

Introducción

En un contexto mundial globalizado, orientado a constantes cambios en todos los sectores de la sociedad y cada vez a mayor velocidad, los países demandan productos que no se fabrican en su territorio, muchas veces ni siquiera en su propio continente. En vista de que el comercio internacional se ha tornado relevante, es muy importante contar con un sistema logístico eficaz de movimiento de productos desde cualquier parte del mundo, lo cual es posible con la aplicación de metodologías y herramientas operativas, tecnológicas, logísticas y de seguridad. A la vez, la sociedad se beneficia no solo de la importación y la exportación –mediante el aprovechamiento de las virtudes de cada país–, sino también de la competitividad de tal oferta, que depende de la eficacia en todas las fases del proceso de traslado de productos.

La globalización ha conducido al crecimiento del comercio mundial durante los últimos años, constituyéndose el transporte –especialmente el marítimo– y la infraestructura que lo soporta en elementos cada vez más relevantes para dicho comercio y el progreso económico de las naciones. Ningún país puede pensar en progreso económico sin el desarrollo de una infraestructura de transporte eficiente; en especial, cuando para llegar a esa meta se requiere un intenso intercambio comercial basado en el transporte de mercancías y productos de la forma menos costosa.

Cabe mencionar que alrededor del 90% del tráfico mundial de carga se realiza por la vía marítima, lo cual ha demandado una serie de transformaciones en los puertos. Así, con el fin de adecuarse a las nuevas demandas, la industria portuaria se ha visto obligada a desarrollar infraestructura, procesos, equipos y tecnología especializada, grúas, muelles y patios, así como tecnologías de información.

Esto ha derivado en la modernización y el crecimiento de los puertos en el mundo. Los de América Latina y el Caribe no han sido ajenos a este cambio, pues prestan servicios a un mercado cada vez más competitivo, en donde el tráfico de contenedores en naves especializadas ha aumentado de manera sostenida. Los gobiernos y las autoridades portuarias de la región se esfuerzan por mejorar los niveles de eficiencia de sus puertos en busca de mayor competitividad, como lo exige el nuevo entorno.

El Perú no está exento de este conglomerado de cambios económicos y sociales que se producen en el mundo. Frente a esta tendencia creciente del intercambio comercial en el ámbito mundial, es importante que el Perú aproveche los puertos ubicados en zonas estratégicas de la costa del Océano Pacífico, a pesar de que parte del crecimiento continuo mostrado por el país se deba a los puertos marítimos, que son generadores de entrada, atención y salida de productos en grandes volúmenes. Asimismo, se deben impulsar proyectos que incluyan inversiones en zonas del país con gran potencial, que se constituyan en polos de desarrollo económico y comercial.

Una de las zonas con ese potencial es Piura (ubicado en la zona norte del Perú, a 1000 km de la ciudad de Lima), tanto en términos de departamento como de región. Piura es considerada como la segunda región más poblada del Perú y la de mayor producción (INEI, 2008). Además, con el desarrollo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (Iirsa) Norte –tramo que abarca los departamentos de Piura, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Lambayeque con el vecino país de Brasil–, Piura se convertirá en un nodo estratégico entre Brasil y los mercados del Pacífico.

Dadas dichas oportunidades, se determinó que un puerto con potencial comercial internacional es el Terminal Portuario de Paita (TPP), que se localiza al sur de la bahía de Paita, en el departamento de Piura, pues sus conexiones tienen un área de influencia que comprende los departamentos de Cajamar-

ca, Lambayeque, Piura, Amazonas, Tumbes y San Martín. El TPP tiene un gran impacto en la región porque integra departamentos de la costa, sierra y selva directamente con el puerto, lo cual abre una posibilidad de oferta y demanda de productos provenientes del y hacia el Brasil.

La presente investigación se ha abordado desde la metodología de los factores críticos de éxito (FCE) y la identificación de cuatro puertos referentes más destacados de Sudamérica: Valparaíso (Chile), San Antonio (Chile), Cartagena (Colombia) y Guayaquil (Ecuador). La metodología de los FCE ha permitido la identificación de las características necesarias para que la operatividad de un puerto sea exitosa, las cuales se aplicaron a los puertos referentes identificados.

En forma paralela se ha realizado un estudio de la situación actual del TPP basado en los FCE identificados (Consortio Cesel-Louis Berger Group, 2008)¹, y se ha evaluado el área de influencia y su demanda potencial. Finalmente, mediante indicadores portuarios, se obtendrán valores óptimos relacionados con los puertos referentes y se realizará una comparación con el TPP, sobre la base de los servicios con que cuenta el puerto. De esta forma se obtendrá un conjunto de características básicas necesarias para desarrollar las fortalezas del TPP y convertirlo en un puerto moderno, competitivo con los puertos pares en la región, y se propondrá una estrategia de mejora en función de su crecimiento esperado.

Por lo tanto, el objetivo de esta investigación es identificar una estrategia de desarrollo para el TPP, mediante el aprovechamiento de las oportunidades encontradas y la reducción de los puntos débiles del puerto.

Con relación al TPP, se determinarán sus características; se identificarán y analizarán sus necesidades; se analizará la participación de sus principales actores; se definirán sus principales indicadores de competitividad; y se determinará la inversión necesaria para su activación, luego de realizar la evaluación económica y social respectiva.

1. Para el análisis total del TPP solo se seleccionaron los datos necesarios de dicha investigación.

Ante el crecimiento económico sostenible que ha mostrado el Perú en los últimos años, reflejado en el aumento de sus exportaciones, incremento de la inversión de capitales extranjeros, etcétera, se observa la necesidad de modernizar sus principales puertos marítimos para poder competir en la región. En esa dirección, la pregunta central que pretende resolver la presente investigación es: ¿qué necesita el TPP para mejorar su competitividad en el nivel de Sudamérica? A la vez, se requiere resolver los siguientes interrogantes: ¿cuáles son los FCE necesarios que debería tener un puerto de Sudamérica y cómo estos pueden reflejarse en un modelo de comparación general, que luego será aplicado al TPP? ¿Cuáles serían los principales indicadores para medir la competitividad del puerto de Paita? ¿Cuál es la posición competitiva del TPP con respecto a los demás puertos sudamericanos? ¿Cuáles serían las condiciones necesarias para que el puerto de Paita sea competitivo?

Como toda investigación, esta también ha contado con algunas limitaciones. Entre ellas, podemos mencionar el hecho de que el análisis solo ha considerado un puerto del país, el TPP; tiene un sesgo político, pues muchas de las propuestas y recomendaciones se basan en las entrevistas realizadas; existen pocas personas que conozcan a profundidad la problemática; no se pueden realizar comparaciones con otros puertos, porque cada uno de ellos tiene características muy particulares; el área de influencia del TPP, ya que no se incluyen estudios de comercio exterior (cómo o qué comerciar) ni turísticos (zonas atractivas para el turismo, hoteles, etcétera).

A pesar de ello, se espera obtener resultados sobre cuáles son los FCE necesarios para el inicio del desarrollo de un puerto competitivo, comparado con puertos afines de su región, y establecer un modelo que proponga mejoras en cada una de las áreas del TPP: estructuras, superestructuras, autoridad portuaria, eficiencia, competitividad, seguridad, etcétera, con el fin que pueda mantener una competitividad acorde con los demás puertos sudamericanos. Asimismo, a partir de la obtención de una serie de indicadores, se establecerán valores óptimos que servirán de referencia para el potencial desarrollo del puerto.