



Bienvenida INVERSIÓN



La modernización del Muelle Norte del puerto del Callao

Implicancias positivas para el comercio internacional peruano

Por Tania Begazo *

Luego de muchos años, con la operación del Muelle Sur, se darán cambios en la operatividad del puerto del Callao en cuanto al manejo de carga en contenedores. Sin embargo, el potencial del puerto es aún mayor. Si bien en abril de este año empezaron a operar las primeras grúas pórtico y de patio de ENAPU, la primera fase de cambio se consolidará en el primer trimestre del 2010, con el inicio de Muelle Sur. Además, Dubai Ports World (DPW) ha presentado una iniciativa privada para modernizar y ampliar el Muelle Norte para el ma-

nejo de contenedores. De ser declarada de interés y realizarse el proceso de licitación, se iniciará una nueva fase en el desarrollo del puerto del Callao. En esta, se asegurará que importadores y exportadores cuenten con suficiente infraestructura moderna para realizar sus operaciones de comercio internacional de la manera más eficiente y a menores costos en los siguientes quince años. Además, al convertirse en puerto *hub*, se podrán reducir los fletes de la carga de Asia gracias a la eliminación de costos de transbordo.

La importancia del puerto del Callao

A través del puerto del Callao se moviliza el 50% de la carga de importación y exportación del Perú. Así, los servicios logísticos de este puerto afectan al 70% del valor de las importaciones y a un tercio del valor de las exportaciones. En este puerto se maneja alrededor del 80% del tráfico de contenedores del país. Bajo la tendencia internacional de mayor uso de contenedores para el transporte de carga seca, mejorar la capacidad para el manejo de contenedores es crucial. De esta manera también se podría aprovechar la buena ubicación geográfica del Callao para ofrecer servicios de transbordo a los puertos de la costa oeste de Sudamérica.

El tráfico de contenedores en el Callao ha crecido a una tasa promedio del 14% en el período 2000-2008. Este se ha duplicado en solo cinco años, llegando a un máximo de 1.2 millones de TEU en el año 2008. Se espera que en los años siguientes la carga de importación y exportación se incremente como resultado del mayor crecimiento de la actividad económica. Por ello, es necesario prever un mayor volumen de tráfico y ampliar la infraestructura oportunamente.

Cabe resaltar que, debido a las limitaciones de capacidad del puerto, se ha venido perdiendo carga de transbordo desde el año 2005 (entre los años 2005 y 2008 se redujo un 30%), desperdiciando la oportunidad de convertir al Callao en un *hub* y aprovechar las posibilidades de compartir costos con la carga de otros países. Considerando las estadísticas de UNCTAD, si el Callao capta todo el tráfico de contenedores a Chile y entre Asia y la costa oeste de Sudamérica, el tráfico podría cuadruplicarse.

No obstante, la infraestructura actual para el manejo de contenedores (Muelle N° 5) posee más de 50 años de construida y más

Principales cifras del Muelle Norte

Inversión: US\$ 1300 millones

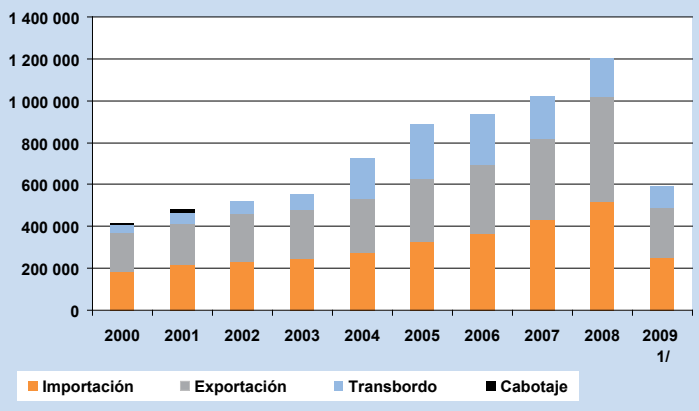
Capacidad máxima: 3 millones de TEU

15 grúas para manejo de carga

Tarifa por contenedor de 20 pies: US\$ 116

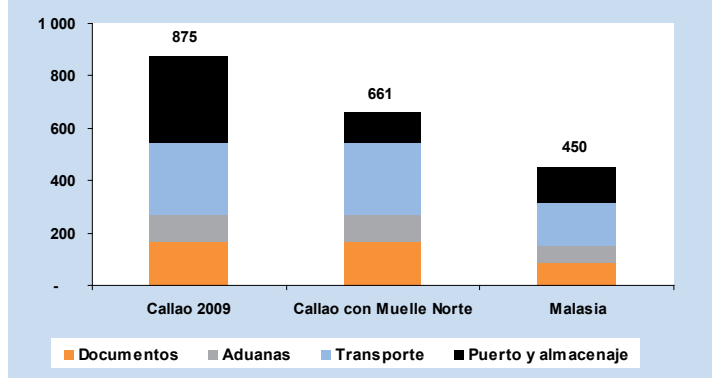
Productividad: hasta 75 movimientos por espigón

Tráfico de contenedores en el puerto del Callao (TEU)



1/ A Julio 2009. Fuente: ENAPU

Comparación de costos de exportación de un contenedor de 20 pies (US\$)



Fuente: Doing Business 2010, DPW



de diez de rehabilitada. Mientras que en otros puertos desde hace más de 30 años se realizan las operaciones con grúas pórtico, el Callao cuenta con este equipamiento hace apenas cinco meses. De acuerdo con la propuesta, en cinco años el Muelle Norte tendría una capacidad de 1.1 millones de TEU, para realizar operaciones en tiempos sustancialmente menores y a tarifas más bajas que las actuales. No solo contará con grúas pórtico, sino también con elementos complementarios (v.g. mayor número de grúas de patio, suficiente área en patio para organizar la carga y servicios logísticos adecuados para el despacho).

- **Menores tarifas.** Tomando como ejemplo el caso de un contenedor de exportación de 20 pies, el Banco Mundial, en el informe Doing Business 2010, estima que el costo actual de exportación es de US\$ 875; y, de estos, \$ 330 corresponden a servicios portuarios y de almacenaje. Con la tarifa propuesta por DPW (US\$ 116), el costo total se reduciría en 24%, acercándolo a la mejor práctica internacional (Malasia). Una reducción similar se daría en el caso de la carga de importación. Es necesario destacar que la tarifa en el Muelle Norte sería incluso menor a la aplicada en Singapur o Malasia por servicios portuarios y de almacenaje.
- **Menores tiempos.** Según el informe Doing Business 2010, en el Perú, la carga de exportación demora tres días en ser despachada,

En este puerto se maneja alrededor del 80% del tráfico de contenedores del país. Bajo la tendencia internacional de mayor uso de contenedores para el transporte de carga seca, mejorar la capacidad para el manejo de contenedores es crucial.

mientras que la carga de importación requiere cinco días. En cambio, en Dinamarca y Singapur – las mejores prácticas en tiempo de operaciones de comercio exterior – toma solamente un día. La infraestructura del Muelle Norte permitirá una productividad de 50 movimientos por hora por espigón y hasta 75 movimientos en el corto plazo; mientras que la productividad actual es menor a 20 movimientos por hora. Esto, junto con la mejora en procesos y el manejo dentro de las instalaciones del puerto, reducirá significativamente el tiempo de manejo de la carga en puertos y terminales de almacenamiento.

- **Menores fletes.** Por un lado, gracias al mayor dragado, podrán atracar naves de mayor capacidad (post-Panamax, con una capacidad cercana a 5,000 TEU y superiores), en vez de naves de solo 2,000 TEU. Las economías de escala en estas naves significarán menores fletes. De otro lado, al convertirse el Callao en un puerto *hub*, ya no será necesario el transbordo de carga proveniente de Asia en Panamá. Actualmente este costo asciende a alrededor de US\$ 300 por contenedor y es incluido en el flete.

En conclusión, contar con infraestructura moderna en el Muelle Norte permitirá reducir los costos para exportadores e importadores, así como el tiempo de las operaciones de comercio exterior; apalancándose en la carga de transbordo de la costa oeste de Sudamérica. ■

* Asociada de APOYO CONSULTORÍA, Área de Competencia y Regulación.



El potencial económico de la carretera Buenos Aires - Canchaque

Por Julio C. Aguirre M. ¹

Recientemente, el IPE (2009²) presentó un trabajo en el que estima la brecha de infraestructura del país en US\$ 37 mil millones, de los cuales US\$ 13.7 mil millones corresponde al déficit en inversión de infraestructura de transporte y, de esta cifra, US\$ 7.3 mil millones se requieren invertir en carreteras. Prácticamente, más del 50% del déficit en infraestructura corresponde a redes viales.

Y es que, como afirman Estache et al. (2003³), el transporte en carretera ha sido y será en el futuro (al menos por bastante tiempo más) el medio de transporte dominante para el movimiento de personas y mercancías. En efecto, el servicio de transporte en carreteras puede considerarse como una industria de redes y, como tal, exhibe externalidades positivas de incrementar la conectividad de los agentes económicos vía mayores posibilidades de transporte

entre un punto geográfico y otro, reducciones de los costos operativos y ahorro en tiempos de viaje, entre otras.

Sin duda, es de esperar que dichas externalidades positivas sean aprovechadas por los usuarios de la carretera Buenos Aires-Canchaque (78.13 km)⁴ en Piura, infraestructura entregada en concesión, para su construcción, explotación y mantenimiento, a la empresa Graña y Montero el 9 de febrero de 2007, y que está actualmente en la fase de construcción.

Un aspecto que llama la atención de esta carretera es su poca extensión, si se compara con otras vías actualmente concesionadas como la IIRSA Norte (Paita-Yurimaguas, 955 km) o IIRSA Sur - Tramo 5 (Matarani-Azángaro e Ilo-Juliaca, 827.1 km). Este detalle la califica, básicamente, como una carretera de desarrollo y se constituye en una vía que permite la unión de áreas remotas con centros urbanos, con las principales rutas de transporte o con otras infraestructuras (por ejemplo, se conecta a la IIRSA Norte y permite que los productores accedan al puerto de Paita para exportar).

Por otra parte, si bien es cierto que los niveles de tráfico no serán suficientes, al menos en los primeros años, para financiar su construcción, esta concesión se realiza bajo el formato de una asociación pública-privada, lo que, sin lugar a dudas, servirá de estímulo.

Por otra parte, si bien es cierto que los niveles de tráfico no serán suficientes, al menos en los primeros años, para financiar su construcción, esta concesión se realiza bajo el formato de una asociación pública-privada, lo que, sin lugar a dudas, servirá de estímulo.

Carretera Empalme IB Buenos Aires-Canchaque



Fuente: Piura - Red Vial Nacional del Perú (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) Elaboración propia.

Cuadro I Indicadores de desarrollo humano de algunos distritos en el ámbito de la concesión

Distrito	Población	% población rural	% población sin agua	% población sin desagüe - letrina	% población sin electricidad	% niños de 0 a 12 años	% desnutrición niños de 6 a 9 años	Índice de Desarrollo Humano
Salitral	6.097	8	20	16	23	24	9	0,5954
Morropón	14.421	35	8	17	18	25	10	0,5595
Buenos Aires	8.753	40	12	14	14	25	15	0,5462
Catacaos (Pedregal)	66.308	3	15	46	20	29	29	0,5638
La Matanza	12.888	37	13	28	41	27	32	0,5102
Canchaque	8.957	81	36	31	73	29	30	0,5431
San Miguel del Faique	9.096	89	77	30	56	33	47	0,5231
Total provincia de Piura	665991	14	22	24	27	27	20	0,5784
Total departamento de Piura	1.676.315	26	29	31	31	28	24	0,5714
Callao	876.877	0	15	3	5	23	7	0,7102
Lima	8.445.211	2	11	5	6	22	7	0,7033

Fuentes: Mapa de Pobreza – Censo de Población y Vivienda del 2007 – INEI, Censo de Talla Escolar del 2005 – Ministerio de Educación (Minedu), Informe del Desarrollo Humano 2006 – Programa de Desarrollo de Naciones Unidas (PNUD).

lo económico a las ciudades en su ámbito dada la rentabilidad social esperada.

En primer lugar, se trata de ciudades de bajos recursos económicos, que carecen de acceso a servicios básicos necesarios (Cuadro I). El área de influencia de la concesión involucra directamente a las ciudades de Carrasquillo, Buenos Aires, Malacasí, Serrán y Canchaque, e indirectamente a las ciudades de Morropón, La Matanza, Pedregal, Salitral, San Miguel del Faique, entre otras.

En segundo lugar, la principal actividad económica es la agricultura y la ganadería. En un trabajo exploratorio realizado por el OSITRAN, se conoció que en las ciudades bajo el contorno de la concesión, la actividad agrícola se concentra en productos tales como café, naranja, mango, palto, plátano, granadilla, entre otros, particularmente en Canchaque y San Miguel del Faique. Asimismo, destaca el hecho de que entidades como la Central Piurana de Cafetaleros (CEPI-CAFE), que representa a productores de café y caña de azúcar de la sierra de Piura y del Nor Oriente del Perú, vean con buenos ojos la construcción de la carretera al poder transportar a un menor costo y en menor tiempo dichos productos hacia el puerto de Paita con fines de exportación.

Por último, las expectativas de contar con una carretera han determinado que los agricultores se estén asociando, pensando en el uso de terrenos eriazos y recurriendo a alternativas de financiamiento para el desarrollo del negocio turístico de naturaleza sobre

... se conoció que en las ciudades bajo el contorno de la concesión, la actividad agrícola se concentra en productos tales como café, naranja, mango, palto, plátano, granadilla, entre otros, particularmente en Canchaque y San Miguel del Faique.

atractivos como los del bosque seco, la pava aliblanca, los petroglifos, Los Peroles, los cerros Huayanai y Villaflor, las cataratas de Santa Ana, las lagunas de Las Huingas, entre otros.

En conclusión, la concesión de la carretera Buenos Aires-Canchaque se constituye en una interesante y positiva opción del Estado, que permitirá aliviar la pobreza en las provincias bajo su ámbito. Sin duda, este debe ser el objetivo de toda concesión: beneficiar a la población y generar, con ello, oportunidades de crecimiento económico que les permitan mejorar sus niveles de vida y acceder a mejores oportunidades comerciales. ■

* 1 Jefe de Estudios Económicos del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) y editor de la Revista de Regulación en Infraestructura de Transporte. El contenido de las opiniones en este artículo pertenecen únicamente al autor. [e-mail: jaguirre@ositrn.gov.pe]

² Instituto Peruano de Economía (2009). "El reto de la infraestructura al 2018. La brecha de la inversión en infraestructura en el Perú 2018", preparado por encargo de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN). Lima, Perú.

³ Estache, A., M. Romero y J. Strong (2003). "Carreteras de peaje". En: Estache, A. y G. de Rus (editores). Privatización y regulación de infraestructuras de transporte. Una guía para reguladores. Alfaomega – Banco Mundial. pp. 234-297

⁴ Los cuales se encuentran subdivididos en los tramos Empalme 1B-Buenos Aires (22,06 km) y Buenos Aires-Canchaque (56,07 km) (Gráfico 1).



CHINA EN LATINOAMÉRICA: Perú no se puede quedar atrás

Las inversiones chinas en Latinoamérica continúan en aumento y ratifican la importancia de la región para el “gigante asiático”.

Por Alfredo Mastrokalos Viñas*

Ni la peor crisis económica internacional de los últimos setenta años ha podido detener el avance de las inversiones chinas en Latinoamérica (y el mundo). Para muestra un botón: en noviembre del año pasado, en medio del periodo de mayor turbulencia e incertidumbre de la crisis, el presidente chino, Hu Jintao, y el presidente de la minera Chinalco, Xiao Yaqing, anunciaron en Lima, durante la cumbre del APEC 2008, la inversión de US\$ 2,000 millones en el proyecto cuprífero Toromocho en Perú.



... los chinos también están mostrando mucho interés por financiar grandes proyectos de infraestructura en Latinoamérica, tal como lo vienen haciendo en África, donde se han convertido en un actor mayor y están reemplazando el rol preponderante de la Unión Europea.

Pero el flujo de capitales chinos hacia esta parte del mundo no queda ahí y en lo que va del 2009 continúa en crecimiento. Por ejemplo, en mayo, China y Brasil suscribieron un acuerdo mediante el cual el Banco de Desarrollo Chino y Sinopec -una petrolera de dicho país-, otorgarán a la empresa estatal brasilera, Petrobras, US\$ 10,000 millones para financiar la explotación de los yacimientos descubiertos en el

océano Atlántico en el 2007, a cambio de 200,000 barriles diarios de petróleo por diez años.

Claramente, las necesidades por fuentes de materias primas (constantes y confiables) del “gigante asiático” son enormes (y América Latina tiene una oferta muy atractiva capaz de saciarlas). En el sector energético, por ejemplo, no sorprende el interés chino por invertir en Venezuela, país que está recibiendo su capital con los brazos abiertos, a diferencia de lo que sucede con el de EE.UU. u otra nación considerada de corte “imperialista” (o, simplemente, liberal). Es más, actualmente existe un *joint venture* (40%-60%) entre las estatales PetroChina y Petróleos de Venezuela (PDVSA) para la exploración y explotación de crudo en tierras llaneras.

Igualmente, China también está incursionando en operaciones petroleras en Ecuador y Costa Rica, e, incluso, se rumoreaba hace algunas semanas su intención de comprar, por US\$ 17,000 millones, el 84% de la participación de Repsol en YPF de Argentina. Otra inversión de envergadura en el sector energético, actualmente en negociación, pero que estaría próxima a concretarse, es la de Sinohydro para construir la planta hidroeléctrica más grande de Ecuador: Coca-Codo-Sinclair.

Más resaltante aún, los chinos también están mostrando mucho interés por financiar grandes proyectos de infraestructura en Latinoamérica, tal como lo vienen haciendo en África, donde se han convertido en un actor mayor y están reemplazando el rol preponderante de la Unión Europea. En Colombia, por ejemplo, el Banco de Importaciones y Exportaciones de China (Eximbank) firmó en marzo un Acuerdo de Entendimiento con el gobierno de Uribe para financiar la construcción de obras de infraestructura que impulsen el desarrollo económico colombiano. De igual forma, a finales de agosto se anunció que el Banco de Desarrollo Chino viene analizando desde comienzos de año la posibilidad de invertir en proyectos de infraestructura en Perú.

Al respecto, y a juzgar por las cifras y proyectos que se están realizando o voceando en países vecinos, el Perú debería tener una posición mucho más agresiva en la captación de capitales chinos; más aún tomando en cuenta que, junto con Chile, somos los únicos de la región que tenemos un TLC con China. Esta ventaja hay que explotarla al máximo, no nos podemos quedar atrás. Para esto, será fundamental que nuestras embajadas -en coordinación con el MEF, MIIN-CETUR y ProInversión- dejen su papel clásico de entidades meramente diplomáticas para trabajar con metas comerciales cuantificables. Tienen que practicar un enfoque orientado hacia el desarrollo de oportunidades de negocio y captación de inversionistas, no solo en China, sino en el mundo entero.

Si bien la crisis internacional parece estar llegando a su fin, todavía existe una fuerte restricción crediticia global que limita el accionar de los inversionistas. Asimismo, EE.UU., Japón y

las potencias europeas (principales fuentes de inversión extranjera directa), continúan más preocupadas por arreglar sus economías que por hacer negocios en el exterior. Es en esta coyuntura que China se encuentra en una inmejorable posición para consolidarse a nivel internacional porque:

- Solo sufrieron una leve desaceleración en su economía por la crisis y ya parecen haberla superado.
- Tienen mucho dinero para invertir -sus reservas internacionales ascienden a US\$ 2.13 billones a junio del 2009-, pero pocos lugares seguros y rentables para colocarlo.
- Sus empresas, a diferencia de las de otros países, no tienen problemas de financiamiento porque el Gobierno chino lo tiene garantizado.
- Menor competencia internacional para invertir. ■

* Analista Económico de COMEXPERU.