

¿ES EL PUERTO DE CALLAO EN EL MEDIANO PLAZO UNA COMPETENCIA PARA LOS PUERTOS CHILENOS?

GENERALIDADES

A menudo la prensa escrita asevera que el puerto de Callao va a competir seriamente con los puertos chilenos, esto por las millonarias inversiones que hacen Dubai Port World (DPW) en el Terminal Sur y APM Terminals Callao S.A. (Maersk) en el Terminal Norte.

En adelante, con la información existente se analizará las definiciones políticas que orientaron el desarrollo portuario de Perú, se actualizará las proyecciones de demanda al año 2014 y se comparará con la oferta de sitios de atraque para poder concluir en forma afirmativa o negativa la premisa que da origen al presente estudio.

ANTECEDENTES HISTORICOS

Hay que hacer presente que hasta inicios de la década de 1990, Perú tenía un modelo en el que se privilegiaba al Estado como gestor del desarrollo económico, lo cual originó la creación de numerosas empresas públicas a través de las cuales el Estado asumió la gestión de los principales sectores productivos del país, organizaciones que arrojaron cuantiosas pérdidas. El país se descapitalizó, la economía obstaculizó el acceso del sector privado a los diversos sectores productivos y de servicios nacionales.

Ante esto, El Estado se retira de la producción de bienes y servicios y se reduce a impulsar el desarrollo social, concentrando sus tareas y esfuerzos en los requerimientos de educación, salud, seguridad y justicia.

En el año 1999 la Autoridad Portuaria del Perú comenzó a elaborar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, estableciendo como premisa el que la globalización los involucraba como país en cambios económicos, políticos y tecnológicos, se decía que la economía tendía a concentrarse, orientándose a acentuar los desequilibrios entre las relaciones de los países ricos y pobres.

Se diseñó estrategias para disminuir los desequilibrios y transitar al desarrollo sostenible, teniendo como objeto y sujeto a las personas y la elevación de su nivel de vida.

Frente a estas tendencias, establecieron que era imprescindible el manejo de estrategias que permitieran abrir nuevos horizontes a los agentes productivos, sectores y actividades económicas para que fueran competitivas, de lo contrario podrían crear más pobreza y desigualdad y orientaron las principales actividades productivas en función de la demanda externa o de los centros de consumo más importantes. También se preocuparon de desarrollar y consolidar la infraestructura de transporte del hinterland en general.

También la Autoridad detectó que Perú estaba perdiendo su participación relativa en las exportaciones totales en el ámbito mundial, y en dicho período se notaba un estancamiento

estructural en la exportación de manufacturas, con la consecuente primarización de las exportaciones.

Se definió que el sector exportador debería constituirse como el eje dinamizador de la actividad productiva interna, con incidencia directa en términos de inversiones, tecnología y empleo, así como un importante mecanismo para obtener recursos financieros del exterior en forma autónoma.

Entonces para la autoridad estaba claro, que sin infraestructura no podía haber desarrollo, el Estado no tenía recursos públicos para financiar infraestructura, por ende era preciso complementar con recursos privados la modernización y optimización de los Terminales Portuarios, para convertirlos en soporte del desarrollo económico. Para ello se redefinió inteligentemente las relaciones con el sector privado, se mitigaron los riesgos, mejorando las condiciones de seguridad en la inversión, especialmente en lo jurídico y en lo portuario.

La Autoridad de Perú, concibió siempre los puertos como un eslabón más de la cadena logística y en forma paralela trabajó activamente en la Integración Regional de Sur América (IIRSA) y el Programa de Integración Regional para Centroamérica y México -Plan Puebla/Panamá (PPP), ambos son ejemplo de integración y articulación de las cadenas logísticas del transporte, en base al desarrollo y modernización de las infraestructuras en beneficio de ofertas exportables regionales y por ende del comercio exterior.

Para emprender el camino del desarrollo, en el año 1999 se definió que Perú debía crecer de manera constante y sostenida a tasas no menores del 7% de promedio anual durante veinte años, pues con un crecimiento inferior era casi imposible generar el empleo y bienestar que el país requería. También se estimó que el país requería para este sector un nivel de inversión equivalente al 25% o más del PIB.

Con respecto al desarrollo portuario mismo, establecen que el objetivo básico de un puerto era proporcionar un traslado rápido y seguro de mercancías a través de sus instalaciones, de forma que se minimizaran los tiempos de espera y se proporcionen los servicios necesarios al mínimo costo posible. También y muy importante, tuvieron en cuenta que los puertos eran sistemas multidimensionales, los cuales para funcionar adecuadamente debían estar incorporados en una cadena logística integral.

La autoridad detecta que durante las últimas décadas, se habían producido transformaciones importantes en el transporte que habían alterado profundamente el sector portuario. El proceso de containerización había abaratado sustancialmente los costos de manipulación de la mercancía a través de los puertos, obligando a éstos a transformarse y a invertir en grúas de puerto, reforzamiento y profundización de muelles, etc. Por otra parte, las economías de escala que se obtenían en el transporte con buques especializados, tanto de contenedores como de graneles (bulk-carriers) habían llevado a que se produjeran aumentos importantes en el tamaño de las naves, que requerían inversiones en los puertos en infra y superestructuras para poder brindarles servicio.

Estas transformaciones portuarias habían generado una elevada competencia en el sector, especialmente entre aquellos puertos grandes dotados con instalaciones para atender el tráfico de navieras que operaban líneas regulares de larga distancia.

Para lograr lo anterior, la Autoridad Portuaria del Perú estableció cinco principios básicos:

-Flexibilidad: la organización deberá ser diseñada de forma tal que pueda fácilmente adaptarse a los cambios tecnológicos e institucionales que se producen en las naves y en las cargas y en sus sistemas de manipulación y transporte;

-Rapidez: el sistema de operación debe tener como objetivo fundamental que tanto las naves como las cargas que por él transitan, permanezcan el menor tiempo posible en el puerto;

-Seguridad: deben disponer de sistemas que permitan a las naves y a las cargas operar con el máximo rango de seguridad, en cuanto a las maniobras que realizan las naves como a la custodia de la carga, evitando daños, mermas y pérdidas por robos u otras razones así como a la protección física de las personas que laboran y se desplazan en el recinto portuario;

-Calidad de Servicio: los servicios portuarios deben ser prestados sin llegar a una tasa de ocupación con niveles de congestión y saturación;

-Economía: las condiciones exigidas para el óptimo cumplimiento de los anteriores principios básicos, deben cumplirse a costos razonables, tanto para los usuarios como para el país.

ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA

El Ministerio de Transportes del Perú junto con el BID, contrataron el PLAN DE DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE, documento elaborado por Advanced Logistic Group, entidad ligada a la Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona y a ILI, que es una asociación fundada por la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona cuya misión es la realización e implementación de estudios en los ámbitos de la logística y el transporte. Este documento se entregó en julio del año 2011.

Este documento tiene 974 páginas de valiosa información y aborda los siguientes ámbitos:

- Caracterización socioeconómica del Perú
- Caracterización productiva del Perú
- Análisis de Comercio Exterior
- Benchmarking de políticas internacionales
- Caracterización de la infraestructura portuaria, vial, ferroviaria y aeroportuaria
- Marco Legal de Servicios de Transporte y Logística
- Estudio de Percepción y Madurez: Satisfacción de Usuarios de Infraestructura y Servicios Logísticos de Transporte Intermodal
- Descripción de cadenas logísticas
- Estructuración de cadenas logísticas

Casi en forma paralela la Autoridad Portuaria Nacional (APN) había contratado a la Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de

Valenciaport (Fundación Valenciaport), entidad privada sin fines de lucro, un PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DE CALLAO, documento que se entrega en el año 2010 y hace proyecciones econométricas.

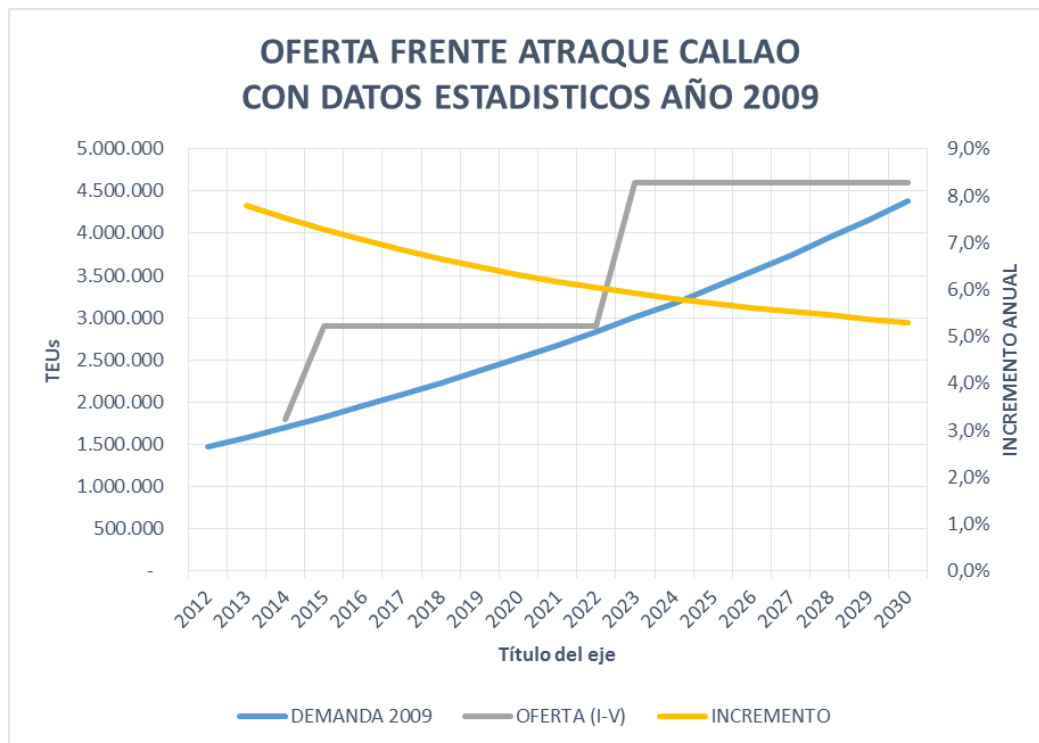
Aborda la proyección de tráfico de carga en miles de Toneladas Métricas de importación, exportación, cabotaje y transbordo en el TP Callao, abierto por el tipo de carga (carga fraccionada, carga rodante, granel sólido, granel líquido y contenedores) en base a datos estadísticos disponibles al año 2009.

Valenciaport establece como tema crítico los volúmenes de cargas containerizadas que al año 2009 habían experimentado un crecimiento muy alto, convirtiendo al puerto del Callao en uno de los puertos más importantes de contenedores de la Costa Oeste de Sudamérica, pero operando con infraestructura y equipamiento portuario no adecuado.

La puesta en operación del Muelle Sur a mediados del año 2010, fue un alivio y prometió incrementar la capacidad del Terminal Portuario del Callao, en la primera fase en una capacidad de 850,000 TEUs anuales.

En ese sentido recomendó como urgente la mejora de las instalaciones existentes en la parte norte y la construcción de nuevos puestos de atraque para contenedores, conjuntamente con áreas de almacenamiento para satisfacer la creciente demanda que se reflejó en los pronósticos de movimiento de contenedores.

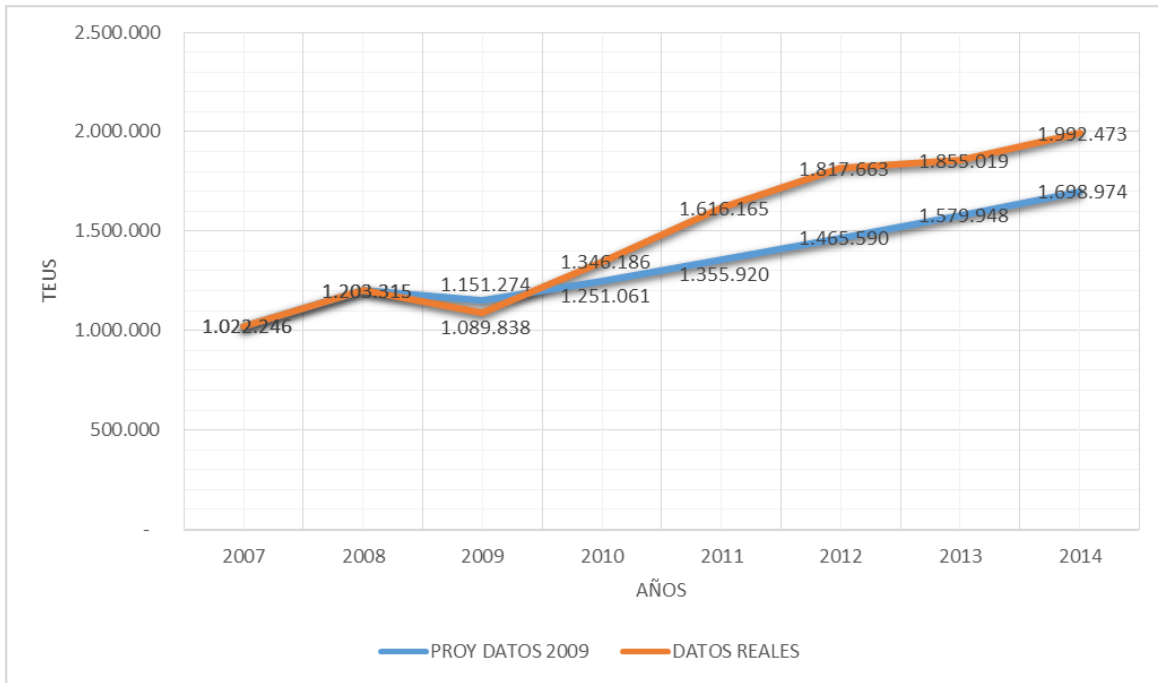
La proyección de demanda y la oferta de sitios de atraque con datos al año 2009 es:



Fuente: Elaboración propia

Como se observa en el gráfico, la curva de color azul representa la proyección de demanda de contenedores, expresada en TEUs (Unidades de veinte pies de largo), en la curva de color gris se muestra la oferta de frente de atraque. Se observa que la oferta siempre va por sobre la demanda y eso significaba que el Puerto de Callao podría atender los servicios navieros sin congestión y se planificó un calendario de licitaciones acorde a esta proyección.

Ahora bien, la transferencia de contenedores de los años 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014, fué muy por encima de la demanda proyectada como se observa en el siguiente gráfico



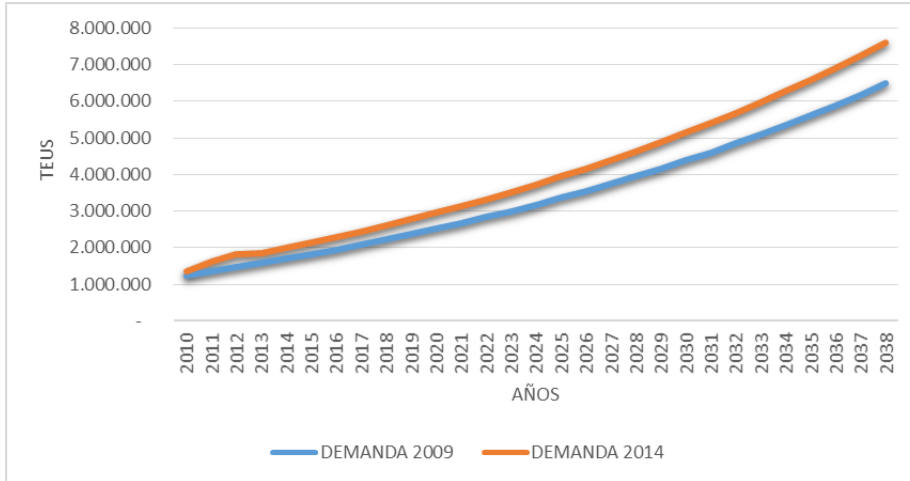
Fuente: Elaboración propia

La siguiente tabla muestra las diferencias

AÑO	DEMANDA PROYECTADA	DEMANDA REAL	DIFERENCIA
2009	1.151.274	1.089.838	- 61.436
2010	1.251.061	1.346.186	95.125
2011	1.355.920	1.616.165	260.245
2012	1.465.590	1.817.663	352.073
2013	1.579.948	1.855.019	275.071
2014	1.698.974	1.992.473	293.499
		PROMEDIO	202.430

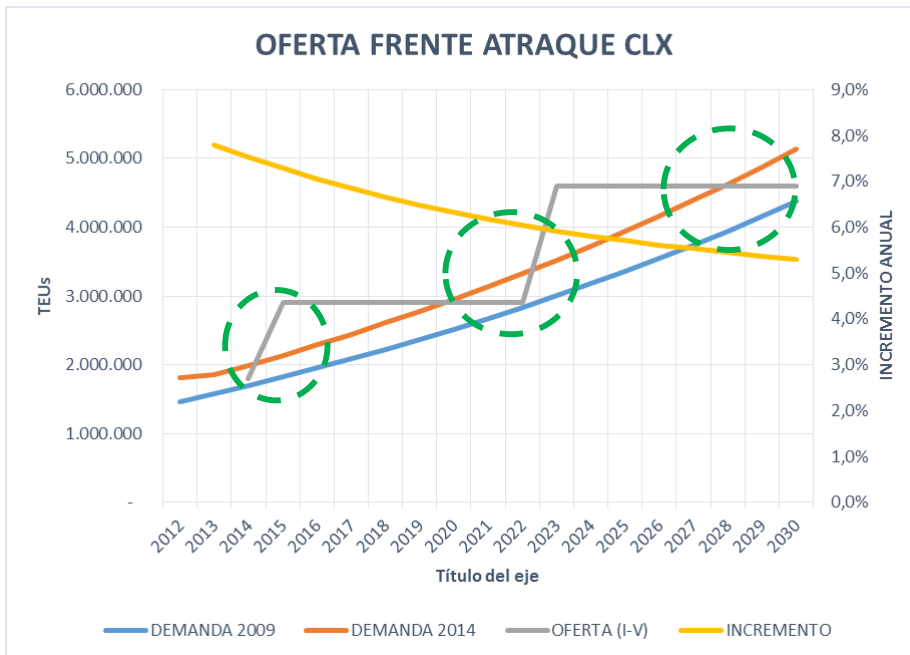
Fuente: Elaboración propia

Entonces en promedio se transfirieron 202.403 TEUs más que lo proyectado por Valenciaport el año 2009 y en los últimos tres años ese exceso es cercano a los 300.000 TEUs por encima de lo proyectado. Si hacemos una corrección a la demanda proyectada con los datos del año 2009 y usamos los datos reales al 2014, la nueva proyección de demanda sería la siguiente:



Fuente: Elaboración propia

Si a esta nueva proyección de demanda le agregamos la oferta de sitios de atraque obtenemos el siguiente gráfico

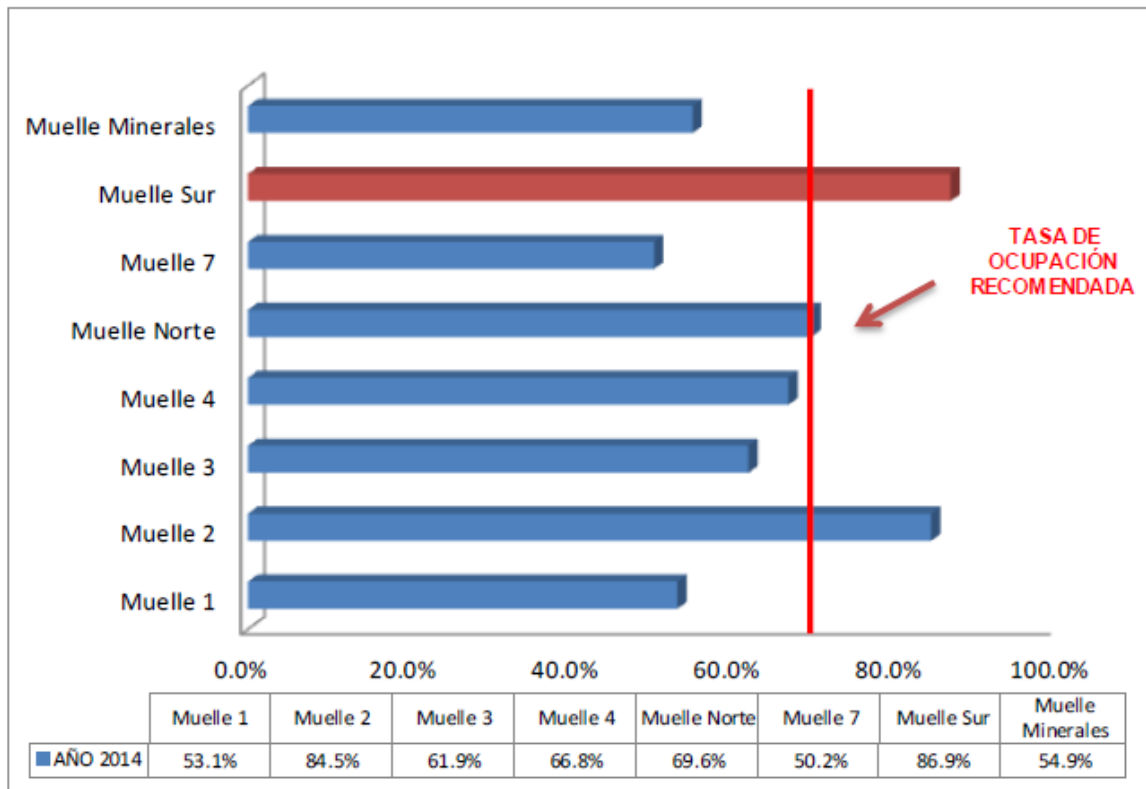


Fuente: Elaboración propia

De este gráfico se deduce que entre los años 2013 y 2014, 2020 y 2023 y 2027 y 2030 habrá congestión por falta de infraestructura portuaria para satisfacer la demanda.

Si descargamos la información estadística de APN y revisamos la ocupación comercial de los sitios de atraque obtenemos el siguiente gráfico:

TASA DE OCUPACIÓN EN LOS TP APM TERMINALS, DP WORLD Y TRANSPORTADORA CALLAO



Fuente: DP World Callao, APM Terminals Callao, y Transportadora Callao
Elaborado por el Area de Estadísticas - DOMA, Enero 2015.

De este gráfico podemos deducir que los dos terminales orientados a la transferencia de contenedores tienen una ocupación superior a la recomendada que es del 70%, lo más grave se detecta en el sitio 2 con tasas de ocupación del 84,5% y el Muelle sur con tasas del 86,5%.

No ha sido posible conseguir información de las horas de espera, pero el mismo boletín estadístico REPORTE: RO 003, AÑO 2014 en la página 2 dice lo siguiente:

“Debido a que la tasa de ocupación es superior al 70% (límite recomendado), se evidencian signos de ‘saturación’ o ‘congestión’ en los muelles, lo que origina la espera de naves en bahía por sitio de atraque. Por ello, se ha observado que parte de la congestión se debe a que los muelle Once, Muelle Norte C y D de APMTTC se encuentran inoperativos por las obras de ampliación y reforzamiento de la referida instalación portuaria”.

TRASBORDOS

El Sistema Portuario Nacional (SPN), entendiendo como tal al conjunto de puertos tanto de titularidad pública como privada, de uso público o privado, y las personas tanto naturales como jurídicas asociadas directamente al uso de estos puertos, establece en el punto cinco, relativo a la VISION lo siguiente:

El SPN contribuye activamente a hacer del Puerto del Callao y otros puertos del país en puertos hub o puertos pivotes subregional en la Costa Oeste de Sur América, facilitando su conversión y funcionamiento como puerto concentrador y de transbordo de carga para servir a los puertos alimentadores, tanto nacionales como de otros países del espacio marítimo en que está inserto; sin excluir la posibilidad de desarrollar otros puertos para ese fin.

Si nos remitimos al Plan Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Callao, de fecha 2010, los trasbordos proyectados por Valenciaport en **el escenario más optimista** fueron los siguientes:

TRASBORDO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Llenos 20'	65.061	69.414	74.049	77.340	79.919	81.707	83.524
Llenos 40'	151.809	161.965	172.782	180.459	186.477	190.650	194.890
Vacios 20'	3.904	4.165	4.443	4.649	4.795	4.902	5.011
Vacios 40'	45.543	48.590	51.835	54.138	55.943	57.195	58.467
TOTAL	266.317	284.134	303.109	316.586	327.134	334.454	341.892

Fuente: Plan Maestro Desarrollo Portuario 2010

Como podemos observar en esta proyección, **que es la más optimista**, si bien en la Visión de SPN estuvo presente la posibilidad de que Callao fuera un puerto de transbordo, el Plan Maestro de Desarrollo Portuario del año 2010 solo contempló los trasbordos que mostraban las estadísticas de la época y eran aquellos que se hacían hacia Guayaquil.

Entonces el Plan Maestro que es el documento rector del desarrollo portuario del Callao, el cual además es el que ha venido gatillando las inversiones en infraestructura portuaria, no contempló ese Terminal como un Hub.

CONCLUSIONES

Los puertos principales de Chile durante el año 2014 tuvieron las siguientes transferencias de contenedores:

PUERTO	TEUs
ARI	217.815
IQQ	240.823
ANF	81.936
VAP	1.089.303
SAI	1.219.451
LQN	106.438
SVTI	475.164
CORONEL	521.527
	3.952.457

Fuente: Elaboración propia

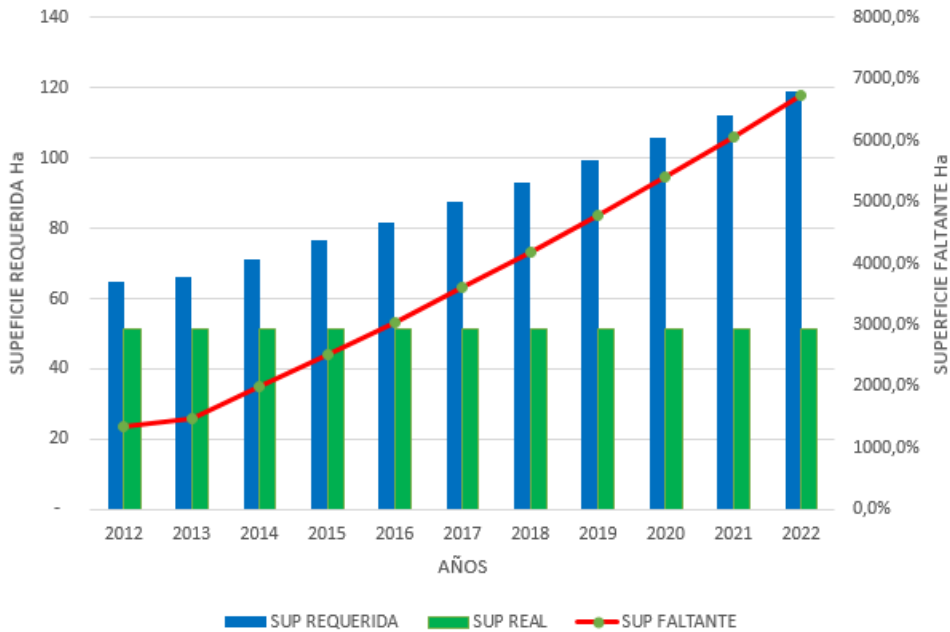
Como se observa en la tabla, solo la macro zona central de Chile, es decir Valparaíso y San Antonio transfirieron el año 2014, 2.308.754 de TEUs, distribuidos de la siguiente manera, San Antonio con 1.219.451 de TEUs y Valparaíso con 1.089.303TEUs.

En los acápite precedentes, se ha podido observar que el Puerto de Callao no es capaz de soportar su demanda propia, la cual el año 2014 fue de 1.992.473 TEUs, tampoco en su Plan Maestro de Desarrollo contempló ser un puerto Hub, por lo tanto fue un sistema pensado solo en satisfacer la demanda interna y así lo demuestra el calendario referencial de nuevas inversiones, el cual se gatilla con la proyección de demanda interna.

Si nos pusiéramos en el hipotético caso de que Callao como un Puerto Hub pudiese atender un 60% de los casi cuatro millones de TEUs de Chile, estaríamos hablando de una carga adicional para Callao de 2,4 millones de TEUs y esta cantidad habría que multiplicarla por dos, ya que en un trasbordo, el contenedor debe bajarse y luego embarcarse, por lo tanto la demanda por Callao debiera ser del orden de los 6,8 millones de TEUs para el año 2015. Ahora bien, si nos vamos a la proyección más optimista de la proyección de demanda elaborada por Valenciaport, esa cantidad de TEUs está proyectada para el año 2036.

Entonces, claramente en un horizonte de cinco años no se ve factible. Se habla de ese período ya que es un plazo razonable entre que se decide licitar y la obra fundamental se encuentra construida.

Adicionalmente, habría que detenerse en la cantidad de las áreas de respaldo del puerto de Callao, las cuales en su conjunto no superan las 50 hectáreas, razón por la cual para poder operar, el puerto debe apoyarse con varios terminales extraportuarios.



Fuente: Elaboración propia

De este gráfico se puede deducir que con la demanda propia de contenedores del año 2014, al Puerto de Callao le faltaban por lo menos 20 hectáreas, las que suple con los siguientes terminales fuera del puerto, los que suman 191 hectáreas adicionales.

Terminales de Almacenamiento Lima - Callao	Área total m2	Ubicación
Marítimo	1,911,000	
Ransa*	782,000	Av. Nestor Gambeta
Neptunia	410,000	Av. Nestor Gambeta
* Terminal de Exportaciones	65,000	Av. Nestor Gambeta
* Terminal de Importaciones	90,000	Av. Argentina
* Depósito de Contenedores Vacíos	155,000	Av. Nestor Gambeta
* Centro Logístico	100,000	Av. Argentina
Alconsa	26,000	Av. Nestor Gambeta
Contrans	70,000	Av. Nestor Gambeta
Imupesa	98,000	Av. Nestor Gambeta
Inversiones Condesa	23,000	Av. Nestor Gambeta
Unimar	70,000	Av. Nestor Gambeta
Almacenes y Logística - ALSA	30,000	Av. Nestor Gambeta
Tramarsa	68,000	Av. Nestor Gambeta
Logística Integral del Callao - LICSA	70,000	Av. Argentina
Enapu - Callao	264,000	Av. Contralmirante Raygada
Otros		

Fuente: Tomo A. Diagnóstico del sistemalógico y formulación de alternativas de localización del centro logístico lima-callao (Agosto 2008)

FUENTES DE INFORMACION

- Plan Maestro de Desarrollo Portuario Callao 2010*
- ZAL Callao - TOMOS A, B, C, D, E, F, G*
- Plan Nacional de Desarrollo Portuario*
- Modernización Portuaria – Ositran*
- Autoridad Portuaria Nacional – Estadísticas de carga, naves y ocupación comercial)*
- Proinversión*
- Ministerio de Transportes de Transportes y Comunicaciones del Perú.*
- Reporte N° 003, año 2014, APN*
- Doma, área estadísticas – 2015*
- Memoria Anual Enapu S.A. (2012 y 2013)*