

SERVICIOS PORTUARIOS DEL CALLAO DESTACAN EN LA REGIÓN

No obstante, se deben mejorar ciertos temas para ser más competitivo. Además, en 2019, Ecuador iniciará la operatividad del puerto Aguas Profundas de Posorja.



DR. CARLOS POSADA

Director ejecutivo
Instituto de Investigación y
Desarrollo de Comercio Exterior
Cámara de Comercio
cposada@camaralima.org.pe

La importancia de los terminales portuarios a nivel nacional y mundial, va de la mano con la necesidad y política de crecimiento de cada país. Si bien las diferentes actividades productivas que desarrolla cada nación contribuyen al desarrollo de las economías, potenciando la generación de oportunidades de negocio y empleo, poco serviría una economía interna desarrollada y pujante si no contara con las instalaciones y la tecnología

necesaria para exportar sus productos al extranjero, o para ingresar las materias primas que necesita para seguir produciendo bienes o servicios. Por estos motivos, los puertos se convierten en el umbral de salida y entrada principal de los países y los posiciona dentro del círculo económico mundial, entregándole al país la oportunidad de competir, de aportar y de negociar en un mundo global, acelerado y competitivo.

Años atrás, el ámbito de circulación de mercancías en el Perú era poco

intenso, donde el peso y volumen de carga transportada eran reducidos. Conforme a las estadísticas de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu), en el 2008 el puerto del Callao movilizó 1,20 millones de contenedores, mientras que en el 2009 solo fue de 1,09 millones de TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*, en inglés). Respecto al volumen de carga en el 2018, se movilizaron 19,05 millones de toneladas métricas mientras en el 2009 la cifra descendió a 17,39 millones. Cabe precisar que en esos años existía una tecnología no apropiada que pudiera responder a las altas demandas de servicios portuarios que exigía el mundo globalizado.

Actualmente, la industria del transporte marítimo se encuentra inserta en un ambiente muy competitivo, donde el volumen de mercancía trasladada se ha multiplicado y la infraestructura del transporte se ha desarrollado a tal nivel que resulta posible desplazar casi todos los bienes y a todas las direcciones. Sin embargo, aún quedan temas que se deben seguir mejorando, ya que, con cada nuevo sistema, equipo o proceso, aparecen también nuevos peligros y riesgos que deben ser detectados, evaluados y controlados.

Un puerto aborda dos perspectivas generales: de actividad y de negocios. En la primera, se entiende al puerto como un local con infraestructura que permite ofrecer servicios, de ser posible, de máxima eficiencia referente a la atención de naves que transportan mercancías, tanto de ingreso como de salida. En tanto que, desde la perspectiva de negocios, es un área donde se encuentran integrados los negocios: un lugar de infraestructuras portuarias y un área de servicios logísticos que busca asegurar la competitividad a los sistemas empresariales y económicos.

En estas dos perspectivas, los puertos forman una parte muy importante de la cadena de transporte, e influyen en el costo de un producto.

El proceso de transformación de los puertos se agiliza a medida que la globalización se intensifica, las transacciones se desarrollan y los mercados se extienden. En este sentido, los puertos dejan de ser entidades

EN EL 2017 EL CALLAO FUE EL PUERTO QUE ATENDIÓ UN MAYOR NÚMERO DE NAVES EN LA REGIÓN

estáticas y pasan a ser entes dinámicos impulsores del desarrollo regional.

De este modo, se elaboró un estudio destinado a examinar los

principales puertos de cinco países de la costa del Pacífico latinoamericano: Chile (Iquique, Valparaíso, San Antonio y Antofagasta), Colombia (Buenaventura), Ecuador (Guayaquil, Esmeralda, Manta y Puerto Bolívar), México (Lázaro Cárdenas, Manzanillo) y Perú (Callao, Salaverry, Paita, y Matarani), detallando cuáles son sus operadores portuarios respectivos, el comportamiento que cada puerto ha tenido en cuanto al movimiento de naves y de carga, así como también, la evolución de la cantidad de TEUs movilizadas en el periodo 2015-2017.

De acuerdo a dicho estudio, el puerto del Callao fue el que más naves atendió en el último año, dejando atrás a importantes puertos como Manzanillo, Lázaro Cárdenas (México) y Buenaventura (Colombia), entre otros. Los portacontenedores fueron las naves que más se atendieron ese año, con 1.239 unidades, seguido de

TABLA 2:

RANKING DE PUERTOS POR CARGA TOTAL MOVILIZADA, PERIODO 2015 – 2017. VALOR EXPRESADO EN TONELADAS

PUERTOS	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017
Manzanillo	No hay data	30.443,673	33.776,752
Lázaro Cárdenas	26.437,913	27.086,385	29.791,045
Buenaventura	15.833,063	17.608,637	25.097,958
Callao	12.467,508	13.222,033	13.999,292
San Antonio	12.442,002	12.887,254	12.967,704
Valparaíso	10.340,583	10.188,946	11.836,485
Matarani	3.592,565	6.233,589	9.099,872
Guayaquil	10.130,429	12.095,794	8.699,340
Salaverry	2.167,821	2.132,190	3.042,952
Antofagasta	2.306,241	2.743,098	2.521,483
Bolívar	1.929,802	1.731,472	1.492,125
Manta	798,736	817,330	784,776
Paita	799,222	696,098	603,983
Esmeralda	725,510	705,126	581,246
Iquique	385,893	397,640	395,263

Fuente: Directemar, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Autoridad Portuaria Nacional

Elaboración: IDEXCAM

COMERCIO EXTERIOR

los graneleros (570).

Cabe recordar que el puerto del Callao cuenta con tres concesiones que se encuentran bajo el ámbito de competencia de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Dubai Ports World Callao - DPW (administradora del Muelle Sur); APM Terminals Callao (administradora del Muelle Norte), y el Consorcio Transportadora Callao (administradora del Muelle de Minerale).

Respecto al volumen de carga movilizada, el puerto del Callao quedó en cuarto puesto, siendo desplazado por los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas (México) y Buenaventura (Colombia) lo que nos permite concluir que las naves atendidas en el Callao fueron de menor tamaño o que el comercio originado y/o destinado al puerto chalaco no alcanzó los mismos volúmenes que los otros puertos mencionados.

Es bueno mencionar que el puerto de Manzanillo transporta principalmente carga contenerizada, la cual representó el 61% del total de la carga atendida en el 2017, seguida de la carga mineral a granel. Además, el total de toneladas atendidas en ese puerto sumó 33,8 millones de toneladas métricas, 11% más que el año anterior. Por su parte, el puerto de Lázaro Cárdenas tuvo la carga mineral como principal tipo de carga atendida, la cual representó el 54% del total en el 2017, seguida de la carga contenerizada (26%). En el puerto del Callao la mercancía de mayor atención fue la carga contenerizada, que representó el 59% del total para el año 2017, seguido de los gráneles sólidos (26%).

El puerto de Manzanillo es el que presentó un mayor movimiento de TEUs en el año 2017, dejando en segundo lugar al puerto del Callao, lo que demuestra que el puerto mexicano ha movido

mayor volumen en el último año.

Todos estos indicadores permiten concluir que el Perú, en el tema de servicios portuarios y de infraestructura, no está lejos de sus principales competidores latinoamericanos de la costa del Pacífico. Sin embargo, ello no quiere decir que nuestro país deba dormirse en sus laureles, dado que Ecuador, tiene proyectado para el 2019 poner

en funcionamiento el puerto de Aguas Profundas de Posorja, cuya capacidad apunta a movilizar 750.000 TEUs en el primer año de funcionamiento además de tener una zona logística de 100 hectáreas, 21 millas náuticas y hasta 16,5 metros de profundidad para la atención de grandes barcos de carga; por lo que vendría a ser un competidor directo para los puertos del Perú.

MOVIMIENTO DE TEUS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS LATINOAMERICANOS DE LA COSTA DEL PACÍFICO



Elaboración: IDEXCAM