

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN Y/O DIFUSIÓN

Revista MINERÍA & ENERGÍA

A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

HOME MINERÍA ENERGÍA EMPRESAS ECONOMÍA ACTUALIDAD COMUNIDADES TECNOLOGÍA ENTREVISTA

NUESTRAS REDES SOCIALES



PUBLICACIONES RECIENTES

Gobierno aumenta el valor de la UIT: ¿de cuánto...
5 de enero de 2024

Alex Contreras retrocede y seguirá al frente del MEF
5 de enero de 2024

Equinor y BP cancelan contrato para vender energía eólica...
5 de enero de 2024

DLP Resources irá por más cobre hacia el noroeste...
5 de enero de 2024

F&A en EEUU: APA adquiere petrolera Cañon por US\$...
5 de enero de 2024



Home > Actualidad > ¿El año del Puerto de Chancay?

¿El año del Puerto de Chancay?

By admin-roveri-mye 5 de enero de 2024



La falta de infraestructura vial y disputas geopolíticas empañan el proyecto emblema de China en la costa peruana, cuya inauguración está prevista para la próxima cumbre de APEC, a celebrarse en noviembre en Lima.

La llegada del nuevo año para la economía peruana viene cargada con la inauguración de un proyecto millonario que ha generado opiniones encontradas. Se trata del Puerto de Chancay, la apuesta de Cosco Shipping Ports, una de las mayores empresas públicas de China, para agilitar el comercio entre Beijing y los países sudamericanos. El consorcio asiático tiene el 60% de participación en el puerto, frente al 40% de la peruana Volcan Compañía Minera.

Las ambiciones en torno a este terminal ubicado a 70 km al norte de Lima son grandes: movilizará un millón de contenedores anuales en una primera etapa y, en sucesivas ampliaciones, se espera alcanzar los 1,5 millones. Del mismo modo, los buques comerciales podrían viajar hasta Shanghai (China) en solo 23 días, frente al acostumbrado rango de 35 a 40 días.

Cosco Shipping ha mantenido la consigna de inaugurar el puerto para el último trimestre de 2024, justo a tiempo para la organización de la Cumbre Presidencial del Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC), que se llevará a cabo en Lima. No obstante, dichas expectativas podrían verse truncadas por una serie de deficiencias en infraestructura que han aflorado en las últimas semanas. Para empezar, al bien el gobierno peruano espera que Chancay forme parte de un hub regional junto con el Callao e Ica, hasta hoy no se conocen avances de ningún plan estatal que facilite el transporte de carga entre los mencionados puertos.

LAS OBRAS PENDIENTES

En un evento del Colegio de Ingenieros de Perú (CIP), Gonzalo Ríos Polastrí, gerente general adjunto de Cosco Shipping, resaltó que el puerto de Chancay estaba ligado a otros seis proyectos de infraestructura clave impulsados por el Estado peruano. Entre ellos se encuentran iniciativas como el Tren de Cercanías, un ferrocarril de 323 km que busca conectar Lima e Ica; la carretera Sayán-Oyón-Ambo-Huánuco-Pucallpa, que conectaría la selva peruana con Lima; y la ruta Huaral-Acos-Huallay-Cerro de Pasco, que hará lo propio entre la capital peruana y el departamento minero de Pasco.

Los otros proyectos pendientes incluyen el Parque Industrial de Ancón, el Anillo Vial Periférico y el par vial Pasamayo. Ríos sostuvo que si el Estado peruano busca que Chancay tenga el efecto logístico deseado, estas obras deberían impulsarse. De hecho, ya se encuentran en el Plan de Infraestructura Logística. Sin embargo, al margen de las promesas de modernidad y ganancias, varios gremios empresariales han protestado ante la ausencia de avances.

Así, la Cámara de Comercio de Lima (CCL), la Asociación de Exportadores (ADEX) y el Consejo de Usuarios de Sistema de Distribución Física Internacional (Conudfi) han declarado que no se conoce de algún proyecto vial en marcha para facilitar el transporte terrestre de carga a Chancay. Tal es la preocupación que Julio Pérez, presidente de ADEX, declaró al medio local Gestión que, si se mantiene el estado actual de conectividad e infraestructura vial, Chancay no se convertirá en un hub regional de comercio exterior.

En cuanto a la conexión internacional, hay alternativas más visibles, aunque igual de demandantes para Perú. Por ejemplo, Carlos Estremadoyro, ex ministro de Transportes y Comunicaciones del país andino, propuso que Chancay establezca una conexión con el tren bioceánico. Este proyecto apunta a conectar Bolivia y Brasil, con tal de facilitar el comercio entre el Atlántico y el Pacífico. Fue acordado en 2023 por los gobiernos de ambos países con miras a establecer una conexión ferroviaria que reduzca costos y tiempos en el transporte de carga internacional.

Cabe destacar que dicha iniciativa puede materializarse a corto plazo, pues Brasil solo debería construir un tramo ferroviario hasta la Hidrovia Paraguayá - Paraná para conectarse con Bolivia. Mientras que el país altiplánico determinó en el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 que "todas las obras que faltan para poder unir el ramal (ferreo) oriental con el occidental" son prioridad. Solo faltaría que Perú retomara su propio plan de finalizar el Tren Bioceánico al conectar Bolivia con el puerto sureño de Ilo.

¿UN POSIBLE CABALLO DE TROYA?

Por otro lado, el gran potencial de un puerto chino en Perú ha sido objeto de controversias. En los últimos meses, la frase "de Chancay a Shanghai" ha resonado como un eco del avance que implica la obra para la región, pero también como recuerdo de la presencia única que alcanzará China en el litoral peruano. En octubre de 2023, un informe del diario Financial Times tomó las declaraciones de un alto funcionario estadounidense anónimo, quien expresó con preocupación que el "gobierno peruano no está suficientemente concentrado en analizar los beneficios y amenazas para el país".

El directivo aludió al hecho de que toda la infraestructura del puerto de Chancay quede en manos de una potencia extranjera como China. Además, la amplia capacidad de un puerto de aguas profundas como Chancay podría convertirlo en una base militar para los buques de guerra chinos. En su momento, el gobierno peruano minimizó los cuestionamientos, al punto que el ministro de Transportes Raúl Pérez-Reyes sostuvo que su nación "es un país soberano y establece sus relaciones internacionales sobre esa base".

Hoy en día, con un nuevo año a cuestas, el puerto de Chancay se erige como una gran apuesta para sus involucrados. Sin embargo, sus implicancias geopolíticas y la falta de políticas públicas por parte del Ejecutivo peruano dejan en duda si finalmente el beneficio será equitativo.

Fuente: AMÉRICA ECONOMÍA.



Gobierno aumenta el valor de la UIT: ¿de cuánto será el monto este 2024?

admin-roveri-mye

RELATED POSTS



Rohitash Dhawan: "Animamos a la industria minera a reportar todo lo que hacen"



Presencia creciente de mujer en minería sirve como modelo a seguir para las jóvenes profesionales interesadas en el sector



Mecánicos de autos eléctricos ganan el doble que los de combustión, donde estudiar

LEAVE A COMMENT

Your Comment

Name* Email* Website

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

SUBMIT

MINERÍA & ENERGÍA

REVISTA INTERNACIONAL ESPECIALIZADA EN MINERÍA Y ENERGÍA

Dirección: Av. Separadora Industrial 2060 Oficina 303 Torre 1 Urb. Residencial Monterrico - Lima - La Molina
Teléfono: (51-1) 437-4362 Cel: 962202747 / 96015049 E-mail: ventas@mineriaenergia.com

