La importancia del sector portuario en el Perú

El presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), Alberto Ego-Aguirre, explica que el sistema portuario nacional cumple un importante rol en la competitividad del comercio exterior y en general en el desarrollo económico del Perú. Por ello, dice que es importante que el Gobierno brinde el apoyo necesario para que esta sea más competitiva y siga creciendo.

Indica que es fundamental mencionar que los sectores que generan más mano de obra, ingreso de divisas e impuestos, además que crean industrias y negocios alrededor de ellos, como son la agroindustria, la agricultura, textil y minería, entre otros, han sido seriamente afectados por los cambios en la legislación, la inestabilidad de este gobierno además de los frecuentes cambios de autoridades que paralizan al país. "El año 2023 no será nada promisorio para el país si no se toman medidas correctivas inmediatas", subraya.

En ese sentido, Alberto Ego-Aguirre, señala que es importante que el Gobierno convoque a todas las fuerzas políticas y a los gremios para juntos corregir los errores que se vienen cometiendo y retomar el desarrollo de este importante sector.

Agrega que, actualmente, la preocupación principal de la comisión que preside en la CCL es que los conflictos sociales se han incrementado desde que ingresó el presidente Pedro Castillo y estos no han sido atendidos.

No obstante, precisa que, a pesar de todo este problema político, este sector sigue apostando por su crecimiento y que un ejemplo de ello es que el puerto del Callao va tener ampliaciones y que el desarrollo del puerto de Chancay sigue avanzando rápidamente con una gran inversión.

“Recordemos que el Perú es un país con un mercado pequeño, de unos 33 millones de habitantes. Por ello, no es un país donde se pueda apostar por el consumo interno, sino se trata de una nación que debe apostar por la exportación”, subraya.

Según cifras del Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima (Idexcam), al cierre del primer semestre de 2022, el movimiento de la carga ascendió a las 26’644.726 toneladas métricas y de 1’310.432 TEUs, en los puertos públicos.

Ego Aguirre explica que, con dichas cifras, en el primer semestre del año 2021 se logró superar los niveles prepandemia y en el primer semestre del 2022 aún se mantiene esa recuperación.

“A pesar de todo lo que ha pasado, el sector privado nacional y el inversionista extranjero que juntos significan más del 80% de la inversión total, la del Estado ha sido casi nula”, advierte, Alberto Ego-Aguirre.

Proyectos portuarios en marcha

Para el gerente general adjunto de Cosco Shipping Ports Chancay Perú, Carlos Tejada, el sector portuario peruano ha tenido una buena performance durante la pandemia porque se continuó operando e inclusive se permitió tener los volúmenes de los años previos. Asimismo, califica de muy importante este sector porque dice que alrededor del 80% del comercio exterior del Perú se realiza por vía marítima.

Respecto al proyecto del Terminal Portuario de Chancay, explica que este es una iniciativa 100% privada para uso público; y en diciembre de 2020, obtuvieron la autorización de los permisos ambientales, así como en enero de 2021, la habilitación portuaria para iniciar la construcción.

«Tenemos todos los componentes del puerto y el programa de desarrollo de construcción, que debe terminar a mediados de julio de 2024, para iniciar operaciones», precisa. Agrega que la inversión para esta primera etapa es de US$ 1.300 millones y se tiene ya invertido más del 30%. **Carlos Tejada, refiere que este puerto tiene como misión junto con el Callao convertirse en un hub portuario y logístico para la costa del Pacífico Sur.**

Por su parte, el gerente general Navisan S.A., Raúl Sánchez, señala que el proyecto portuario en la Bahía Grano de Oro, en el km 60, al sur de la ciudad de Lima, es una iniciativa de un puerto tipo boutique especializado en tres tipos de carga: productos siderúrgicos, automóviles y maíz y soya, que son productos a los que se denomina granos limpios.

“El proyecto se inició en 2013 con los primeros estudios y permisos y debería entrar en operación a mediados de 2025. En esta primera etapa, se ha invertido alrededor de US$ 100 millones. Será un puerto de un solo muelle y se estima atender más o menos unas 500.000 toneladas de granos, 500.000 toneladas de productos siderúrgicos y unos 50.000 vehículos al año”, resalta.

Asimismo, el **Idexcam** señala que actualmente están en ejecución las obras de ampliación del Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, a cargo del concesionario DP World, por US$ 350 millones. Del mismo modo se encuentra en construcción el Proyecto del Puerto de Chancay, que contempla una inversión de US$ 1.213 millones y se espera que se concluya su primera fase en 2024.

Por otro lado, en el Puerto de Paita, concesionado a Terminales Portuarios Euroandinos, se viene construyendo un Muelle Espigón, con una inversión de unos US$ 16,4 millones. Se espera que este culmine en noviembre de este año.

Finalmente, en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, el concesionario Salaverry Terminal Internacional, viene culminando las obras de las etapas 1 y 2 y el adelanto de las etapas 3 y 4, con una inversión de cerca de US$ 140 millones.

Acomodo lento del alza de fletes

El alza de los costos de los fletes es una situación mundial producida no solamente por la COVID-19, sino también por la guerra entre Rusia y Ucrania y el rebote de la crisis sanitaria en China, y que, por lo tanto, va tener un acomodo lento.

Sobre el tema, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos Portuarios y Aduaneros de la CCL, Alberto Ego-Aguirre, sostiene que no es tan fácil hacer un pronóstico. “En realidad nos falta un poco más de un año para que el tema de los fletes pueda ir mejorando y capaz reduciendo. No sé si a niveles anteriores de la pandemia, pero, por lo menos, a niveles aceptables para la mayoría de los productos que el Perú maneja”, puntualiza.

Por último, el gerente general adjunto de Cosco Shipping Ports Chancay Perú, Carlos Tejada, espera que esta situación se normalice lo más pronto posible y que, a inicios de 2023, los precios de los fletes empiecen a tomar valores más razonables porque el incremento del 2020 y 2021 fue muy significativo. Eso sí, advierte que posiblemente no se llegue a los precios prepandemia.