción de Lambayeche.



20

FIG. 4: CORREDOR BIOCEÁNICO CHILE-ARGENTINA-PARAGUAY-BRASIL
 Fuente: www.corredorbioceanico.org



0.5

El diseño del proyecto

Más que hablar de un puerto, se debe considerar a Chancay como un complejo portuario y logístico, toda vez que cuando finalice su construcción el proyecto tendrá dos terminales especializados en un área de zona primaria portuaria de 280 hectáreas. Contará con un terminal de carga a granel, carga general y de vehículos, el que va a disponer de cuatro amarraderos y un terminal de contenedores con 11 muelles especializados para la atención de naves portacontenedores. La inversión prevista para este complejo portuario supera los US\$3.000 millones y se espera mover sobre los 5 millones de TEUs (unidades de contenedores equivalentes a veinte pies) al año.

Si volvemos a analizar la figura 1, es fácil comprender que por la posición estratégica y la calidad del servicio que va a ofrecer, el megapuerto de Chancay asumirá la condición de puerto preferente para las líneas navieras, que desde ahí distribuirán o reembarcarán la carga hacia países como Chile, Colombia y Ecuador. Su impacto regional es innegable, a lo que se suma las facilidades de conexión vial con Brasil y Argentina ya señaladas (fig. 4).

Como se puede apreciar en la figura 5, el acceso al complejo portuario desde la zona logística será por medio de un viaducto subterráneo de 1,8 kilómetros de extensión, ocho metros de altura y tres pistas de circulación que, además, permitirá la conexión hacia la carretera Panamericana de Perú y al Complejo logístico e industrial de Chancay (CLIC).

FIG. 5: MASTER PLAN DEL MEGAPUERTO DE CHANCAY
Fuente: Cosco Shipping Port Chancay.



En este sentido, es relevante considerar que cada día se hace más importante el poder extraer la carga con rapidez desde los puertos, por lo que este viaducto, sumado a la incorporación de terminales ferroviarios que tiene considerado Chancay, permitirá la salida expedita de la carga hacia sus lugares de destino.

Para el caso de Perú, este aspecto cobra especial relevancia toda vez que, actualmente, el puerto de Callao concentra el 86,4% de la actividad portuaria de ese país y, claramente, la congestión que se genera por la falta de vías expeditas y seguras para sacar la carga hace que la alternativa del puerto de Chancay sea más atractiva (fig. 6)².

Actualmente, se pudo constatar en terreno que el puerto de Chancay se encuentra en plena construcción de su primera etapa y que contempla tener operativo en el primer trimestre del próximo año un primer muelle de carga general. Los tres frentes de atraque restantes (carga a granel, vehículos y dos muelles para contenedores) estarían habilitados para atender naves portacontenedores de última generación de 400 metros de largo en el primer trimestre del año 2024, con el desafío de mover un millón de TEUs y seis millones de toneladas de carga a granel. Esta primera etapa considera una inversión de US\$1.300 millones (fig. 7).

FIG. 6: COMPLEJO LOGÍSTICO DE CHANCAY Y VIADUCTO SUBTERRÁNEO
Fuente: Cosco Shipping Port Chancay.



2 Sánchez, Ricardo y Barleta, Eliana. “La calma antes de la tormenta: Comportamiento del movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe en 2019 y de los principales puertos durante los primeros meses de 2020”, Cepal, 10 de junio de 2020.

FIG. 7: MOVIMIENTO DE TIERRA
PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL
ROMPEOLAS

Fuente: Cosco Shipping Port Chancay.



Una mención especial merece el complejo logístico, el que en la primera fase tiene considerado 32 hectáreas de extensión y en su interior incluirá, entre otras facilidades portuarias, un sistema vial de acceso, un intercambiador vial, un *truck center*, un edificio administrativo, edificios de servicios, una zona de contenedores, un área de aduanas, servicio agrícola ganadero y dependencias para la Policía Marítima.

Posteriormente, en el desarrollo de este sector de ingreso se contempla la transformación en un complejo logístico, requerido para la operación de un puerto moderno y con las facilidades para que los operadores portuarios consigan mover la carga en el mínimo de tiempo y con la máxima seguridad.

El hecho de contar con un lugar exclusivo para los distintos servicios que participan en el comercio exterior, como los ya señalados anteriormente, las agencias de aduanas e instalaciones logísticas, permitirá no solo entregar las facilidades a los usuarios del comercio marítimo, sino que también contribuir a todos los aspectos que tienen relación con la seguridad portuaria, fitosanitaria y hasta las amenazas transnacionales del crimen organizado relacionadas con los puertos.

Evidentemente, el crecimiento de este complejo portuario traerá a la zona diversas inversiones relacionadas con el comercio, viviendas, servicios y, en resumen, un crecimiento orgánico en torno al puerto, lo que conforma un verdadero sistema catalizador de las actividades portuarias.

0.6

Realidad de los puertos chilenos frente a Chancay

El sistema portuario chileno está compuesto por 56 terminales: 10 estatales de uso público, 14 privados de uso público y 32 privados de uso privado. Esta gran cantidad de puertos se explica por sí solo debido a nuestra geografía y lo extenso de nuestro territorio.

Desde que se dio inicio al proceso de concesiones en 1999, los puertos chilenos se han caracterizado por ser de los más eficientes y con los costos más bajos en América Latina.

La comparación se basa en la rapidez con la que se transfieren los contenedores desde la nave al puerto, y viceversa, mejorando rendimientos y reduciendo tiempos de espera de los buques en los puertos, ya que a las compañías navieras les interesa tener la menor permanencia en el terminal.

Por lo anterior, Chile se encontraba entre los cinco primeros países de América Latina y el Caribe que movió más carga en contenedores (en TEUs) durante 2019, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal)³.

Dicho informe analiza el comportamiento de 31 países y 118 puertos de Latinoamérica y el Caribe. La cantidad de TEUs transportados por los diez primeros representaron el 84,1% del movimiento regional, liderados por Brasil (10.396.182), Panamá (7.347.000), México (7.100.644) y Chile (4.496.578). Lo interesante es que se puede hacer una relación entre este *ranking* y la población

de cada uno de estos países, y tener una idea del esfuerzo de cada uno respecto de sus habitantes: Brasil, 220 millones de habitantes; México, 120 millones, y Chile, con solo 19 millones de habitantes, superan a países de la región, como Argentina, Colombia y Perú, que debiesen generar un mayor movimiento portuario por las poblaciones que tienen.

Este alentador *ranking* se contrapone a la realidad de las inversiones portuarias en nuestro país y al compararlas con las que se harán en el complejo portuario de Chancay.

En efecto, en la última década en Chile prácticamente no se han hecho inversiones mayores en puertos y salvo algunos dragados (como en Arica) o mejoras en los frentes de atraque (construcción del sitio 3 en el puerto de Coquimbo y extensión de 120 metros del terminal 1 de Valparaíso), no ha habido inyecciones de capital notorias que sean gravitantes para la actividad económica de nuestro país.

No se puede dejar de mencionar la decisión de la empresa Terminal Cerros Valparaíso (TCVAL), firma ligada al fondo australiano IFM, de recurrir al “*way out*” y poner término anticipado del contrato de concesión del Terminal 2, con una inversión proyectada de US\$500 millones para la obra, debido a “excesivas demoras —más allá de cualquier plazo razonable— en la tramitación ambiental del proyecto” (fig. 8).

3 Sánchez, Ricardo y Barleta, Eliana. “La calma antes de la tormenta: Comportamiento del movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe en 2019 y de los principales puertos durante los primeros meses de 2020”, Cepal, 10 de junio de 2020.

FIG. 8: IMAGEN ILUSTRATIVA DEL
TERMINAL 2, PUERTO DE VALPARAÍSO

Fuente: www.portalportuario.cl



0.7

Implicancias para Chile

Es sabido que el comercio exterior chileno se concentra principalmente en Asia, alcanzando una participación total del 48,2% de nuestro intercambio comercial y donde China ocupa el primer lugar, con una participación del 37,2% sobre el total de las exportaciones del país. Respecto de las importaciones, China nuevamente se posiciona como el principal vendedor, con una participación del 27,3% sobre el total⁴.

Por su parte, Cosco Shipping Ports, propietario mayoritario del Complejo Portuario de Chancay, es el primer operador de negocio integrado en el mundo, posee el 12,2% del movimiento de contenedores; es el primer operador portuario global, con un 20% más que los tres siguientes, y ha establecido que una vez que se terminen los trabajos de construcción del puerto, solamente va a operar en Perú, generando un mayor costo al comercio exterior de Chile.

Una de las medidas para disminuir o anular los efectos de que parte del tráfico marítimo proveniente de China se vaya exclusivamente a Chancay, es la necesaria inversión en puertos que sean competitivos y altamente automatizados.

En materia de desarrollo portuario, solo se tiene en conocimiento el Puerto Exterior, conocido también como el puerto a gran escala (PGE) que se proyecta en San Antonio, el cual de conseguir pasar todas las etapas de un diseño de esta enver-

gadura, podría entrar en operación recién a contar del año 2032, cuando Chancay ya se encuentre en plena operación con sus 15 frentes de atraque y con un complejo industrial y logístico de 877 hectáreas.

Este puerto exterior de San Antonio debe necesariamente crecer en sus dimensiones para permitir el arribo de naves de mayor tamaño, ya que también es uno de los puertos más afectados por el cambio climático, fenómeno que lo obliga a estar cerrado una considerable parte del año debido a las marejadas que afectan al litoral central (fig. 9).

Hay que considerar que este tipo de desarrollo portuario requiere de muchos años, desde su planificación hasta que se pone en funcionamiento. El puerto de Chancay impone el desafío de definir una política de Estado en cuanto a su infraestructura portuaria, o simplemente tendremos que resignarnos a que los puertos chilenos solo sean buenos terminales de cabotaje o únicamente existan para movilizar la carga que se deba ir a buscar a Perú u otro país con mejor infraestructura portuaria.

Finalmente, resulta relevante mencionar que, en un mundo donde el centro de gravedad geopolítico se ha trasladado desde el Atlántico hacia el Indo-Pacífico, el mar aparece como un importante elemento para proyectar la capacidad de los Estados, y especialmente el de Chile. De ahí que, responder

4 "Compendio Estadístico de Comercio Exterior". Servicio Nacional de Aduanas, Departamento de Estudios. Enero-diciembre de 2020.

a esa realidad con el desarrollo de infraestructura portuaria, es fundamental e implica comenzar a pensarse estratégicamente como país.

Pareciera que con la construcción del megapuerto de Chancay, Perú ha entendido mejor lo anterior, y en un afán por responder a esta realidad geopolítica es que se ha diseñado un complejo logístico que puede irrumpir en el entorno regional, desplazando a actores marítimos relevantes de hoy, como Chile.

FIG. 9: IMAGEN ILUSTRATIVA DEL PUERTO EXTERIOR O PGE EN SAN ANTONIO

Fuente: www.puertosanantonio.com



0.8

Autor

VICEALMIRANTE (R) IGNACIO MARDONES

Jefe de Relaciones Institucionales en Athenalab

Fue oficial de marina durante 37 años, donde ocupó diversos puestos, en Chile y el extranjero, llegando a ser parte del Alto Mando de la Armada de Chile. Es graduado del curso Naval Command en Naval War College, Newport, Rhode Island. Su trabajo en la Armada se enfocó principalmente en actividades operativas y en el ámbito de educación, donde se desempeñó en diferentes cargos, como el de Director de la Escuela Naval “Arturo Prat” por tres años. Fue comandante de diferentes unidades como el patrullero “Castor”, la misilera “Uribe”, la fragata “Blanco Encalada” y el buque escuela “Esmeralda”. Asimismo, fue Director de Educación, Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, y Comandante en Jefe de la Escuadra, y Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.



Puerto de San Antonio, Chile
©Antonio Martínez

Av. El Bosque Norte 0177, oficina 1101, Las Condes, Santiago, Chile

(56 2) 2 25947457 | contacto@athenlab.org

www.athenlab.org

