

Puerto de Chancay, implicaciones en el comercio exterior de Colombia

Desde el Puerto de Buenaventura lo ven como un complemento para el comercio de Sudamérica con Asia, mientras que otros analistas indican que se podrían incrementar los fletes terrestres y llegarían más productos de China, en menos días y a un costo menor. Las exportaciones de Colombia a China, de enero a septiembre, llegaron a US\$1.891 millones, con un incremento de 14,4% frente al mismo periodo de 2023, de acuerdo con cifras de la Dian y análisis de Analdex.

La gran apuesta de China en Suramérica con la inauguración del Puerto de Chancay en Perú está llevando a los puertos del Pacífico a repensar su estrategia con miras a seguir siendo competitivos. Este puerto conecta directamente con Shanghái, evitando el paso por México o California para poder cruzar el océano pacífico, esto, se traduce en una reducción de semanas de tránsito, a través del océano, lo que desencadena en una disminución significativa de costos.

Se estima que el primer año las operaciones el puerto de Chancay estén bordeando los 750 mil contenedores. Con su capacidad para recibir grandes buques de carga y su conexión con las principales rutas comerciales, se posiciona como un punto de entrada y salida ideal para los productos latinoamericanos hacia estos mercados. Esto no solo beneficiaría a Perú, sino también a los demás países de la región que buscan diversificar sus exportaciones y acceder a los mercados asiáticos.

De acuerdo con Liborio Cuéllar, gerente general de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, “el Puerto de Chancay va a ser un complemento para el de Buenaventura. No nos va a quitar carga, porque movemos cerca de 1 millón de contenedores al año con la carga local con su volumen natural. Hay barcos que van a seguir llegando directamente a nuestro puerto y no vamos a hacer un punto de trasbordos como tal en ese sentido. Tampoco nos va a quitar competitividad”.

El gerente complementó que “este es el momento de hacer negocios con Asia y de acercarnos más comercialmente hablando. Va a haber una mayor facilidad en el intercambio de productos. La línea naviera Cosco va a tener más servicios con Suramérica; antes tenían dos directos, mientras que su competencia estaba por el orden de cuatro o cinco. Incluso, mandaron a hacer unos 24 barcos adicionales de 14.000 TEUs, para conectar mejor Asia con Suramérica”.

Cuéllar puntualizó que “sí hay una necesidad unánime de trabajar en el calado del Puerto de Buenaventura, para no depender de la marea alta. Esperamos que para enero de 2026 se haga el dragado y así poder tener ese nivel de 16 metros de calado”.

Por otra parte, el puerto de Chancay se presenta como una oportunidad estratégica para continuar integrando a Perú y Colombia en la iniciativa de la Franja y la Ruta, que busca fortalecer las rutas comerciales entre Asia y América Latina. Es así como las importaciones chinas llegarán de manera más rápida y a un costo menor; entre enero y septiembre de 2024, de acuerdo con cifras del Dane, las compras de Colombia a China ascendieron a US\$11.386 millones, con una subida de 3,1% comparado al mismo lapso de 2023.

Es importante destacar que Colombia exportó a China, entre enero y septiembre de 2024, US\$1.891 millones, con un incremento de 14,4% frente al mismo periodo de 2023, de acuerdo con cifras de la Dian y análisis de Analdex; con esto el país asiático está posicionado como el cuarto comprador más importante de exportaciones colombianas.

Sin embargo, para Colombia, un proyecto de este tamaño conlleva desafíos que deben ser analizados y superados. Uno de los principales es la infraestructura y la conectividad, dado que el proyecto se encuentra actualmente en una etapa de pruebas y acondicionamiento. Esta fase es crucial para mejorar la eficiencia y el rendimiento de la conexión con el puerto.

Según Javier Díaz, presidente de Analdex, “si las navieras no recalcan en el puerto de Buenaventura, los costos logísticos terrestres podrían experimentar un aumento significativo. Esto se debe a que el transporte de mercancías entre Perú, Ecuador y Colombia se vería afectado por mayores gastos, dado que se incrementaría la distancia y complejidad del traslado. Esto representa un desafío para el puerto colombiano, ya que es necesario mejorar su operación de dragado para permitir que los buques de mayor capacidad puedan realizar los descargues de manera eficiente.

En este sentido, otro desafío importante es la capacidad y la normatividad de los puntos fronterizos para gestionar el traslado de mercancías, considerando tanto la eficiencia como la suficiencia del personal encargado de operar en estos cruces. Esto abarca la construcción y modernización de carreteras y redes ferroviarias que establezcan conexiones estratégicas entre el puerto y los principales centros logísticos del país, fortaleciendo así la infraestructura vial de Colombia.

Por su parte, Santiago Pardo, quien fue jefe negociador comercial en el marco del TLC con la Unión Europea y exembajador de la República de Colombia ante el Gobierno de Japón, comenta que “con la inauguración del Puerto de Chancay, es cuando se nota que Colombia está en el lugar equivocado, no somos miembros del Foro de Cooperación Asia Pacífico (APEC), en el marco de este, se firma el acuerdo entre el presidente Xi Jinping y la presidenta de Perú, Dina Ercilia Boluarte, para la

construcción del puerto, el cual, modificará mucho la dinámica comercial en Suramérica, y América como un todo”.

Pardo complementó que “nos estamos quedando rezagados porque no somos parte de esas asociaciones logísticas y tratados de libre comercio, donde están las dinámicas comerciales a futuro. Es evidente el atraso, aún estamos pensando si terminamos el túnel del Toyo o no, para poder hacer realidad esa apertura portuaria, a través del Urabá Antioqueño. Mientras tanto, Perú tiene un puerto gigantesco, a donde seguramente van a llegar barcos chinos y de otros países de Asia directamente a Perú. Nosotros podemos correr el riesgo de quedarnos fuera de esos ciclos del comercio internacional marítimo”.

Por último, recalcó que “es necesario potencializar la región del Valle del Cauca, mejorar el acceso que tenemos con los puertos del Pacífico, que tiene que estar ligado a un comercio preferencial con esta zona, el cual no existe. Hay que impulsar mucho el vínculo de conectividad entre el Pacífico y Asia, portuaria y logísticamente, y preferencialmente a través de los TLC. Ojalá lograr ser miembros del Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), que es donde hoy están todas las economías claves del Asia-Pacífico, y del que, de nuevo, Colombia no hace parte. Hemos llegado tarde a desarrollos que nos podrían poner al frente, entonces, ese es el reto, no dejar que ese rezago siga aumentando, que es lo que está pasando hoy en día”.