



Centro de Navegación
ARGENTINA

El Cabotaje y la Realidad Portuaria en el Perú

José Antonio Pejovés

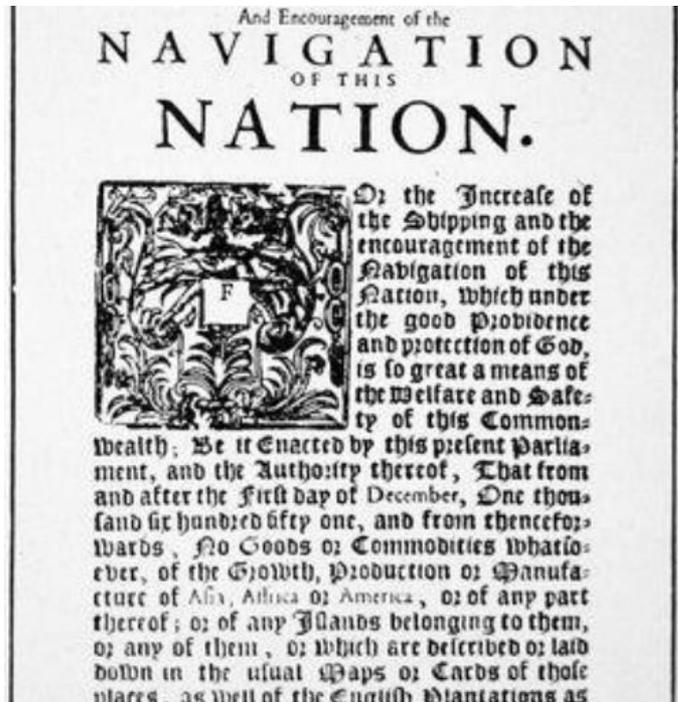
Abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo

Buenos Aires, 18 de marzo de 2024



El cabotaje en el Perú

- ▶ Muy pocos países en el mundo abren unilateralmente su cabotaje – esto viene desde Cromwell (1651) y se recuerda la Jones act (1920)-, siempre debería primar el principio de reciprocidad (trato nacional). Si uno ve las políticas marítimas en el mundo, se puede apreciar que lo que domina es la reciprocidad, doy para que des -*do ut des*-.



Cabotaje del puerto del Callao al puerto de Iquitos



Copia de una página del registro de la patente de 1856 de la goleta "Rafier" de Carlos Droy e Isidro Pejovés -mi cuarto abuelo-, para transportar guano desde las Islas Chincha a los puertos de Chancay y Huacho.

131

Berg. "Goleta Rafier"		"Rafier"		"Rafier"	
Antiguo	Nuevo	Dueño	Capitán	Propietario	Tonelaje
Rafier	Rafier	Don D. Carlos Droy y Isidro Pejovés	D. Juan de Dios	D. Juan de Dios	152 1/2
		D. Isidro Pejovés	Ant.	Ant.	70 1/2
			Comand.		

Se le expide licencia para que pueda tomar guano a las Islas de Chincha para los puertos de Chancay y Huacho el día 11 de Agosto de 1856.

Cambio de dominio y se le expide nueva patente con el nombre de "Colon" la goleta se halla registrada a 1853

Berg. "Goleta Josefa de Urubaro"		"Josefa de Urubaro"		"Josefa de Urubaro"	
Glide	Propietario	Dueño	Capitán	Propietario	Tonelaje
	Don Anselmo	Nacional	Don Anselmo	Urubaro	109 1/2

Panorama de la isla norte de las islas Chincha, con la flota esperando embarcar guano



NEGATIVE BY W. MOULTON.

Entered according to Act of Congress, in the year '65, by Alex. Gardner, in the Clerk's Office of the District Court of the District of Columbia.

POSITIVE BY A. GARDNER.

Rays of Sunlight from South America.

PANORAMA OF NORTH ISLAND, CHINCHA ISLANDS, WITH PART OF FLEET WAITING FOR GUANO.

No. 2.

Muelle en las islas Chincha, con la flota esperando embarcar guano



El cabotaje en el Perú

- ▶ En imitación de la política comercial que imperaba en las grandes potencias los códigos y reglamentos de comercio del periodo 1821-1848, contenían una legislación proteccionista.
- ▶ Los reglamentos de comercio de 1840 –gobierno de Gamarra -y 1852 –gobierno de Echenique-, reservan el cabotaje a los buques nacionales, sin embargo, las Administraciones de Aduana podían otorgar permisos a los buques extranjeros para que realicen el transporte en tráfico nacional.
- ▶ El Reglamento de comercio de 1864 –gobierno del general Pezet- ante la casi inexistencia de vapores de bandera peruana, suprime la reserva del cabotaje y lo abre a buques extranjeros que tenían privilegios desde una ley de 1862 (CSV, PSNC y Com.Gen.Tra).

El cabotaje en el Perú

- ▶ El cabotaje en el Perú, actualmente se rige por la Ley de reactivación y promoción de la marina mercante nacional –Ley N° Ley N° 28583-, modificada por la Ley N° 29475, por la Ley N° 30580 y por el Decreto Legislativo N° 1413.
- ▶ El tráfico de cabotaje está reservado a las empresas navieras nacionales, con capital social nacional o extranjero y a los buques de bandera peruana.

El cabotaje en el Perú

Ley de reactivación y promoción de la marina mercante, Ley N° 28583 (2005)

7.1 El transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, queda reservado, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria; salvo lo dispuesto en el numeral 7.4.

7.2 Para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente, y en los casos de inexistencia de naves propias o bajo las modalidades a que se refiere el párrafo 7.1, se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, por un período que no superará los seis (6) meses no prorrogables. -Ley N° 29475, (2009)



El cabotaje en el Perú

- ▶ El DL 1413 (2018) abrió el cabotaje por 3 años (hasta el 14.09. 2021), a todos los tráficos, excepto el transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.
- ▶ Es decir se abrió el cabotaje en la costa –marítimo- para el transporte de contenedores, vehículos, carga de proyectos, graneles sólidos y gas natural licuefactado... se mantuvo reservado el tráfico de hidrocarburos porque hay buques de bandera peruana.
- ▶ La apertura incluía empresas navieras extranjeras y buques de bandera extranjera.

El cabotaje en el Perú

Decreto Legislativo 683 (1991)

Artículo 3.- El transporte acuático comercial de pasajeros, así como de carga, cualquiera fuere su origen/destino, en tráfico nacional o Cabotaje, queda reservado exclusivamente en favor de los buques mercantes propios de bandera peruana, así como de los buques de bandera extranjera fletados u operados únicamente por Empresas Navieras Nacionales. (*)(**)

- ▶ (*) 3ra DC del DS N° 162-92-EF, la mención a empresas navieras nacionales contenida en este artículo debe entenderse referida a empresas navieras constituidas en el territorio nacional.
- ▶ (**) De conformidad con el artículo único del DS N° 028-2002-MTC, el transporte de contenedores vacíos no se considerará Cabotaje para los efectos de la reserva contemplada en el presente Artículo.

El cabotaje en el Perú

- ▶ La actual normativa no contempla beneficios como originalmente estaban normados en la Ley de reactivación y promoción de la marina mercante.
- ▶ Para que haya un cabotaje efectivo se deberían implementar mecanismos que lo promuevan, que incentiven el cambio de modo, del terrestre al marítimo.
- ▶ Como parte de los "mecanismos de promoción" aludidos en el proyecto de Ley N° 5175/2022 -PE, sería oportuno que volviesen a tener vigencia en el país, los beneficios tributarios y de acogimiento al régimen de admisión temporal que tenían las empresas navieras peruanas en la citada Ley de reactivación y promoción de la marina mercante nacional.

El cabotaje en el Perú

- ▶ En el art. 2° del referido proyecto se modifica el art. 4° del DL 1413, al consolidar la apertura del cabotaje marítimo -en todos los tráficos de carga salvo líquidos a granel distintos al gas natural licuefactado-, mediante la autorización en forma definitiva y ya no temporal, para que el servicio pueda ser prestado "por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú o en el extranjero, con capital social de origen nacional o extranjero".
- ▶ Quizá convendría abrir el cabotaje como está en la propuesta normativa, pero no en forma definitiva, habría que ver cómo se comporta el mercado y si es que en algún momento las empresas navieras nacionales se interesan por determinados tráficos. Por ejemplo, el tráfico de contenedores, si no hay empresas navieras peruanas que pongan buques a disposición para transportar contenedores entre puertos peruanos, ese vacío debería ser cubierto por empresas navieras extranjeras.

▶

El cabotaje en el Perú

- ▶ Es necesario crear mecanismos que incentiven el transporte marítimo en cabotaje. En la Unión Europea en una época se promovió el *short sea shipping*, que tiene relación con el cabotaje, con incentivos económicos. Por supuesto que no tenemos los recursos que tienen los europeos, pero podemos generar ciertos incentivos, por ejemplo, de carácter tributario o quizá algunas facilidades logísticas financiadas temporalmente por el Estado.

El cabotaje en el Perú

- ▶ El cabotaje en la Comunidad Andina (CAN) –Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú- se abrió entre los países miembros de la CAN mediante el art. 4 de la Decisión 659 (14.12.2006).

“Art. 4 Las medidas sobre transporte acuático-marítimo (*) de cabotaje listadas en la Decisión 510, quedarán liberalizadas a más tardar el 30 de octubre de 2007. Durante este período el CAATA, si lo considera necesario, podrá reunirse para presentar sus recomendaciones para lograr una implementación eficiente de la liberalización.

Ecuador mantendrá la reserva de carga para hidrocarburos consignada en el segundo párrafo del artículo 1 de la Decisión 314. Los Países Miembros se comprometen a revisar dicha reserva a más tardar 3 años después de la expedición de la presente Decisión, con miras a otorgar un trato preferencial a los Países Miembros”. (*) Incluye el transporte fluvial y lacustre. (Decisiones 439, 510, 629 y 634).

El cabotaje en el Perú

- ▶ Las bondades del cabotaje son indiscutibles. Desde la reducción del transporte carretero, una menor contaminación ambiental; dependiendo de las distancias menores costos por concepto de fletes y generación de empleo en el sector marítimo y logístico.

PBI + CE = aumento del tráfico marítimo

▶ Regla de oro (¿?) :

Crece el PBI de un país y su comercio exterior crece de 2 a 3 veces.

Si el 80% aproximadamente de ese comercio exterior se transporta por el modo marítimo (buques); aumentan los contratos y con ello las medidas de prevención, remedios y solución de disputas comerciales.

Productos peruanos tienen mejor posicionamien



Anuncios Google

Enviar comentarios

¿Por qué este anuncio? ⓘ



08/12/2022 Entre enero y octubre del presente año, el comercio exterior de bienes del Perú llegó a 98,402 millones de soles, monto que significó un aumento de 13.3% respecto a los registrado en el mismo período del 2021, informó el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur).

De acuerdo con el reporte mensual de comercio, elaborado por la Dirección General de Investigación y Estudios sobre Comercio Exterior del Mincetur, este crecimiento se logró gracias a un aumento en las exportaciones, que sumaron 52,723 millones de dólares (8.6%), e importaciones con 45,678 millones (19.4%).

Impacto

“Las iniciativas del Mincetur para promocionar los productos peruanos en diferentes mercados del mundo nos están permitiendo posicionarnos mejor a escala internacional. Ahora estamos próximos

Comercio Perú – Socios Comerciales (US\$ Millones)

ACUERDOS	Part. % X+M [**]	Intercambio Comercial			Exportaciones FOB			Importaciones FOB			Saldo Comercial	
		Enero-Octubre		Var%	Enero-Octubre		Var%	Enero-Octubre		Var%	Enero-Octubre	
		2021	2022		2021	2022		2021	2022		2021	2022
En vigencia ¹	92,0%	78 188	90 153	15,3%	43 698	48 168	10,2%	34 490	41 985	21,7%	9 208	6 183
China 2010	29,6%	28 069	29 235	4,2%	17 542	17 638	0,5%	10 527	11 596	10,2%	7 015	6 042
Estados Unidos 2009	18,0%	12 794	18 156	41,9%	5 539	6 987	26,1%	7 254	11 169	54,0%	-1 715	-4 183
Unión Europea 2013	10,4%	9 140	9 396	2,8%	5 514	5 745	4,2%	3 625	3 651	0,7%	1 889	2 094
Brasil 2006 ²	4,6%	3 431	4 679	36,4%	895	1 336	49,3%	2 537	3 343	31,8%	-1 642	-2 007
Japón 2012	3,4%	3 134	3 318	5,9%	2 343	2 500	6,7%	790	818	3,5%	1 553	1 683
Corea del Sur 2011	3,2%	2 984	2 950	-1,1%	2 272	2 199	-3,2%	712	751	5,5%	1 559	1 448
Canadá 2009	3,1%	3 080	3 077	-0,1%	2 268	2 198	-3,1%	812	879	8,3%	1 457	1 320
Chile 2009	2,9%	2 385	2 839	19,0%	1 400	1 644	17,5%	986	1 194	21,2%	414	450
México 2012	2,3%	1 906	2 300	20,7%	416	663	59,1%	1 489	1 637	10,0%	-1 073	-975
Argentina 2006 ²	2,4%	1 785	2 388	33,8%	132	185	39,5%	1 653	2 203	33,3%	-1 520	-2 019
Reino Unido 2020	2,1%	901	1 863	106,8%	720	1 668	131,6%	181	195	7,9%	539	1 472
Colombia 1969 ³	1,9%	1 611	1 852	15,0%	693	879	26,9%	918	973	6,0%	-225	-94
Suiza 2011 ⁴	1,8%	1 682	1 744	3,6%	1 576	1 624	3,1%	106	119	12,3%	1 469	1 505
Ecuador 1969 ³	1,9%	1 281	1 941	51,6%	752	1 099	46,1%	529	842	59,3%	223	256
Bolivia 1969 ³	1,7%	1 246	1 732	38,9%	558	720	29,0%	688	1 011	47,0%	-129	-291
Vietnam* 2021	0,7%	702	674	-4,0%	62	61	-2,1%	640	613	-4,1%	-577	-552
Panamá 2012	0,5%	504	522	3,7%	455	494	8,5%	49	29	-40,8%	407	465
Tailandia 2011	0,5%	482	468	-2,9%	102	103	0,5%	380	366	-3,8%	-278	-263
Australia 2020	0,2%	2 26	220	-2,7%	117	81	-31,2%	108	139	28,2%	9	-58
Costa Rica 2013	0,2%	137	151	10,5%	61	69	13,8%	76	82	8,0%	-15	-13
Paraguay 2006 ²	0,1%	179	114	-36,4%	13	15	11,6%	165	99	-40,3%	-152	-84
Uruguay 2006 ²	0,1%	125	97	-22,2%	27	29	6,5%	98	68	-30,1%	-71	-40
Singapur 2009	0,1%	107	96	-9,7%	32	11	-64,8%	74	85	14,4%	-42	-74
Noruega 2012 ⁴	0,1%	94	85	-9,7%	79	53	-33,1%	15	32	117,3%	64	21
Venezuela 2013	0,1%	79	113	43,3%	73	107	46,1%	6	7	9,0%	67	100
Nueva Zelanda* 2021	0,1%	82	88	6,4%	18	19	6,8%	64	68	6,3%	-46	-49
Honduras 2017	0,1%	37	48	31,8%	29	35	20,2%	7	13	79,2%	22	22
Cuba 2001	0,0%	5	6	15,4%	5	5	3,2%	1	1	121,4%	4	4
Islandia 2011 ⁴	0,0%	2	1	-37,1%	2	1	-32,6%	1	0	-49,7%	1	1
Por entrar en vigencia	0,2%	450	437	-3,0%	201	186	-7,2%	249	250	0,5%	-48	-64
Guatemala	0,2%	130	171	31,8%	88	84	-4,7%	41	87	109,3%	47	-3
Malasia 2021	0,3%	321	266	-17,0%	113	102	-9,2%	208	164	-21,2%	-95	-61
En Negociación	3,5%	3 485	3 474	-0,3%	2 163	2 189	1,2%	1 322	1 285	-2,8%	842	904
India 3,0%	2 882	2 915	1,1%	2 087	2 056	-1,5%	795	859	8,1%	1 293	1 197	
Turquía 0,5%	560	491	-12,2%	43	86	97,8%	516	406	-21,5%	-473	-320	
El Salvador 0,1%	43	67	56,0%	32	47	44,4%	11	20	91,5%	22	26	
Sin acuerdo	4,3%	4 702	4 338	-7,7%	2 498	2 180	-12,7%	2 203	2 158	-2,1%	295	22
Taipei Chino 0,8%	583	787	35,1%	285	447	56,7%	297	340	14,4%	-12	108	
Emiratos Árabes Unidos 0,5%	821	501	-39,0%	733	471	-35,7%	88	30	-66,1%	646	442	
Indonesia 0,5%	348	478	37,3%	54	67	25,3%	295	411	39,5%	-241	-344	
Hong Kong 0,3%	278	243	-12,6%	264	221	-16,4%	14	22	61,9%	251	199	
Arabia Saudita 0,1%	155	106	-32,0%	8	9	21,0%	147	96	-34,8%	-140	-87	
Sudáfrica 0,1%	99	93	-6,2%	70	52	-26,7%	28	41	44,3%	42	11	
Israel 0,1%	79	97	22,6%	12	15	24,7%	67	82	22,2%	-55	-67	
Resto 2,3%	1 636	1 699	3,8%	915	814	-11,1%	722	886	22,7%	193	-72	
Países en conflicto	0,4%	702	334	-52,4%	157	83	-46,7%	546	251	-54,1%	-389	-167
Rusia 0,4%	563	317	-43,7%	149	80	-46,5%	414	237	-42,7%	-265	-157	
Ucrania 0,0%	139	17	-87,6%	7	4	-49,4%	132	14	-89,7%	-125	-10	
Total	100,0%	86 825	98 402	13,3%	48 561	52 723	8,6%	38 264	45 678	19,4%	10 297	7 045
Bloques Comerciales												
Foro APEC	66,3%	58 273	65 591	12,6%	33 163	35 049	5,7%	25 111	30 542	21,6%	8 052	4 507
CPTPP	13,1%	11 942	12 878	7,8%	6 771	7 281	7,5%	5 171	5 597	8,2%	1 601	1 684
Unión Europea UE	10,0%	9 140	9 396	2,8%	5 514	5 745	4,2%	3 625	3 651	0,7%	1 889	2 094
Alianza del Pacífico AP	7,1%	5 902	6 991	18,5%	2 509	3 186	27,0%	3 393	3 805	12,1%	-884	-619
Mercosur	7,3%	5 519	7 278	31,9%	1 067	1 564	46,6%	4 452	5 713	28,3%	-3 385	-4 149
Comunidad Andina CAN	5,5%	4 138	5 525	33,5%	2 003	2 698	34,7%	2 135	2 826	32,4%	-132	-128
Continentes⁵												
Asia	43,9%	41 974	43 153	2,8%	26 182	26 069	-0,4%	15 792	17 083	8,2%	10 391	8 986

Reporte de Proyección de las Exportaciones 2023 y 2024

📅 10 octubre, 2023 👤 Carlos Adriano Pérez 👁 1125 Views

Octubre 2023

En 2023, las exportaciones peruanas caerían 1.3% y, en el 2024, solo crecerían 1.9% ante condiciones climatológicas adversas y repercusiones de conflictos sociales, agudizado por la baja cotización de commodities y desaceleración económica mundial.

En el 2023 las exportaciones peruanas caerán 1.3%, alcanzando la cifra de U\$S 62.8 mil millones, con lo cual cortarán dos años de crecimiento consecutivo luego de la crisis del COVID 19. Mientras que en el 2024 tendrán un débil crecimiento de sólo 1.9%, sumando U\$S 64.1 mil millones.

Este deterioro de nuestros despachos al exterior estará explicado por factores externos como las menores cotizaciones promedio de *commodities* mineros, hidrocarburos, agrícolas, agravado por en un contexto de desaceleración económica mundial.

Asimismo, factores internos, como los conflictos sociales registrados en los dos primeros meses del 2023, aunado a factores climatológicos adversos como el fenómeno de El Niño incidirán negativamente en nuestras exportaciones. Informe completo en el documento adjunto.



“MSC Loreto”, el buque portacontenedores más grande del mundo operado por MSC –Ginebra, Aponte-. 24346 Teus.
Eslora: 399.99 m. -4 canchas-, manga: 61.3 m.



CMA CGM “Alexander von Humboldt, el buque portacontenedores más grande que ha arribado al Perú. 16,022 Teus. Llegó al Callao en septiembre de 2023. Eslora: 396 m., manga: 52 m.

Muelle Sur del Callao (DP World)



Terminal de Contenedores Muelle Sur del Puerto del Callao (DP World Callao, 2006 –etapa 1, 350 millones de dólares aprox., inversión comprometida de 704,8 millones de dólares-. (6 grúas pp y 1 spp)

Muelle Sur del Callao (DP World)



Puerto del Callao (DP World). Expansión que permitirá recibir buques de hasta 21,000 TEU (40 hectáreas de patio, 40 grúas).

MUELLE BICENTENARIO



Tendremos **1050 metros de muelle** para atender hasta **3 buques** en simultáneo.



El Muelle Bicentenario contará con **3 nuevas QC** (grúas de muelle) y **12 RTGs** (grúas de patio) **eléctricas**.



Compromiso con el medio ambiente: todos los nuevos equipos serán eléctricos y alcanzaremos la carbono neutralidad en el 2030.



Nuestra nueva capacidad alcanzará **2.7 millones de TEUs anuales** (un crecimiento del 80%).



Este proyecto tiene una inversión aproximada de **US\$ 350 millones**.

Imagen 3D referencial del proyecto.

Terminal Norte del Callao (APM Terminals)



Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (APM Terminals Callao, 2011) –etapas 1 y 2, 346 millones de dólares aprox., inversión comprometida de 883,5 millones de dólares 5 etapas-, 5 grúas pp.

Terminal Norte del Callao (APM Terminals)



Terminal Norte del Callao (APM Terminals)

- ▶ En diciembre de 2023 **APM Terminals Callao** inició las obras de la etapa 3A del Proyecto de Modernización de la Terminal Multipropósito Norte del Puerto del Callao, por US\$95 millones. Se instalarán 2 descargadores continuos de flujo libre de granos, que mejorarán la productividad de descarga. Cabe mencionar que APM Terminals Callao maneja el 73% del trigo, el 54% del maíz y el 100% de la cebada que arriba al Perú.
- ▶ Una vez que la terminal alcance los 1,1 millones de TEU anuales, se iniciará la etapa 3B con una inversión de US\$328 millones. Sin embargo, APM Terminals Callao buscará invertir aproximadamente US\$500 millones, superando así en un 50% su obligación contractual en la adenda.
- ▶ La Etapa 3B adicionará un nuevo muelle de contenedores de 440 m y obras de dragado que facilitarán la recalada de portacontenedores de hasta 400 metros de eslora con un calado de 16 metros. Adquirirán 4 grúas pórtico Ship-to-Shore Súper Post-Panamax, 12 grúas pórtico eléctricas sobre neumáticos (RTG) y aumentarán la capacidad del puerto para manejar más de 2,8 millones de TEU, más del doble de la capacidad existente.

Ranking portuario (Ricardo Sánchez, marzo de 2024, LinkedIn)

#	Nombre		Throughput, en '000 TEU					Cambio	
			2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022	2023/2019
	Puerto / terminal	País							
1	Panamá Caribe (área de Colón)	Panamá	4379	4455	4916	5103	4869	-4,6%	11,2%
2	Santos	Brasil *	4165	4232	4443	4451	4284	-3,8%	2,9%
3	Manzanillo	México Pacífico	3069	2910	3371	3474	3699	6,5%	20,5%
4	Panamá Pacífico	Panamá	2899	3162	3563	3349	3370	0,6%	16,3%
5	Cartagena Bay	Colombia	2932	3127	3344	3141	3299	5,0%	12,4%
6	El Callao (todas las terminales)	Perú	2314	2251	2486	2461	2703	9,8%	16,8%
7	Guayaquil (todas las terminales)	Ecuador	2074	2071	2163	2170	2254	** 3,9%	8,7%
8	Lázaro Cárdenas	México Pacífico	1319	1064	1686	2027	1869	-7,8%	41,7%
9	San Antonio	Chile	1706	1557	1840	1683	1575	-6,4%	-7,7%
10	Moin/Limón	Costa Rica	1247	1213	1319	1321	1366	** 3,4%	9,6%
11	Buenos Aires, área metropolitana	Argentina ***	1485	1372	1446	1360	1279	-4,9%	-13,0%
12	Itajaí-Navegantes	Brasil	1235	1273	1610	1493	1268	-15,1%	2,6%
13	Paranaguá	Brasil	865	925	1044	1114	1186	6,5%	37,1%
14	Veracruz	México Golfo	1144	1006	1165	1187	1148	-3,2%	0,4%
15	Montevideo	Uruguay	750	765	978	1085	1125	3,7%	50,1%
16	São Francisco do Sul, Itapoá	Brasil	735	713	816	886	1066	20,3%	45,0%
17	Buenaventura (todas las terminales)	Colombia	1453	1019	1083	1211	1020	** -13,2%	-27,7%
18	Altamira+ Tampico	México Golfo	889	777	902	878	886	0,9%	-0,3%
19	Valparaíso	Chile	905	735	793	803	785	** -2,2%	-13,2%
20	Puerto Cortés	Honduras	644	551	701	769	753	-2,1%	16,9%

Ranking portuario de la CEPAL. (“Informe Portuario 2021”, mayo de 2022)

Cuadro 4

Clasificación de los puertos o zonas portuarias de acuerdo con el comportamiento del *throughput* en 2021

(Throughput en TEU; variación sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	Puerto, país	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del <i>throughput</i> en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
1	1	CCT, MIT, Cristóbal (Caribe), Panamá	4 454 902	4 915 975	10,3
2	2	Santos (incluye Santos y DP World), Brasil	4 232 046	4 442 876	5,0
3	3	Balboa, Rodman (PSA) (Pacífico), Panamá	3 161 658	3 563 432	12,7
4	4	Bahía de Cartagena, Colombia	3 203 539	3 444 178	7,5
5	5	Manzanillo, México	2 909 599	3 371 438	15,9
6	6	El Callao (terminales de uso público), Perú	2 250 827	2 486 425	10,5
7	7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2 071 124	2 163 151	4,4
8	8	Kingston, Jamaica	1 611 637	1 975 401	22,6
9	9	San Antonio, Chile	1 556 708	1 840 458	18,2
15	10	Lázaro Cárdenas, México	1 063 675	1 686 076	58,5
13	11	Freeport, Bahamas	1 231 703	1 642 780	33,4
12	12	Itajaí (incluye Portonave - Terminais Portuários De Navegantes), Brasil	1 273 469	1 610 092	26,4
11	13	Buenos Aires (A.M.B.A.), Argentina	1 371 980	1 446 452	5,4
10	14	San Juan, Puerto Rico	1 490 218	1 438 738	-3,5
14	15	Limón+APM, Costa Rica	1 213 431	1 319 372	8,7
18	16	Caucedo, República Dominicana	950 219	1 265 459	33,2

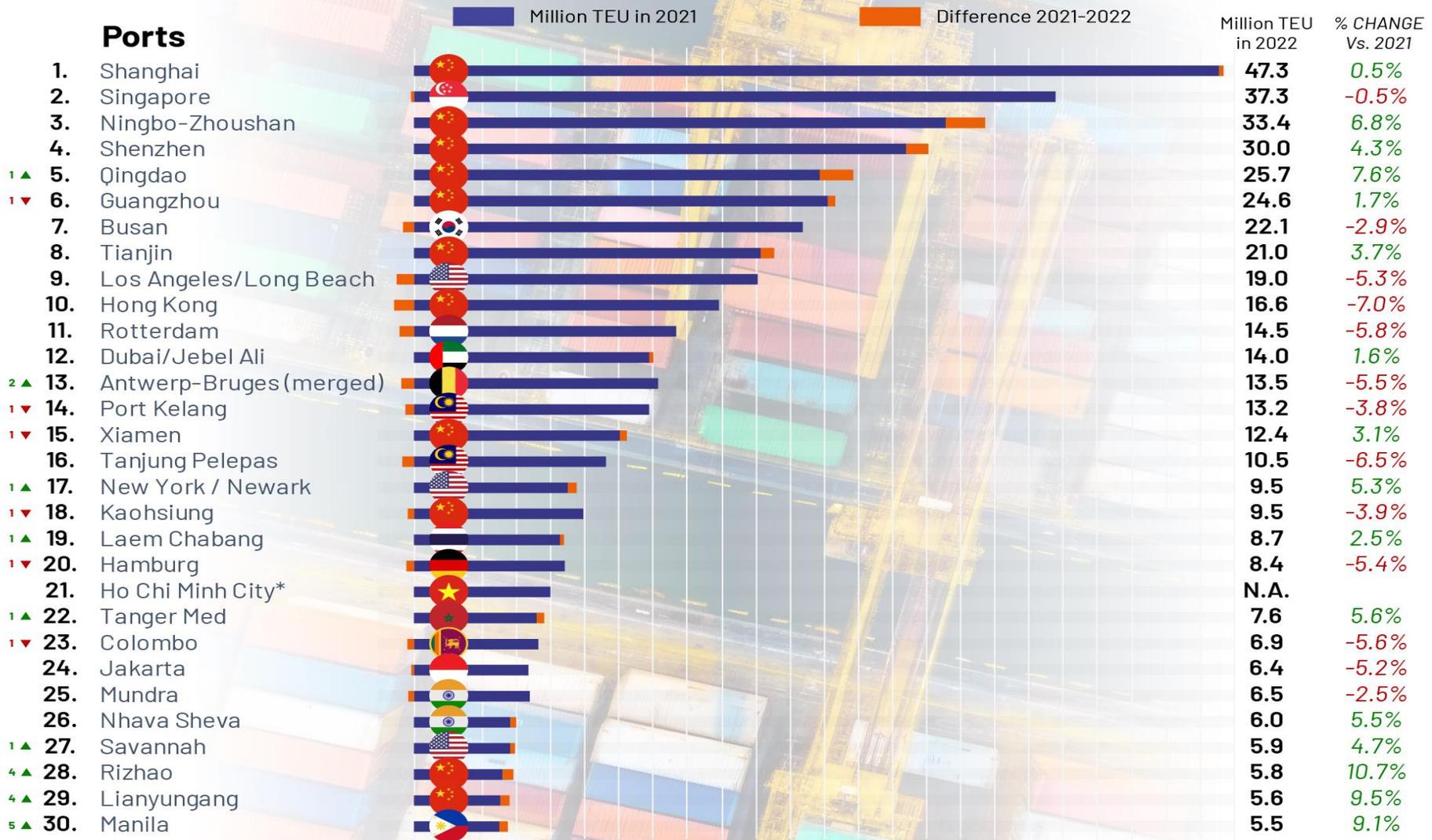
Movimiento de TEU / terminales portuarias peruanas

Movimiento de contenedores en los terminales portuarios de uso público y privado Año 2023 / 2022 (TEUs)

Terminal Portuario	Uso	Año 2023	Año 2022	Variación (%) 2023/2022
T Zona Sur Callao - DPWC	Público	1,642,399	1,463,498	12.2%
TNM Callao - APMTC	Público	1,115,030	997,695	11.8%
TP General San Martín - PARACAS	Público	28,246	13,575	108.1%
TP Ilo - ENAPU	Público	4,355	3,371	29.2%
TP Iquitos - ENAPU	Público	22	4	450.0%
TP Matarani - TISUR	Público	7,280	5,209	39.8%
TP Paita - TPE	Público	323,647	355,467	-9.0%
TP Pucallpa - LPO	Público	8,556	7,162	19.5%
TP SOUTHERN PERU - Ilo	Privado	23,241	26,428	-12.1%
TP Yurimaguas - COPAM	Público	1,158	1,071	8.1%
Total TEUs		3,153,934	2,873,480	9.8%

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional
Elaborado por el área de Estadísticas – APN

TOP 30 CONTAINER PORTS BY TOTAL SEA CARGO TRAFFIC IN 2022



*Volume of HCMC ports in 2022 hasn't been published yet

Based on The Top 30 Container Ports Ranking by **ALPHALINER**

Puerto de Shanghai (China)





中远海运港口秘鲁钱凯公司
COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU

The Ports for ALL

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

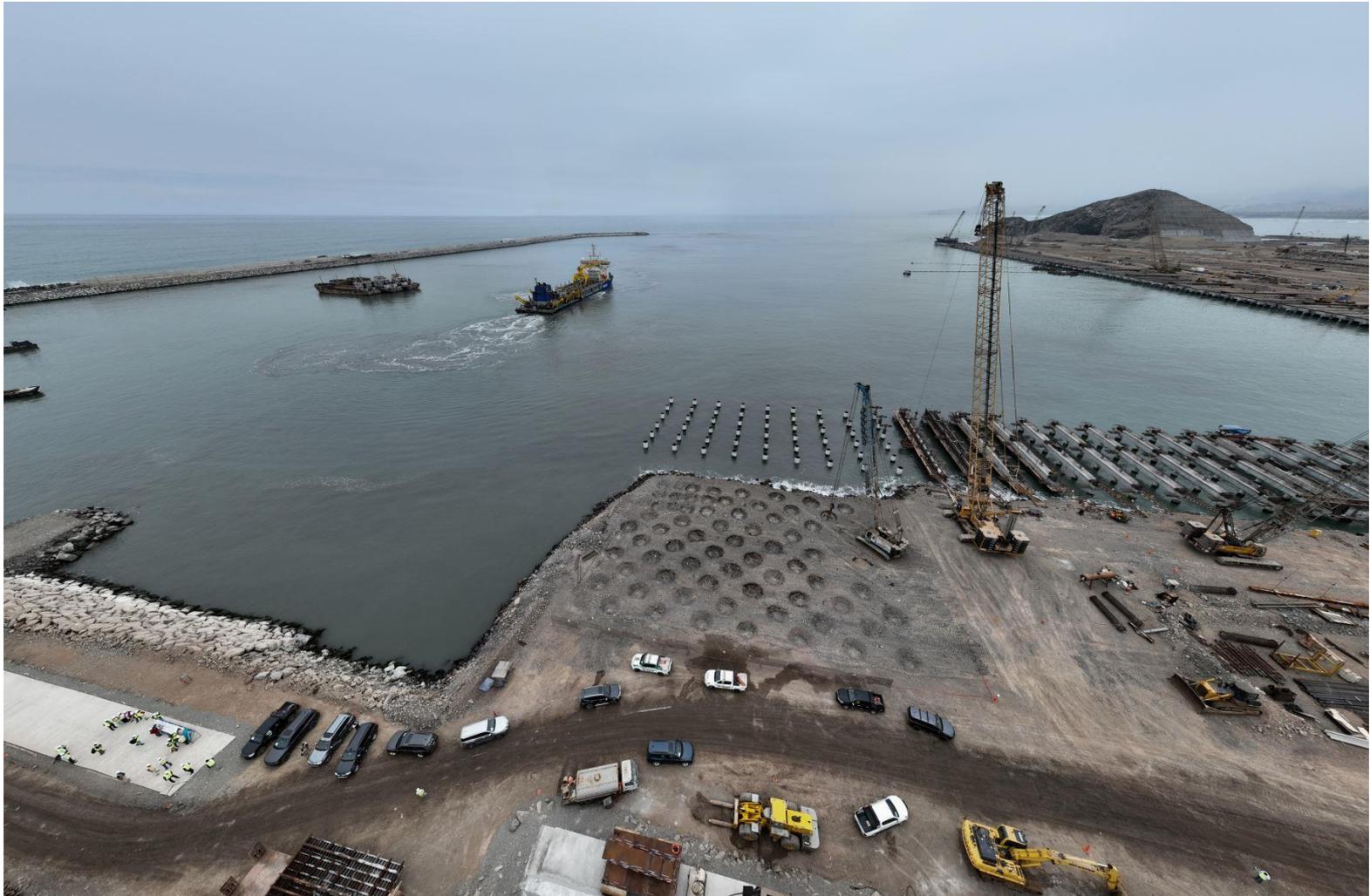


-
- ▶ El proyecto Chancay -Cosco de China y Volcan de Perú- a 50 Km al norte del puerto del Callao consiste en un terminal portuario multipropósito que contará con dos terminales especializados: (i) un terminal de contenedores que incluirá 11 amarraderos y (ii) un terminal de carga a granel, carga general y carga rodante que tendrá 4 amarraderos. Será desarrollado por etapas.
 - ▶ Es un proyecto cuya primera etapa se desarrollará en un área de 141 hectáreas y con una inversión de US\$ 1,300 millones. La primera etapa incluye el complejo de ingreso, el túnel viaducto subterráneo y la zona operativa portuaria, que a su vez comprende el terminal de contenedores con dos sitios de atraque y el terminal de carga a granel, carga general y rodante con dos amarraderos.

Proyecto del puerto de Chancay



Proyecto del puerto de Chancay



Proyecto del puerto de Chancay



Proyecto del puerto de Chancay

- ▶ Las obras del nuevo Terminal Portuario Multipropósito de Chancay tienen un avance de casi 60 %, proyectándose su inauguración en la celebración de la Cumbre Presidencial del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que se realizará en Perú durante el cuarto trimestre de 2024.

Inversiones portuarias en el Perú

- ▶ Muy buena coyuntura de las inversiones en infraestructura portuaria en el Perú, provenientes de las concesiones y de autorizaciones de uso de áreas acuáticas.
- ▶ De acuerdo con el modelo del sistema portuario peruano se trata de nuevas obras en terminales portuarios de uso público o general (DPW Callao, APM Callao y Chancay) y uso privado o exclusivo (Shougang); todos son terminales marítimos de alcance nacional lo que supone su interconectividad con el comercio marítimo internacional, con sistemas de transporte intermodal o multimodal, y su influencia en la economía de más de una región del país; son terminales portuarios multipropósito o polivalentes (APM Callao y Chancay) y especializados (DPW Callao y Shougang).

Inversiones portuarias en el Perú

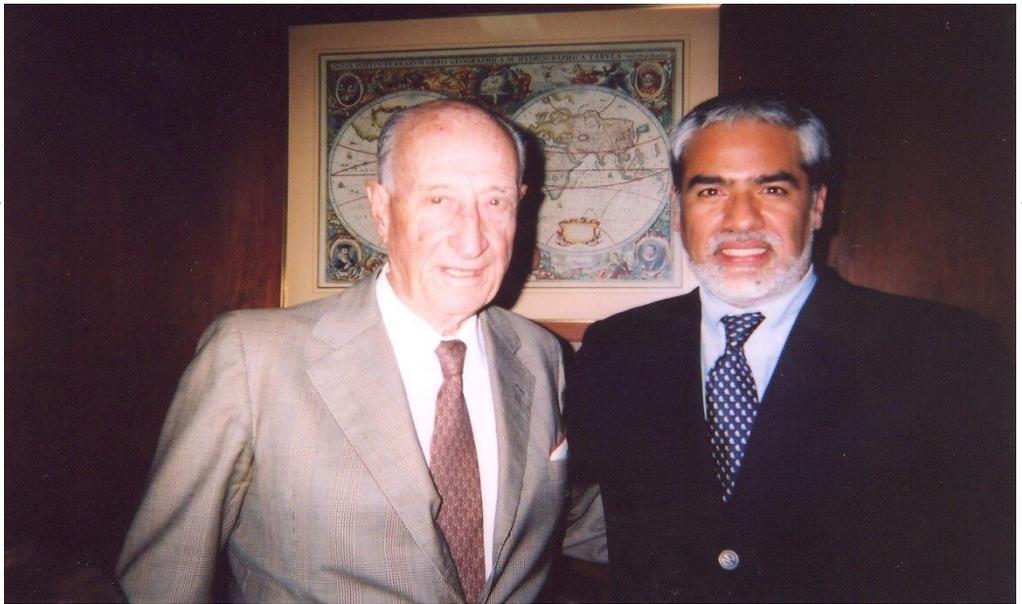
- ▶ En el Perú se han concesionado 8 puertos mediante el mecanismo APP con una inversión ejecutada de US\$ 2,027 millones y un compromiso de inversión de US\$ 3,447 millones. En los que sobresalen los terminales del Callao, que vimos antes: Muelle Sur (operado por DP World) y el Terminal Norte (operado por APM Terminals).
- ▶ A este compromiso de inversión de US\$ 3,447 millones mediante las APP, se suma la inversión en el nuevo mega puerto de Chancay, que vimos también antes y que prevé un monto de inversión superior a US\$ 3,000 millones.

Inversiones portuarias en el Perú

- ▶ Por último PROINVERSIÓN viene promoviendo dos proyectos portuarios: Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona y el Terminal Portuario Internacional de Chimbote. Dos iniciativas privadas autosostenibles, bajo la modalidad de Asociaciones Público – Privadas (APP) que van a requerir una inversión aproximada de US\$ 600 millones.

Inversiones portuarias en el Perú (agenda pendiente)

- ▶ La agenda complementaria urgente, requiere inversiones en los accesos terrestres no solamente para que fluya sin demoras costosas la intermodalidad -o multimodalidad- sino para que haya un equilibrio satisfactorio en la relación ciudad-puerto, que mitigue especialmente el tráfico vehicular urbano y mejore la calidad de vida de los ciudadanos.
- ▶ No menos importante en la agenda pendiente, es el perfeccionamiento de las normas portuarias y marítimas, para darle consistencia al sistema portuario, mejorar la institucionalidad venida a menos en los últimos años, y para que los usuarios dispongan de una Ley de navegación marítima moderna que reemplace al obsoleto Libro III del Código de Comercio de 1902 que sigue vigente.



¡ Muchas Gracias !