

El 23 de enero de este año, en el *resort* alpino de Davos, representantes de la empresa peruana Volcán Compañía Minera y de la china Cosco Shipping Ports, se reunieron para suscribir un importante acuerdo. En esa ciudad suiza cerraron un trato por 225 millones de dólares que le da al conglomerado del gigante asiático una representación del 60 por ciento en el desarrollo, la construcción y la operación de la nueva terminal portuaria de Chancay, a pocos kilómetros de Lima.

Este es el segundo contrato de inversión portuaria que lleva a cabo una empresa china en Suramérica, y es el gran indicio de la transformación que se está viviendo en cada aspecto de la industria naviera global. En el centro de esa revolución se encuentra esta república oriental.

Con la llegada de la inversión china a Suramérica, y a 42 puertos en 34 países de otras regiones del mundo, ya se observan cambios en la operación portuaria. Dicha expansión está acompañada por el incremento de tráfico en los puertos y por saltos de productividad, como los que se vieron en el de Piraeus, Grecia, el de mayor crecimiento en el mundo desde su adquisición por Cosco.

En la operación de portacontenedores, la disrupción se refleja en los *rankings* de operadores. A la cabeza siguen los gigantes europeos APM-Maersk y MSC, pero Cosco Shipping Lines ha ganado terreno. Tras su fusión con CSCL, en 2016, y la adquisición de OOCL, a mediados de 2018, la compañía china se convirtió en la tercera más grande del mundo. Actualmente cuenta con una flota de 460 buques y una capacidad de 2,77 millones de TEU que equivale al 12 por ciento del total mundial.

Y en la construcción naval, las cifras lo dicen todo: en 2018, los astilleros chinos recibieron 43,9 por ciento de todas las nuevas órdenes mundiales por toneladas brutas compensadas (TBC), una medida creada por la Oede con el fin de tener un indicador exacto de la cantidad de trabajo necesario para construir un barco.

Detrás de estas transformaciones se encuentra la voluntad del país de responder a las necesidades de una nueva geografía del comercio, la de China como gran *hub* de producción y consumo global. Este nuevo mapa comercial crea potentes fuerzas de oferta y demanda que impulsan al gobierno de Xi Jinping a buscar una posición más prominente en la industria naviera, una que les garantice el acceso a recursos y mercados. Las empresas chinas del sector no se quedan atrás y quieren aprovechar esta bonanza.

EL FIN DE LA INDIFERENCIA

A futuro hay tres fuerzas para considerar. China cumple un papel en cada una de ellas. La primera es la de la incertidumbre. Eventos como la guerra comercial iniciada por la administración Trump ha propiciado que los analistas vaticinen una baja en el crecimiento

de la demanda de contenedores, del 4 por ciento de 2018, al 1 o el 3 por ciento en 2019.

Una segunda fuerza es la que proviene de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Desde su lanzamiento en 2013, China ha invertido 200.000 millones de dólares en proyectos de infraestructura que requieren de grandes cantidades de insumos,

muchos de ellos transportados por vía marítima –algo positivo para la industria–. Pero al mismo tiempo, muchos de esos proyectos fortalecen otras vías de transporte, como la construcción y modernización de vías férreas. Entonces, ¿serán estos verdaderos complementos o, por el contrario, serán competencia para la industria naviera?

La última fuerza es la de la tecnología. El uso de drones, el internet de los vehículos, el *blockchain* y la automatización de la infraestructura, serán solo algunos de los desarrollos necesarios para que los países sigan siendo competitivos. El desarrollo de la logística transmodal por el incremento del *e-commerce* transfronterizo también será parte de esta dinámica. No hay que olvidar que China es la nación que está marcando la pauta en todos estos campos.

Por un largo tiempo, América Latina estuvo al margen de las disrupciones que fueron presentadas en los párrafos anteriores. Pero el acuerdo firmado en Davos entre Volcán y Cosco indica que los tiempos de indiferencia han llegado a su fin. La industria naviera china está abriendo nuevas fronteras que llegan hasta nuestras costas. Ante esta situación, o nadamos, ¡o nos ahogamos! 

La industria naviera china está abriendo nuevas fronteras que llegan hasta nuestras costas.

De la industria naviera nos vamos a Colombiamar. Así fue su más reciente edición.

PAGINA

74