

Es sustancial invertir en puertos para ser más competitivos

La Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima (CCL) organizó el XIX Foro Internacional de Puertos: “Los puertos: Elementos clave en el desarrollo de los países”, evento que se llevó a cabo el 29 de marzo vía las plataformas Zoom y Facebook Live de la institución gremial.

El encuentro fue inaugurado por el presidente de la CCL, Peter Anders, quien destacó que la actividad portuaria constituye el principal soporte del comercio internacional, siendo a la vez un elemento clave en el desarrollo económico e integración de los países.

“En el 2021 el Perú marcó un récord en sus exportaciones, especialmente en productos agrícolas, pesqueros y mineros. Para este año se prevé también un incremento de nuestros envíos. Por esa razón, es sustancial seguir invirtiendo en infraestructura portuaria para ser más competitivos y llegar a más mercados”, manifestó Peter Anders.

El presidente de la CCL añadió que el país requiere de puertos eficientes e inteligentes de manera que puedan contribuir a la reducción de costos logísticos, tema sumamente importante ahora que el mundo pasa por un contexto complicado generado por la crisis sanitaria de la COVID-19 y el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, situaciones que ya vienen afectando las

cadenas globales de suministros.

En ese sentido, Anders exhortó a continuar con el desarrollo de infraestructura portuaria, siendo el 95% de la inversión proveniente del sector privado, la misma que viene registrando avances importantes en algunos proyectos; tales como los puertos de Salaverry, Chancay, Paita y Pucusana, cuyas obras buscan una nueva infraestructura y modernización de sus instalaciones.

Crisis y su impacto en los puertos

Durante su participación en el foro, la presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, España, Teófila Martínez, detalló las estrategias, inversiones y operaciones que se han realizado en el puerto que dirige y de cómo ello ha permitido enfrentar la crisis económica del 2008, la crisis sanitaria generada por el coronavirus y la ofensiva bélica de Rusia contra Ucrania.

“Estas crisis han sometido a los puertos y a la logística mundial a una verdadera prueba de estrés donde se ha demostrado que los puertos son esenciales para el abastecimiento de materias primas y bienes de consumo”, comentó.

En ese sentido, sostuvo que la logística portuaria ha salido bien librada de estas situaciones, en las que los puertos dejaron de ser infraestructuras aisladas convirtiéndose hoy en

pieza fundamental en la cadena de suministros. Por tanto, afirma que debe primar el intercambio de información y de experiencias entre los puertos españoles e iberoamericanos.

“Los puertos se han convertido en un eslabón en la cadena de suministros. Por ello, deben contar con buenos espacios logísticos, conectividad e infraestructuras esenciales para que sean más competitivos”, recalcó.

El director comercial de APM Terminals Callao, Fernando Fauche, coincidió con Teófila Martínez, en el sentido de que los puertos son un eslabón clave en la cadena de suministros, donde su rol va más allá de solo cargar y descargar mercancías. Así, mencionó que en el mundo la tendencia del Port Centric Logistics ha tomado gran relevancia durante la pandemia, pues busca sacar el máximo provecho a las cadenas de abastecimiento de los terminales portuarios.

“El rol de los terminales portuarios ha evolucionado hacia la integración de sus cadenas de abastecimiento a fin de hacerlas más competitivas. A eso debemos seguir apuntando”, sostuvo Fauche.

Respecto a las inversiones en el Muelle Norte, señaló que este año se ejecutarán distintos proyectos; entre ellos enfocados a mejorar los accesos en el terminal portuario con el desarrollo de una nueva salida para vehículos ligeros, mayor equipamiento para la carga general; así como el desarrollo del Parque Logístico I.

Por su parte el senior manager of Business Development del Puerto Everglades, en Florida, Roberto Barceló, presentó las

oportunidades para el comercio peruano de ingresar al mercado estadounidense a través del puerto que dirige.

“Port Everglades es la puerta de entrada para el comercio y cruceros internacionales. Somos una potencia económica, siendo la cuarta zona franca en Estados Unidos con una actividad comercial de US\$ 6,6 billones anuales”, resaltó Barceló.

Anotó que la navegación de cruceros representa para los distintos mercados una oportunidad para incrementar la demanda de alimentos, frutas y verduras.

Puerto de Chancay

En tanto, el gerente general adjunto de Cosco Shipping Ports Chancay, Carlos Tejada, resaltó la importancia del terminal portuario de Chancay y su estratégica ubicación en el Pacífico Sur.

Este proyecto del sector privado de uso público, cuenta con una inversión en su primera etapa de US\$ 1.300 millones y tiene tres componentes: la zona operativa portuaria, el complejo de ingreso y el túnel subterráneo que conecta al complejo de ingreso con la zona operativa portuaria.

“Se viene trabajando de manera intensa para cumplir con el cronograma de inversión del proyecto, pues se prevé que la obra culmine el segundo semestre del 2024 con la operatividad de cuatro muelles”, precisó.

Añadió que, en paralelo, el puerto de Chancay contará con un

polo de actividades logísticas, el cual se desarrollará en un área de 870 hectáreas.

Panel de alto nivel

Durante el panel de alto nivel del foro, moderado por el presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la CCL, Alberto Ego-Aguirre, participaron la jefa de compras y comercio exterior en Corporación Montana, Rosa María Troncoso; el presidente de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional, Tulio Gallese; y la subdirectora de Supply Chain de Huawei Perú, Lizeth Cárdenas.

Durante su intervención, Alberto Ego-Aguirre resaltó que el Gobierno debería poner mayor atención al sistema portuario peruano, considerando que el 90% del comercio exterior peruano se mueve a través de los puertos. Sin embargo, dijo que este no quiere entender que hoy existe una gran necesidad de mejorar la conectividad portuaria y aeroportuaria, esencial para optimizar el transporte de mercancías y de pasajeros.

“De igual manera, observamos que no existe un acompañamiento por parte del Estado hacia los importadores y exportadores para ayudarlos en el tema de facilitación en comercio exterior, lo que implica la agilización de trámites administrativos y reducción de procesos, los que son necesarios para distintos sectores claves, como el pesquero o textil”, comentó.

Por su parte, la subdirectora de Supply Chain de Huawei Perú, Lizeth Cárdenas, comentó que, para impulsar el comercio exterior peruano, más que crear puertos lo que necesita el país es potenciarlos con tecnología y digitalización.

“Ser más competitivos también implica impulsar el tema de zonas francas, a fin de desarrollar más centros de distribución y aprovechar puntos cercanos a Lima o Chancay y así fomentar el comercio exterior”, expresó.

Añadió que el Perú, por su ubicación estratégica, puede convertirse en un importante centro de distribución para Latinoamérica, pero la falta de beneficios tributarios, así como de infraestructura y conectividad, comparado con otros países de la región, frenan su desarrollo.

En esa línea, el presidente de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional, Tulio Gallese, dijo que es lamentable que las autoridades desaprovechen la región Callao para el diseño de una zona franca, como es el caso de la Zona Franca de Bogotá, parque empresarial de 64 hectáreas que goza de incentivos tributarios, aduaneros y de comercio exterior que le otorga el Régimen de Zonas Francas de Colombia.

Otro tema que abordó fue la necesidad de mejorar las vías de acceso al terminal portuario del Callao, pues el usuario demora en promedio 9 horas para el recojo o entrega de carga. Preciso que dicha congestión y la falta de espacios para las mercancías han generado problemas para las empresas operadoras y navieras.

“Hoy, en el 2022, este reto continúa. Los operadores portuarios seguimos sufriendo por encontrar más espacios adecuados a la espera que ello termine en el 2023”, manifestó. En relación al posible desabastecimiento de productos agroquímicos y fertilizantes a nivel global, María Troncoso, recomendó a los importadores peruanos a seguir desarrollando nuevas fuentes de suministro en otras partes del mundo, preferentemente enfocados a países de la región, con el fin de evitar mayores costos.

De igual manera, consideró desarrollar insumos alternativos con características similares a los productos tradicionales.

Respecto al tema del cabotaje, anotó que dicha actividad todavía no despegaba en el país debido a la falta de infraestructura portuaria, los altos costos y trámites engorrosos de las normas aduaneras y procesos de almacenamiento.