

Carga movilizada por puertos peruanos cayó 3,4% en el 2022

Los puertos comerciales son infraestructuras claves para el desarrollo de un territorio. Suponen una puerta al mundo para el envío y recepción de una gran variedad de mercancías, contribuyendo a la riqueza y a la actividad comercial del territorio que forma parte de su área de influencia.

La importancia de un puerto está determinada por diversos factores. Los más destacados son la ubicación estratégica, su tamaño y capacidad para recibir embarcaciones, el volumen de mercancías movilizadas, la agilidad de sus maniobras para cargar y descargar mercancías o la política fiscal del país donde se encuentran, entre otros.

Durante el 2022, los puertos peruanos recibieron y despacharon 14.701 y 14.987 naves, respectivamente. Ello representó una disminución del 21% en naves recibidas con respecto al 2021.

En enero del 2023, los terminales portuarios peruanos recibieron 1.319 naves, cifra 17,5% menor a similar mes del 2022; y se despacharon 1.340 naves a nivel nacional.

Número total de naves recepcionadas y despachadas por Autoridad Portuaria Nacional (APN) (2021 - 2023)

PUERTO	AÑO 2021		AÑO 2022		AÑO 2023*		VARIACIÓN % 2021 - 2022	
	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho	Recepción	Despacho
Marítimo	5.522	5.552	5.652	5.726	486	491	2,40%	3,10%
Callao	3.012	3.032	2.967	3.023	245	249	-1,50%	-0,30%
Paita	572	569	596	600	63	65	4,20%	5,40%
Matarani	488	493	520	519	35	37	6,60%	5,30%
Pisco	389	394	451	449	37	40	15,90%	14,00%
Salaverry	246	249	256	259	23	23	4,10%	4,00%
Ilo	269	269	281	280	29	27	4,50%	4,10%
Talara	153	154	141	147	10	8	-7,80%	-4,50%
Bayóvar	136	138	147	147	12	11	8,10%	6,50%
San Nicolás	118	114	121	126	14	11	2,50%	10,50%
Eten	37	40	48	47	6	7	29,70%	17,50%
Supe	59	59	51	52	5	5	-13,60%	-11,90%
Zorritos	2	4	21	25	4	3	950%	525%
Chancay	25	22	32	30	1	2	28,00%	36,40%
Huacho	-	-	1	1	-	-	-	-
San Juan de Marcona	16	15	19	21	2	3	18,80%	40,00%
Fluvial	13.085	13.786	9.048	926	833	849	-30,90%	-32,80%
Iquitos	3.887	4.016	3.422	3.462	283	277	-12,00%	-13,80%
Santa Rosa	446	985	376	563	30	30	-15,70%	-42,80%
Nauta	2.736	2.727	1.246	125	119	124	-54,50%	-54,20%
Yurimaguas	2.779	2.791	1.559	1.571	210	213	-43,90%	-43,70%
Pucallpa	3.237	3.267	2.445	2.414	191	205	-24,50%	-26,10%
Lacustre	-	-	1	1	-	-	-	-
Puno	-	-	1	1	-	-	-	-
TOTAL NAVES	18.607	19.338	14.701	14.987	1.319	1.340	-21,00%	-22,50%

(*) actualizado a enero

Fuente: APN

Elaboración: IDEXCAM

Portacontenedores

A nivel nacional, en el 2022 se recibieron 1.476 naves portacontenedores, un 3,2% más con respecto al 2021; mientras que en enero de este año arribaron 139 naves portacontenedores, un 12,1% más que en similar mes del 2022.

Los puertos que recibieron más portacontenedores fueron el Callao, que registró el 68,5% del total de los que arribaron al país en el 2022 y Paita, que acumuló el 26,1%.



PUERTO	Portacontenedor			Variación
	Año-21	Año-22	Año-23*	%
Total	1.430	1.476	139	3,20%
Callao	1.033	1.011	91	-2,10%
Paita	318	385	40	21,10%
Pisco	38	35	4	-7,90%
Matarani	20	22	2	10,00%
Ilo	21	22	2	4,80%
Salaverry	-	1	-	-

(*) actualizado a enero

Fuente: APN

Elaboración: IDEXCAM

Barcos graneleros

Las naves graneleras son las que se dedican al transporte de cargas secas a granel, tales como granos, minerales o fertilizantes. Suelen ser de gran tamaño y normalmente navegan a gran velocidad. También pueden transportar madera, productos derivados del acero y maquinaria. En el 2022, los puertos peruanos atendieron 1.494 naves graneleras, cifra 3,4% menor en comparación con el 2021. Mientras que en enero del 2023, se atendieron 123 barco graneleros, 1,6% menos que en similar mes del 2021.

El Callao fue el principal puerto que atendió a este tipo de naves en 2022 al acumular el 45,4% del total. Le siguieron los puertos de Matarani y Salaverry, con el 17,3% y 10,2%, respectivamente.

Número total de graneleros recibidos por puerto (2021 - 2023)

PUERTO	Granelero			Variación
	Año-21	Año-22	Año-23*	%
Total	1.547	1.494	123	-3,40%
Callao	714	679	53	-4,90%
Matarani	260	259	20	-0,40%
Salaverry	154	152	13	-1,30%
San Nicolás	112	113	14	0,90%
Bayóvar	97	91	6	-6,20%
Otros	210	200	17	-4,80%

(*) actualizado a enero

Fuente: APN

Elaboración: IDEXCAM

Naves tanqueras

Los barcos tanqueros se dedican al transporte a granel de cargamentos líquidos o gaseosos de naturaleza inflamable, tales como el petróleo y sus derivados, productos químicos o gas licuado. Algunos son tan grandes que en su superficie pueden entrar hasta cinco campos de fútbol.

En el 2022, los puertos peruanos atendieron 1.598 naves de este tipo a nivel nacional. La cifra es 3,2% mayor que la registrada en el 2021. El mayor movimiento de estas naves se dio en el Callao (43,1%), seguido por el puerto de Pisco (13,8%), Ilo (11,6%) y Matarani (8,5%).



PUERTO	Tanquero			Variación
	Año-21	Año-22	Año-23*	%
Total	1.549	1.598	128	3,2%
Callao	717	688	53	-4,0%
Pisco	200	221	20	10,5%
Ilo	171	186	17	8,8%
Matarani	106	136	10	28,3%
Talara	139	128	6	-7,9%
Salaverry	50	51	6	2,0%
Otros	166	188	16	13,3%

(*) actualizado a enero

Fuente: APN

Elaboración: IDEXCAM

Contenedores movilizados

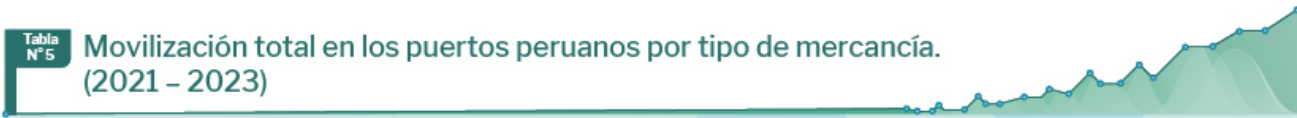
Durante el 2022, los terminales portuarios de uso público a nivel nacional movilizaron mercancía por 25'840.150 de toneladas métricas, -6,94% con respecto al 2021.

En cuanto a número de contenedores movilizados, en el 2022 los terminales portuarios de uso público presentaron una disminución de 0,6% con respecto al 2021. Así el Muelle Sur, administrado por **DP World Callao (DPWC)**, disminuyó su movimiento de contenedores (TEUS) en 2,6%; mientras que el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (TNM Callao) , administrado por **APM Terminals Callao (APMTC)**, aumentó su movimiento de contenedores (TEUS) en 1,4%.

Finalmente, en cuanto al total de la carga movilizada en los puertos marítimos a nivel nacional, esta fue de 54'079.754 TM,

-3,4% respecto al 2021.

Cabse señalar que el Terminal Portuario Matarani, administrado por Tisur, disminuyó su movimiento de granel sólido en 0,8% y aumentó su movimiento de carga fraccionada en 3% el 2022 versus el 2021. A su vez, el TNM Callao, administrado por APMTC, disminuyó su movimiento de carga fraccionada en 11,6% y redujo su movimiento de granel sólido en 4,5%, en el mismo período referido.



Tipo de Mercancía		Año-21	Año-22	Año-23*	Variación %
Contenedores	TEUS	2'863.235	2'847.044	233.731	-0,60%
	Unidad	1'653.087	1'618.790	132.96	-2,10%
	TM	27'769.940	25'840.150	2'094.880	-6,90%
Carga Fraccionada	TM	4'810.715	4'481.480	247.601	-6,80%
Graneles Sólidos	TM	20'121.812	20'449.768	1'427.842	1,60%
Graneles Líquidos	TM	2'902.047	2'903.722	151.266	0,10%
Carga Rodante	TM	399.329	404.634	35.814	1,30%
CARGA TOTAL TM		56'003.843	54'079.754	3'957.403	-3,40%

(*) actualizado a enero

Fuente: APN

Elaboración: IDEXCAM

Puerto de Chancay

A toda la esta estadística portuaria mostrada líneas arriba se le sumará, en poco tiempo, el Puerto de Chancay (Huaral-Lima), el cual cuenta con tres componentes de mil hectáreas aproximadamente:

1. Una zona operativa portuaria que comprende los muelles, espigones, canales de ingreso marítimo y espacios de almacenamiento para contenedores carga a granel y rodante, área de mantenimiento y talleres. La referida zona cuenta a la fecha con un avance del 60% en su construcción.
2. El complejo de ingreso que incluye el antepuerto vehicular, un edificio de zonas administrativas y oficinas para Aduanas y Sunat, así como puertas de ingreso, una planta de residuos sólidos, área aduanera y un área de apoyo logístico. Dicho complejo de ingreso cuenta con un avance del 30% en su construcción.
3. Finalmente, un túnel viaducto subterráneo que conecta el complejo de ingreso con la zona operativa y que tiene una longitud de 1,8 kilómetros que servirá para el tránsito de carga. Dicha obra está al 37% de avance.

Con el puerto de Chancay operando, se espera que se aligere la carga del puerto de Callao en un 30%, generando con ello un Nodo que hará crecer el mercado peruano, generando así oportunidades de negocio, disminución de tráfico de vehículos de carga en las carreteras, además de buscar mejorar la conectividad entre ambos puertos.

Esta obra tendrá un impacto positivo en la economía y logística portuaria del país, ya que podrá contar con el ingreso de barcos de gran tamaño, como los son las embarcaciones triples E, además de embarcaciones de hasta 18mil TEU. Este es el primer puerto de inversión privada de uso público en la Costa peruana con una inversión de US\$ 230 millones, orientada a carga contenerizada, carga de proyecto, a granel fraccionada y rodada, pero que no contempla cargas minerales a granel ni materiales peligrosos. El Terminal Prontuario de Chancay, podría entrar a operar el segundo

semestre del 2024.

Cabotaje

En cuanto al **cabotaje**, la normativa peruana vigente permite el transporte de mercancías en cabotaje entre los puertos del litoral peruano, sea efectuado, exclusivamente, por naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional (*Art. 7 Ley 28583, Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional*).

Esta situación fue ratificada por las disposiciones del *Decreto Legislativo 1413* del 2018, en el cual se señalaba que el tráfico de **cabotaje marítimo** de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Exceptuándosele de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 4, en los numerales 7.1, 7.2 y 7.3 del artículo 7, en el numeral 13.6 del artículo 13 y en la *Segunda Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 28583, de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional* (Art. 4 del Decreto Legislativo 1413, que busca promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.

En esta misma norma legal, en forma temporal (3 años) se exceptuó del requisito de constitución en el Perú. Esta excepción estuvo vigente hasta agosto del 2022.

Sobre el particular la Cámara de Comercio de Lima ha expresado en reiteradas oportunidades su posición favorable al fortalecimiento del cabotaje marítimo ya que puede generar numerosos beneficios, incluidos los siguientes:

1. Reducción de costos de transporte, al permitir el transporte eficiente entre puertos nacionales.
2. Impulso al comercio interno, al facilitar el transporte de mercancías entre regiones.
3. Descongestión de infraestructuras terrestres, al disminuir la congestión en las carreteras y autopistas.
4. Sostenibilidad y reducción de emisiones, en términos de emisión de carbono y consumo de combustible.
5. Permite la sinergia de esfuerzos entre las empresas de transporte terrestre que trasladarían las cargas desde y hacia los puertos, generando mayor ocupación en sus unidades.

Por todo lo anterior, estamos convencidos que es necesario que se autorice la prestación del servicio de cabotaje en forma indistinta, a empresas constituidas tanto en el país como en el extranjero, siempre y cuando cumplan con las condiciones de navegabilidad que aseguren un transporte seguro, permitiendo con ello ampliar la oferta de transporte de mercancías y personas.