

# Nota sectorial del sector naval en Perú

Antena de Perú

26/09/2022

Elaborado por:  
Emilio Guardia Sepúlveda  
Diego Álvarez Zapata

## Índice

|   |    |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN Y ALCANCE .....   | 4  |
| 2. CARACTERIZACION GENERAL DE PERÚ. ....  | 4  |
| 3. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR NAVAL.....                                  | 8  |
| 3.1. DELIMITACIÓN DEL SECTOR .....  | 9  |
| 3.2. ACTORES: PÚBLICOS, PRIVADOS Y PRINCIPALES ASTILLEROS.....                    | 9  |
| 3.2.1. Principales actores públicos .....   | 9  |
| 3.2.2. Principales actores privados.....  | 12 |
| 3.2.3. Principales astilleros del Perú.....                                       | 13 |
| 3.3. PUERTOS.....   | 14 |
| 3.3.1. Clasificación de los puertos .....   | 15 |
| 3.3.2. Gestión de los puertos .....   | 16 |
| 3.3.3. Puertos principales.....   | 20 |
| 4. MODALIDADES DE INVERSIÓN .....   | 27 |
| 4.1. INVERSIÓN PÚBLICA .....  | 27 |
| 4.2. ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP) .....                                    | 28 |
| 4.3. DERECHO DE USO DE ÁREA ACUÁTICA Y FRANJA RIBEREÑA .....                      | 30 |
| 4.5. PROYECTOS EN ACTIVOS (PA) .....  | 31 |
| 4.6. TRATADOS ESTADO-ESTADO.....  | 31 |
| 5. BARRERAS DE ENTRADA Y ACCESO AL MERCADO .....                                  | 32 |
| 5.1. TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC) PERÚ - UNIÓN EUROPEA .....                   | 32 |
| 5.2. CONTRATACIÓN PÚBLICA.....  | 33 |
| 5.3. CONVENIO DE ESTABILIDAD JURÍDICA Y REGISTRO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA ..... | 34 |
| 5.4. GARANTÍAS EXIGIDAS.....  | 35 |
| 5.5. LIMITACIONES EN LA ADJUDICACIÓN DE PROYECTOS.....                            | 36 |

|   |    |
|---|----|
| 6. PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA EL SECTOR.....                                  | 36 |
| 6.1. Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).....                        | 37 |
| 6.2. Programación multianual de presupuesto 2019-2022.....                    | 38 |
| 6.3. Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) ..... | 39 |
| 6.4. Proyectos de modernización portuaria en 2021 – 2022 .....                | 40 |
| 7. INFORMACIÓN PRÁCTICA.....  | 41 |
| 7.1. FERIAS Y EVENTOS SECTORIALES.....  | 41 |
| 7.2. MEDIOS DE INFORMACIÓN .....  | 42 |
| 8. FUENTES DE INFORMACIÓN.....  | 43 |

## 1. INTRODUCCIÓN Y ALCANCE.

El presente estudio tiene como objetivo dar a conocer, de manera lo más actualizada posible, la situación del sector naval en Perú. A modo de contextualización, se partirá desde una caracterización general de la economía peruana. A continuación, conoceremos más a fondo el sector a estudiar, abordando información general, instituciones y organismos públicos y privados, principales astilleros, proyectos logísticos y oportunidades de negocio entre otras ideas.

## 2. CARACTERIZACION GENERAL DE PERÚ.

Podemos analizar la evolución de Perú y su situación económica y empresarial actual desde diferentes puntos de vista:

### Desde el punto de vista económico y empresarial:

- Estabilidad y crecimiento:

Si bien Perú era uno de los países más pobres de Sudamérica hasta comienzos de los noventa, las políticas económicas llevadas a cabo posibilitaron, desde entonces, la aparición de una floreciente clase media. Varios factores como la estabilidad de las principales variables macroeconómicas, un bajo endeudamiento del gobierno, la promoción del crédito interno y la reducción de la inflación al nivel de países avanzados, desencadenaron altos ratios de crecimiento, entre el 6% y el 9% anual.

Tabla 1 Principales variables macroeconómicas de Perú

| Indicadores económicos   | 2018     | 2019     | 2020    | 2021    | 2022   |
|--|----------|----------|---------|---------|--------|
| PIB (Miles de millones de USD)                                 | 225.366  | 228.989  | 195.761 | 223.249 | -      |
| PIB (Crecimiento anual en % precio constante)                  | 3,969    | 2,175    | -11,0   | 13,5    | 3,8    |
| PIB per cápita (USD)   | 7.003,52 | 6.957,86 | 6.117,5 | 6.692,2 | -      |
| Saldo de la hacienda pública (en % del PIB)                    | -2.001   | -1.366   | -9,408  | -2,6    | -      |
| Endeudamiento del Estado (en % del PIB)                        | 26,164   | 27,122   | 34,6    | 35,9    | 33,5   |
| Tasa de inflación (%)  | 1,317    | 2,136    | 1,97    | 6,43    | 6,82   |
| Tasa de paro (% población activa)                              | 6,7      | 6,6      | 14,0    | 10,8    | 8,3    |
| Balanza de transacciones corrientes (miles de millones de USD) | -3.821   | -3.140   | 2.398   | -5.273  | -3.547 |
| Balanza de transacciones corrientes (en % del PIB)             | -1.697   | -1.361   | -1,2    | -2,3    | -6,3   |

Fuente: BCRP y Fondo Monetario Internacional actualizado a 1er t2022

- Economía interna y externa favorable y situación política estable:

Asimismo, a través de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE) se puede observar a Perú como un país con una economía interna y externa favorable y una situación política relativamente estable. Presenta uno de los escenarios más favorables y seguros del entorno latinoamericano.

Haciendo referencia a la situación actual, la agencia internacional de riesgo Moody's Investors Service sostiene que la solidez de las instituciones económicas peruanas se mantendrá en A3, la cual no se cambia desde el 2014. En este sentido, resalta la significativa capacidad de recuperación financiera en relación con otras economías emergentes y la ausencia de desequilibrios macroeconómicos importantes.

Moody's manifiesta que las fortalezas crediticias claves del Perú son la deuda pública moderada y asequible, ahorros fiscales moderados, sólido balance del gobierno y sólida credibilidad de la política fiscal.

- Mejores indicadores que otros países de la región:

Son muchas las características o circunstancias que convierten a Perú en un mercado atractivo para las empresas.

Así, en el contexto de estabilidad macroeconómica mencionado, Perú experimenta una expansión por encima del promedio latinoamericano y son varios los indicadores que marcan la diferencia con otros países de la región.

En definitiva, se ha convertido en uno de los países más estables de Latinoamérica.

### **Desde el punto de vista de las oportunidades de negocios en el país:**

- Sectores de interés:

Son diversos los sectores del Perú que cuentan con importantes oportunidades de negocio, pudiéndose destacar las oportunidades existentes en:

- Construcción e ingeniería (naval, infraestructura vial, agua y saneamiento, educación, sanidad, sector energético)
- Oportunidades en el sector retail y agroalimentario (por el incremento de la clase media peruana con nuevas pautas de consumo).
- Servicios, especialmente tecnologías de información, turismo, logística o fortalecimiento institucional.
- Productos y servicios pertenecientes a las Industrias auxiliares a sectores primarios como la agricultura, la minería y la pesca.

No obstante, es el sector servicios el macro sector más importante cuando hablamos de oportunidades en el país.

- Apertura al exterior:

El Perú empezó su apertura comercial en los años 90, la cual se ha consolidado como una política de estado, existiendo en la actualidad un amplio número de acuerdos comerciales. Hoy, gracias a los TLC o Acuerdos Comerciales del Perú, los principales mercados del mundo están abiertos, por lo que una empresa implantada en Perú puede acceder con menos barreras a otros mercados internacionales. Actualmente cuentan con:

- a) 22 Tratados de Libre Comercio en Vigencia entre sus principales se encuentran con EE.UU., La Unión Europea, Comunidad Andina, China, Japón, Australia, Canadá, México, entre otros.
- b) 5 Tratados de Libre Comercio por Entrar en Vigencia como Brasil, Guatemala, Alianza del Pacífico, entre otros.
- c) 5 Tratados de Libre Comercio en Negociación como Turquía, India o El Salvador.

- Hub Logístico:

Aunque aún se requiere de mejorar la infraestructura y mejorar el acceso a puertos y aeropuertos, el potencial que tiene el Perú para ser HUB es inmenso y desde el Gobierno se está trabajando en esta línea lo que supondrá, en conjunto con la apertura al exterior, una ventaja importante para las empresas con intereses en el país.

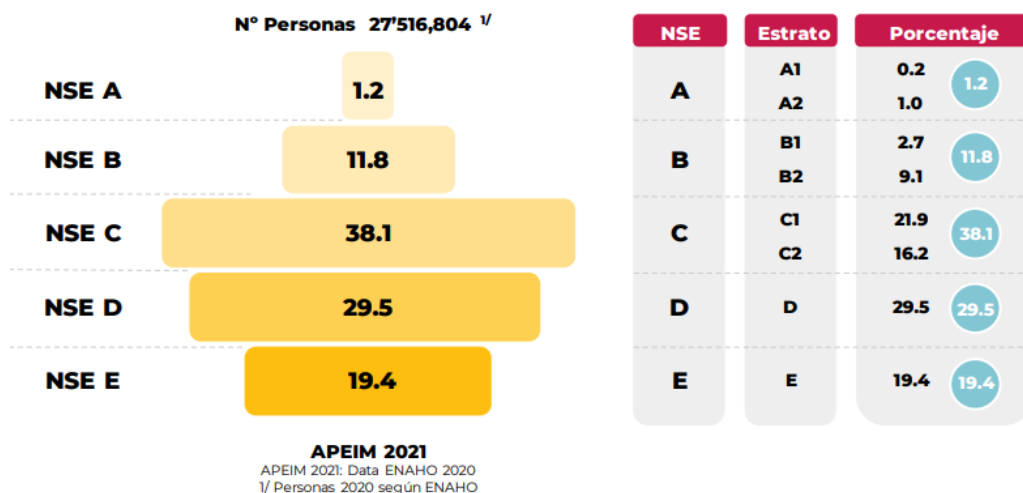
De los 23 países de Latinoamérica que examina el Índice de Competitividad Logística (estudio perteneciente al Banco Mundial), Perú se encuentra en el 10º puesto, por detrás de Chile, Panamá, México, Brasil, Colombia, Argentina, Ecuador, Costa Rica y Paraguay (83º de todo el mundo), con una puntuación de 2,69 sobre 5.

**Desde el punto de vista social:**

Como causa de este entorno económico favorable, la pobreza se ha ido reduciendo paulatinamente. Según el Banco Mundial, la tasa de pobreza cayó del 58,7% en 2004 al 20,2% en 2019, y se ha ido incrementando la clase media, lo que promueve el crecimiento del consumo interno.

Ilustración 1 Niveles socioeconómicos del Perú

## Distribución de Personas según NSE 2021 Perú Urbano



Fuente: Asociación Peruana de Empresas de Inteligencia de Mercados (APEIM)

El gráfico nos muestra que en 2021 el 49,9% de la población pertenece a la clase media (NSE B y C), lo que sumado al 1,2% de clase alta, suman un 51.1% de población con alta o media capacidad de compra. Sin embargo, esto es un 0,045% menos que en 2020. 2021 fue, como consecuencia de la pandemia, el primer año en mucho tiempo en el que el porcentaje de clase media o alta sufre una caída. Análogamente, la clase media-baja y baja sufre un aumento de 1 punto porcentual. Especialmente preocupante es que la clase baja (NSE E) subió 1.6 puntos porcentuales durante el 2021. Por suerte, es esperable que esta situación se revierta (al menos en parte) durante el 2021 y que, por lo tanto, la clase media vuelva a experimentar una subida en detrimento de la clase baja.

Cumpliendo el mandato de la Ley Marco, en el año 2017, se elaboró el Plan Nacional de Saneamiento 2017- 2021; no obstante, a pesar del esfuerzo realizado y avances en el periodo 2017-2020, en el Perú aún existen significativas brechas de acceso, calidad y sostenibilidad en los servicios de saneamiento. De acuerdo con la ENAPRES 2020, 2.9 millones de peruanos (8.8%) carecían de acceso al servicio de agua potable y 7.5 millones (23.2%) al servicio de alcantarillado sanitario o de otras formas de disposición sanitaria de excretas. Asimismo, únicamente el 41.6% de la población tenía acceso a agua segura. Así también, existen grandes diferencias en acceso y calidad entre los ámbitos rural y urbano, entre regiones naturales, entre el ámbito rural concentrado y el disperso, y entre los servicios de agua potable y de alcantarillado sanitario u otras formas de disposición sanitaria de excretas. Donde los segmentos de la población de menor poder adquisitivo son los más afectados, remarcando el problema de equidad que representa la falta de acceso a los servicios de saneamiento.

### 3. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR NAVAL.

En el año 2021, se registraron 1.974 pedidos de buques de un total de 44 m de CGT en todo el mundo, lo que supone un aumento del 138% en términos de CGT, con volúmenes de pedidos récord en los sectores de portacontenedores y gaseros. La producción mundial de los astilleros alcanzó los 2.452 buques de un total de 33,5 m de CGT en el año 2021, lo que supone un aumento del 10% en términos de CGT. A finales de 2021, la cartera de pedidos mundial ascendía a 5.056 buques de 97,8 millones de CGT. Esto representa un aumento del 30% en términos de CGT desde el comienzo del año pasado.

El sector de buques portacontenedores registraron el nivel más firme de contratación desde 2014, con un récord de 504 unidades (18,7millones de CGT en 2021). Los volúmenes de pedidos también aumentaron en los sectores de graneleros, GNL, GLP y Pure Car Carrier (PCC).

China lideró la producción mundial en términos de CGT, con un 39%. Seguida de Corea del Sur (30%). Japón y Europa representaron el 16 y el 7% respectivamente. Fueron entregados 2.452 barcos de 33,5 m de CGT en todo el mundo. En términos de CGT, los graneleros representaron el 25%, seguidos de los petroleros (19%), los portacontenedores (15,6%), los buques ONCV (10%) y los buques de pasajeros y ferries (7%).

En el Perú Los terminales portuarios concesionados que ejecutaron el 100% de sus obras fueron el Terminal Portuario General San Martín - Etapas 2 y 3 (US\$ \$66,735,916.00); y el Terminal Portuario Matarani a través de su nueva recepción de camiones y su conexión al chute (US\$ 6'572,288.14); obras que han sido recibidas oficialmente y en su totalidad por la APN. A estos se suman el Terminal Norte Multipropósito del puerto del Callao con la implementación de su iluminación en el Muelle 5 (IC) (US\$ 650,357.49); el Terminal de Contenedores Zona Sur del puerto del Callao, con su "Plataforma Reefer y Poza de Derrames" (US\$ 262,496.69); y el Terminal Portuario de Paita y su ampliación de 60 metros del Muelle Marginal (US\$ 8,743,042.73), los cuales aún se encuentran en proceso de recepción de obras.

Pero no solo del mar vive la industria naval peruana. La navegación fluvial en los principales ríos y sus afluentes está dedicada tanto al transporte de pasajeros como al de recursos para el desarrollo de la región y la dinámica de la economía local, a la que la construcción y mantenimiento de las embarcaciones supone una fuente de trabajo. El ejemplo más ilustrativo lo encontramos en el puerto de Iquitos. Esta localidad situada en el interior del Perú, en pleno Amazonas, se trata de la ciudad más grande del mundo que no tiene acceso por carretera, y en la que el bienestar de sus habitantes depende directamente del río y de su puerto.

**El mayor reto y necesidad que afronta el sector naval peruano es diseñar embarcaciones y artefactos marinos capaces de operar de manera más segura y eficiente, con el mínimo impacto en el medio ambiente natural, creando de esta manera un mercado dinámico que proporcione trabajo y riqueza a la región.**



### 3.1. DELIMITACIÓN DEL SECTOR

El Perú tiene una industria naval en diferentes sectores:

- **Construcción de barcos pesqueros para la extracción de recursos marinos:** Las riquezas del mar territorial del Perú son mundialmente conocidas. Esto se ve reflejado en la extensa flota pesquera que proporciona a sus empresas un mercado rentable y con mucho potencial de crecimiento. No en vano, el Perú está reconocido como uno de los países con mayores índices de producción en la industria pesquera. Con más de mil especies de peces, además de moluscos, crustáceos y algas, la riqueza marina se hace evidente en la gastronomía del Perú, que ofrece una gran variedad de platos, entre ellos el ceviche, el más conocido globalmente.
- **Industria naval militar a cargo del SIMA:** Los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), son un conjunto de astilleros que constituyen una gran empresa estatal, cuya función principal es el desarrollo de la construcción naval militar. Sus astilleros se encuentran en los puertos de Callao, Chimbote e Iquitos.
- **Industria naval offshore, que consiste en plataformas de extracción de petróleo y gas en el mar:** Perú fue uno de los primeros países en Latinoamérica en contar con tecnología offshore, en este caso, orientada a la extracción de petróleo y gas en el mar. Para ello ha construido plataformas que operan en la costa de la parte norte del país. También cuenta con una flota de apoyo que necesita ser renovada para atender la demanda de exploración en aguas profundas durante los próximos años, de acuerdo a los recientes contratos firmados por el estado peruano con empresas transnacionales.

Si algo tiene en común estos tres subsectores, es que **todos ellos necesitan de la renovación y modernización de la flota**. Por normativa, se establece un límite de 25 a 30 años en la utilidad de las embarcaciones. Aquí es donde se abre una opción de mercado interesante para el sector naval español en general.

### 3.2. ACTORES: PÚBLICOS, PRIVADOS Y PRINCIPALES ASTILLEROS

#### 3.2.1. Principales actores públicos

**Ministerio de la Producción (PRODUCE):** Antes Ministerio de Pesquería, es el ente rector del Subsector pesquero nacional. Se encarga de formular, diseñar, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial de la pesca, acuicultura, MYPE e industria.



PERÚ

Ministerio  
de la Producción

Entre sus competencias, podría resultar de interés la promoción de innovación productiva y transferencia tecnológica. También promueve el desarrollo de manera armónica de los ecosistemas productivos de pesquería, acuicultura, industria, micro, pequeña y mediana empresa, comercio interno y cooperativas. Además, revaloriza la pesca artesanal, promueven la producción para consumo humano directo (CHD) y buscan mejores condiciones de la vida del pescador.

**El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):** Es un órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país. El MTC es el ente rector y promotor encargado de dotar al país de eficientes sistemas de carreteras, ferrovías, aeropuertos y puertos, así como de implementar los programas de concesiones en los ámbitos de su competencia.



**Dirección General de Transporte Acuático (DGTA):** Parte del MTC, es un órgano de línea de ámbito nacional, tiene a su cargo el control, supervisión y facilitación de los sistemas de transporte acuáticos del país. Para realizar sus funciones, la DGTA cuenta con las siguientes direcciones:

- **Dirección de Infraestructura e Hidrovías:** es la unidad orgánica encargada de promover y ejecutar acciones orientadas a impulsar y fortalecer el desarrollo y modernización de las vías navegables en el país.
- **Dirección de Actividad Naviera:** es la unidad orgánica encargada de promover y administrar las actividades empresariales en el ámbito naviero y multimodal, las regula y otorga licencias y permisos de operación.

**Autoridad Portuaria Nacional (APN):** Adscrita al MTC, está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios.

**Empresa Nacional de Puertos (ENAPU):** Es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública.

**Ministerio de Defensa (MINDEF):** Organismo representativo de las Fuerzas Armadas peruanas. Ejerce la política del estado para la defensa integral del país. Fue creado en 1987, agrupando, entre otros ministerios, el ya extinto Ministerio de Marina. Es responsable, en el aspecto administrativo, de la preparación y desarrollo de los Institutos de la Fuerza Armada o de la movilización para casos de emergencia; y en el aspecto operativo, del planeamiento, coordinación y conducción de las operaciones militares. Entre sus órganos adscritos destaca el astillero SIMA, a quienes encarga la construcción y mantenimiento de sus navíos.



**Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI):** La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional.

**Comandancia General de la Marina de Guerra del Perú:** La Comandancia de Operaciones Guardacostas tiene a su cargo el Planeamiento, Dirección y Control de las Operaciones de Búsqueda y Rescate, Policía Acuática, Control del Tráfico Marítimo, Servicio Móvil Marítimo y su Red de Estaciones Costeras, misión que la Autoridad Marítima Nacional pone bajo responsabilidad de esta Comandancia. Cuenta con la asesoría que le brinda en la organización su Estado Mayor y operativamente con los sistemas de posicionamiento, el Grupo de Reacción Inmediata y la Flota Guardacostas.

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público**

**(OSITRAN):** Organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera. Tiene como funciones generales supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público y su mercado.



**Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE):** Empresa de derecho público, adscrita al sector Economía y Finanzas. Sus funciones principales son normar y dirigir la actividad empresarial del Estado, aprobar el presupuesto consolidado de las empresas, o administrar la renta producida por la inversión de las empresas pertenecientes a la Corporación. Tiene bajo su ámbito 35 compañías públicas por encargo, entre las que pueden ser de interés Enapu (Empresa Nacional de Puertos SA) o SIMA Perú.



**PROINVERSIÓN**: Promueve la incorporación de inversión privada en servicios públicos y obras públicas de infraestructura, así como en activos, proyectos y empresas del Estado y demás actividades estatales, en base a iniciativas públicas y privadas de competencia nacional, así como en apoyo a los entes públicos responsables a su solicitud, a quienes brinda soporte de asistencia técnica especializada.

### **3.2.2. Principales actores privados**

**Asociación Peruana de Profesionales en Logística (APPROLOG)**: Conformada por profesionales vinculados a las actividades logísticas y cadena de suministro del sector público y privado del país. APPROLOG cuenta con la representación de la Asociación Latinoamericana de Logística – ALALOG.

**Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASPPOR)**: Su misión es ser el ente impulsor del desarrollo de las operaciones marítimas y portuarias de Perú y defender los intereses de los operadores portuarios del país.

**Asociación Marítima del Perú (ASMARPE)**: Nace con el objetivo concreto de promover la libre competencia, el desarrollo y la modernización de las actividades navieras, la infraestructura portuaria y el desarrollo del comercio por vía marítima en general.

**Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM)**: Institución jurídica de Derecho privado, sin fines de lucro, que agrupa a las Agencias Marítimas que operan en el Perú; tanto en Puertos Marítimos, como Fluviales y Lacustres.

**Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional (APACIT)**: Asociación representativa del gremio de Agentes de Carga Internacional, así como agentes vinculados al comercio exterior.

**Asociación de Agentes de Aduana del Perú (AAAP)**: Institución sin fines de lucros, que representa a los agentes de aduana de todo el Perú. Integrantes de la Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduana (ASAPRA)

**Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT)**: Reúne a las principales asociaciones nacionales de agentes de carga y operadores logísticos:

- AAACA(Argentina)
- ABACA (Brasil)
- ACHIAC (Chile)
- APACIT (Perú)
- ASCAIATA (Colombia)
- AUDACA (Uruguay)

**Asociación de Exportadores (ADEX)**: Institución empresarial fundada con el objetivo de representar y prestar servicios a sus asociados: Exportadores, Importadores y prestadores de Servicios al Comercio. Promoción y prestación de servicios relacionados con el comercio internacional.

**Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN):** Asociación gremial que agrupa a las principales empresas concesionarias de infraestructura de servicios públicos en los sectores de energía, transporte, telecomunicaciones, salud y saneamiento.

### **3.2.3. Principales astilleros del Perú**

**Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA):** Es un astillero naval peruano constituido como empresa estatal de derecho privado. Se trata de la empresa más grande e importante del sector naval en Perú. Se dedica principalmente al mantenimiento, modernización, diseño y construcción de las unidades de la Marina de Guerra del Perú, y complementariamente, a la ejecución de proyectos relacionados con la industria naval y metal mecánica tanto para el sector público como para el privado. Opera de acuerdo a la política del Ministerio de Defensa y de la Comandancia General de la Marina de Guerra del Perú. Posee tres Centros de Operación en Callao, Chimbote e Iquitos. El SIMA Callao es el principal y más grande centro de operación. Es el único en todo el país con capacidad para atender embarcaciones de alto y bajo bordo, así como a las unidades de la Marina de Guerra del Perú.



Dentro de su principal línea de negocio, centrada en la industria naval, destaca la construcción y reparación de buques a vela, unidades navales, unidades guardacostas, plataformas itinerantes, remolcadoras, pesqueros y otras embarcaciones. Dentro del subsector de la metalmecánica, se dedican al diseño, fabricación y montaje de estructuras de todo tipo, principalmente puentes, aunque también estructuras metálicas para obras de ingeniería civil, de uso industrial y centrales eléctricas.

SIMA ha exportado sus servicios de construcción y reparación de buques a 40 países, entre los que se encuentra España.

**TASA:** Astillero ubicado en la bahía de Ferrol en Chimbote, cuenta con un sistema de gestión integrado que ha sido certificado bajo los estándares de normas internacionales para el diseño, construcción, modificación, mantenimiento y reparación naval de hasta 400 DWT (Deadweight Tonnage).

**Construcciones A. Maggiolo S.A.:** Astillero y varadero que ofrece servicios de reparación, modificación y construcción de buques, remolcadoras, barcos, barcasas etc. para el sector servicios marítimos, sector de la industria petróleo y gas y para el sector pesquero.

**Pesquera Diamante:** Servicios integrales de mantenimiento, reparación, modernización y construcción de Embarcaciones y Artefactos Navales.

**Corporacion Factoria Naval S.A.C.:** Reparación y Construcción de buques.

**Konegranes:** ofrece servicios de manufactura y procesamiento, astilleros, puertos y terminales, entre otras.

**Pialza Astilleros:** diseño, construcción, reparación, remodelación, consultoría y soluciones llave en mano con base en la costa, en Lima y en la selva a orillas del río Amazonas.

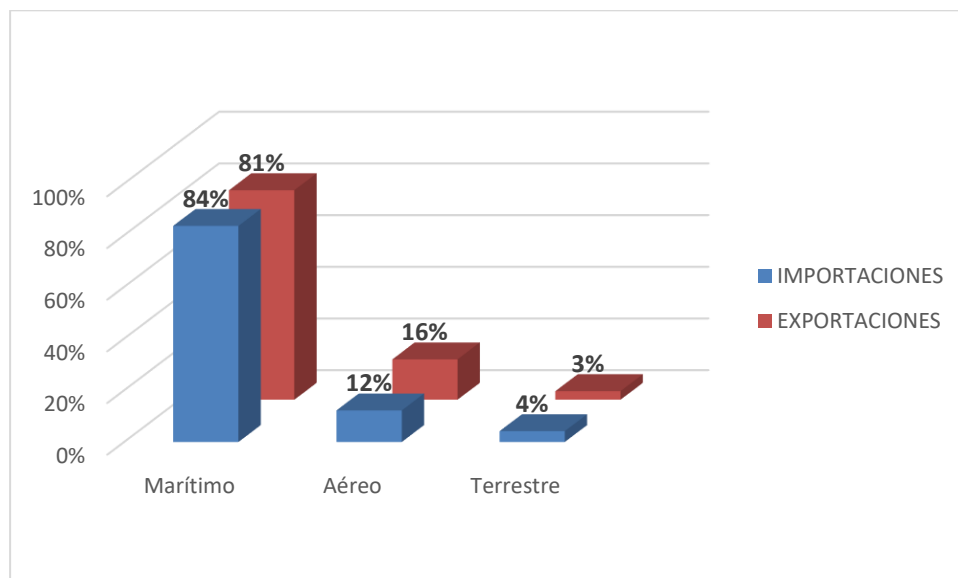
**Consortio Naval e Industrial S.A.C.:** Brinda a las entidades e instituciones pública y privadas, los servicios de mantenimiento y reparación de: motores diesel, grupos electrógenos, equipos y componentes de sistemas auxiliares, trabajos en maestranza, trabajos de calderería en general y soldaduras especiales, mantenimiento y bobinado de motores de corriente continua y corriente alterna como también sistemas eléctricos.

### 3.3. PUERTOS

El comercio internacional de mercancías ha estado históricamente ligado a la evolución de las infraestructuras y capacidades de carga y distribución del sector naval, siendo tanto en volumen como en montantes monetarios, el principal medio de transporte utilizado para distribuir mercancías a lo largo y ancho del planeta.

El caso peruano no es una excepción, de forma que su nodo logístico portuario tiene un papel esencial en las exportaciones e importaciones del país. Como puede observarse en la siguiente figura se observa que en el año 2021 las exportaciones que usaran el canal marítimo han llegado a un 81%, en términos de valor, y el 84% en las importaciones se realizan por vía marítima.

Gráfico 1 Medios de transporte de comercio internacional Perú 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de ADEX Data Trade.

La evolución del sector portuario en el Perú desde 1970 ha evolucionado desde un sistema de modelo Service Port, donde la gestión recaía mayoritariamente sobre el sector público, a un modelo Landlord Port, donde la gestión portuaria recae en mayor medida sobre el sector privado.

En 1991 cuando se inician las primeras reformas que conducen a una mayor participación de los operadores portuarios privados, se liberalizan algunos servicios portuarios básicos para realizar labores de embarque, desembarque, trasbordo y movilización de carga en naves mercantes.

La Ley del Sistema Portuario Nacional y su reglamento, publicados respectivamente en 2003 y 2004, sentaron las bases de este nuevo modelo portuario abierto a la empresa privada.

Última actualización de la **Ley del Sistema Portuario Nacional**: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/03/pdf/6LE5QDVSJYXMBRSTAW1P7FIU2HKRPA3NKEGZ.pdf>

**Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional:**

[https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/ReglamentoPuertos\\_2\(2\).pdf](https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/ReglamentoPuertos_2(2).pdf)

### **3.3.1. Clasificación de los puertos**

Para facilitar la comprensión del estudio de mercado, se cita la clasificación de los puertos y los principales actores que intervienen en la gestión de los mismos en el Perú.

La Ley 27943 del Sistema Portuario Nacional (LSPN) publicada en el año 2003, refleja la siguiente clasificación:

-Según la titularidad de sus obras e instalaciones:

- Públicos: infraestructura y/o instalaciones son propiedad del Estado.
- Privados: dichos bienes son de propiedad privada.

-Según la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas:

- General o Uso Público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante.
- Uso Exclusivo o de Uso Privado cuando el propietario los destina para sus propios fines. Los puertos privados de uso privado podrán ofrecer sus servicios a terceros.

-Según la actividad esencial que en ellos se desarrolla pueden ser:

- Multipropósito: pueden atender demandas portuarias diversas.
- Especializados: operan principalmente para un fin portuario predeterminado. Dentro de éstos, se pueden distinguir puertos completos o terminales portuarios: comerciales, minero-industriales, pesqueros y marinas.

-Por su ubicación:

- Marítimos.
- Fluviales.
- Lacustres.

-Según su alcance y ámbito:

- Nacionales
- Regionales

Los principales actores que intervienen en la gestión y formulación de los planes de desarrollo de la infraestructura portuaria son los siguientes:

Dirección General de Transporte Acuático (DGTA): parte del MTC, es un órgano de línea de ámbito nacional, tiene a su cargo el control, supervisión y facilitación de los sistemas de transporte acuáticos del país. Para realizar sus funciones, la DGTA cuenta con las siguientes direcciones:

- **Dirección de Infraestructura e Hidrovías:** es la unidad orgánica encargada de promover y ejecutar acciones orientadas a impulsar y fortalecer el desarrollo y modernización de las vías navegables en el país.
- **Dirección de Actividad Naviera:** es la unidad orgánica encargada de promover y administrar las actividades empresariales en el ámbito naviero y multimodal, las regula y otorga licencias y permisos de operación.

Autoridad Portuaria Nacional (APN): adscrita al MTC, está encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación de los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios.

Empresa Nacional de Puertos (ENAPU): es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública.

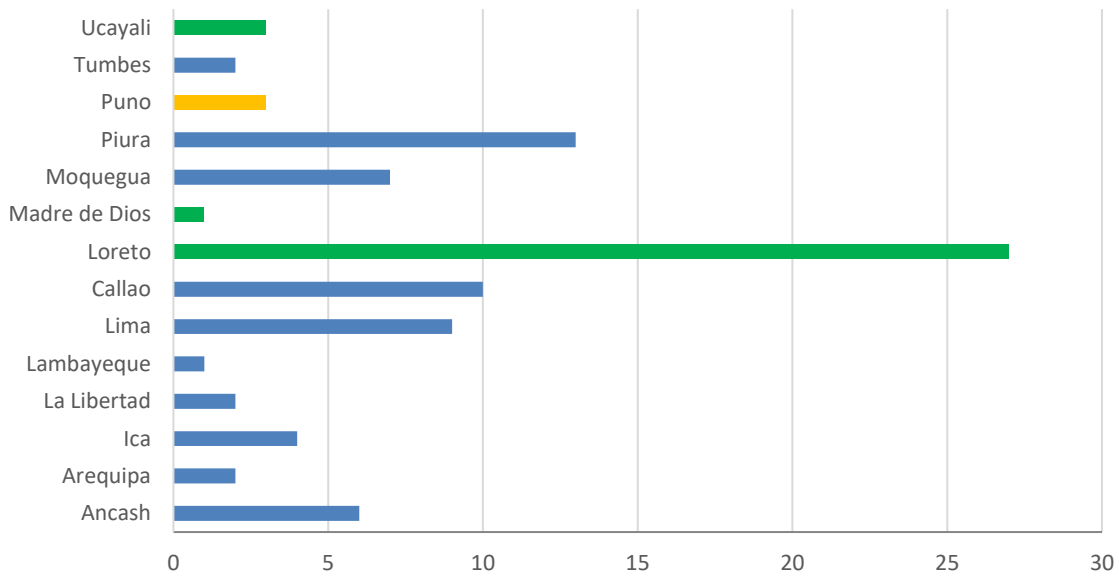
### **3.3.2. Gestión de los puertos**

En concordancia con la LSPN N° 27943, y el Plan de Desarrollo Portuario Nacional, el Perú está constituido por un total de 45 localidades con puertos operativos que albergan a 90 Terminales Portuarios (TP) o Instalaciones Portuarias (IP) con las licitaciones y certificaciones correspondientes para su operación.

Por su ámbito geográfico y tal y como se refleja en el siguiente gráfico, 56 IP son marítimos (reflejados en color azul), 31 IP son fluviales (color verde) y 3 IP son lacustres (color naranja).



Gráfico 2 Infraestructura portuaria por ámbito



Fuente: MTC

Según la titularidad de los TP, se tiene que 50 TP son Públicos (Concesionados y No Concesionados) y 40 TP son Privados. De los Terminales Portuarios Públicos, el Estado otorgó en Concesión 8 TP. Asimismo, 3 TP operativos se encuentran en proceso de promoción para su concesión. Con respecto a los 42 TP No Concesionados, 9 TP están Concesionados, 6 TP son administrados por ENAPU S.A., y 27 TP son administrados por Gobiernos Subnacionales y otras entidades.

Por el alcance de operación de los Terminales Portuarios, 44 TP son de alcance Nacional, que permiten operaciones de comercio internacional y tráfico de cabotaje, y 46 TP son de alcance Regional.

Por su uso y propiedad, 33 TP son de uso público, y 57 TP son de uso privado.



centro logístico a través del cual circula la mayor parte de los bienes que entran o salen de Perú y es el punto de conexión con los principales puertos del Pacífico.

Además, este organismo supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica la ENAPU en los puertos del Estado. La ENAPU fue en su momento el único operador portuario del país, pero a través de un proceso de privatización ha concesionado sus mayores terminales en los últimos años a empresas privadas, como es el caso del grupo APM Terminals Callao, el cual asumió las operaciones del puerto de mayor actividad en Perú, Callao. Los siete terminales portuarios operados por la ENAPU son los siguientes: Ilo, Muelle al servicio del Perú en Arica, Huacho, Supe, Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado.

El crecimiento económico del país, sumado a su centralización en la ciudad de Lima, trae consigo una sobrecarga de las infraestructuras que se ha concentrado en el eje Lima-Callao, especialmente por el transporte terrestre. Cerca del 90% del movimiento de carga está concentrado en dicho eje, lo que provoca que el transporte terrestre en la carretera Central, las carreteras de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA Sur e IIRSA Norte) y la Panamericana esté saturado.

Como consecuencia del alto volumen de congestión que se genera en las vías terrestres a raíz de las actividades portuarias, se ha planteado para los próximos años una serie de alternativas que permitirían descongestionar las principales vías que conectan el puerto del Callao y ofrecer otras alternativas para evitar que las empresas peruanas se vean obligadas a transportar sus mercancías a Lima para posteriormente exportarlas a sus clientes en el extranjero. En palabras de Javier Lancha, Director General de APM Terminals Callao, el sector portuario se caracteriza por un incremento de la capacidad de los barcos, el aumento de poder de las compañías navieras y la disminución en la frecuencia de viajes, lo que trae consigo la selección de puertos a nivel mundial que tengan la capacidad de atender esta realidad.

Uno de los principales obstáculos al pleno desarrollo del sector en el país es la limitación que tiene el cabotaje en la costa peruana, que, hasta el año pasado excluía a las embarcaciones de bandera extranjera en travesía internacional del traslado de mercancías nacionales entre puertos peruanos, lo que supone una concentración del transporte en carretera.

El pasado agosto de 2019, se publicó el [Decreto Supremo 029-2019MTC](#) que aprueba el Decreto Legislativo N° 1413 (Ley de Cabotaje) para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga en la costa peruana. De esta forma, se crea el procedimiento administrativo para prestar servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros en tráfico de cabotaje así como el transporte de gas natural en naves metaneras. La ley indica que el tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona 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 (MTC). Para realizar el cabotaje marítimo las naves deben contar con

la certificación de clase otorgada por una clasificadora, miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), y contar con coberturas de protección e indemnización o responsabilidad civil.

### 3.3.3. Puertos principales

Callao es el centro logístico portuario de mayor relevancia del país, así como de la zona andina en su conjunto. Más allá de este centro existe una estructura marítimo-fluvial de cierta relevancia, donde prima la gestión privada (Actualmente, los ocho terminales nacionales más importantes del país se encuentran concesionados):

- TP Callao (Nuevo Terminal de Contenedores Muelle Sur, Terminal Norte Multipropósitos, Terminal de Embarque de Minerales).
- Terminal Portuario de Matarani
- Terminal Portuario de Paita
- Terminal Portuario de Yurimaguas
- Terminal Portuario General San Martín
- Terminal Portuario Yurimaguas (Nueva Reforma)

Ilustración 3 Puertos concesionados del Perú



Fuente: APN

A continuación, se muestra la lista completa de todos los puertos y sus respectivas instalaciones portuarias, clasificadas por actividad, ubicación, ámbito, administrador, tráfico y titularidad o uso.

Tabla 2 Lista de Terminales Portuarios en el Sistema Portuario Nacional

| NOMBRE O DENOMINACIÓN                       | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |              | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR                         | TRÁFICO RELEVANTE | USO     |
|---|-----------------------------|----------------------|--------------|-----------------|---------------------------------------|-------------------|---------|
|   |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD    |                 |                                       |                   |         |
| TP Multiboyas BPZ Albacora*                 | Especializado               | Tumbes               | Zorritos     | Marítimo        | BPZ EXPLORACIÓN & PRODUCCIÓN SRL      | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Multiboyas BPZ Corvina*                  | Especializado               | Tumbes               | Zorritos     | Marítimo        | BPZ EXPLORACIÓN & PRODUCCIÓN SRL      | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Refinería Talara                         | Especializado               | Piura                | Talara       | Marítimo        | PETROPERÚ S.A.                        | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Muelle Híbrido MU2                       | Especializado               | Piura                | Talara       | Marítimo        | PETROPERÚ S.A.                        | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Multiboyas Punta Arenas*                 | Especializado               | Piura                | Punta Arenas | Marítimo        | PETROPERÚ S.A.                        | Hidrocarburos     | Privado |
| NOMBRE O DENOMINACIÓN                       | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |              | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR                         | TRÁFICO RELEVANTE | USO     |
|   |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD    |                 |                                       |                   |         |
| TP Multiboyas Paíta - Penta Tanks Terminals | Especializado               | Piura                | Paíta        | Marítimo        | PENTA TANKS TERMINALS S.A.            | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Paíta                                    | Multipropósito              | Piura                | Paíta        | Marítimo        | TP EUROANDINOS PAITA S.A.             | General           | Público |
| TP Petroperú Bayóvar*                       | Especializado               | Piura                | Bayóvar      | Marítimo        | PETROPERÚ S.A.                        | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Misky Mayo                               | Especializado               | Piura                | Bayóvar      | Marítimo        | COMPAÑÍA MINERA MISKI MAYO S.R.L.     | Minerales         | Privado |
| TP Puerto de Bayóvar                        | Especializado               | Piura                | Bayóvar      | Marítimo        | PUERTO BAYÓVAR S.A.C.                 | Minerales         | Privado |
| TP Multiboyas Eten                          | Especializado               | Lambayeque           | Eten         | Marítimo        | TERMINALES DEL PERÚ                   | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Multiboyas Salaverry                     | Especializado               | La Libertad          | Salaverry    | Marítimo        | TERMINALES DEL PERÚ                   | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Multipropósito de Salaverry              | Multipropósito              | La Libertad          | Salaverry    | Marítimo        | SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A. | General           | Público |
| TP Chimbote                                 | Multipropósito              | Ancash               | Chimbote     | Marítimo        | GOBIERNO REGIONAL DE ANCASH           | General           | Público |
| TP Muelle SIDERPERÚ                         | Especializado               | Ancash               | Chimbote     | Marítimo        | SIDERPERU S.A.                        | Minerales         | Privado |
| TP Multiboyas Chimbote                      | Especializado               | Ancash               | Chimbote     | Marítimo        | TERMINALES DEL PERÚ                   | Hidrocarburos     | Privado |

| TP Multiboyas Colpex -Chimbote                              | Especializado               | Ancash               | Chimbote   | Marítimo        | COLPEX INTERNATIONAL S.A.C.   | Aceite de pescado                | Privado |
|---|-----------------------------|----------------------|------------|-----------------|-------------------------------|----------------------------------|---------|
| TP Punta Lobitos - Antamina                                 | Especializado               | Ancash               | Huarmey    | Marítimo        | CIA. MINERA ANTAMINA S.A.     | Minerales                        | Privado |
| TP Multiboyas QUIMPAC - Paramonga                           | Especializado               | Lima                 | Paramonga  | Marítimo        | QUIMPAC S.A.                  | Químicos                         | Privado |
| TP Multiboyas Supe  | Especializado               | Lima                 | Supe       | Marítimo        | TERMINALES DEL PERÚ           | Hidrocarburos                    | Privado |
| TP Multiboyas Colpex -Supe**                                | Especializado               | Lima                 | Supe       | Marítimo        | COLPEX INTERNATIONAL S.A.C.   | Aceite de pescado                | Privado |
| TP Multiboyas Blue Pacific Oils - Chancay                   | Especializado               | Lima                 | Chancay    | Marítimo        | BLUE PACIFIC OILS S.A.        | Aceite de pescado                | Privado |
| TP Multiboyas Refinería Repsol - La Pampilla                | Especializado               | Callao               | Ventanilla | Marítimo        | REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.    | Hidrocarburos                    | Privado |
| TP Multiboyas SOLGAS  | Especializado               | Callao               | Ventanilla | Marítimo        | SOLGAS S.A.                   | Gas                              | Privado |
| NOMBRE O DENOMINACIÓN                                       | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |            | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR                 | TRÁFICO RELEVANTE                | USO     |
|   |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD  |                 |                               |                                  |         |
| TP Multiboyas Pure Biofuels                                 | Especializado               | Callao               | Oquendo    | Marítimo        | PURE BIOFUELS DEL PERÚ S.A.C. | Bio Diesel                       | Privado |
| TP Multiboyas TRALSA  | Especializado               | Callao               | Oquendo    | Marítimo        | TRALSA S.A.                   | Químicos                         | Privado |
| TP Multiboyas QUIMPAC - Oquendo                             | Especializado               | Callao               | Oquendo    | Marítimo        | QUIMPAC S.A.                  | Químicos                         | Privado |
| TP Multiboyas Sudamericana de Fibras                        | Especializado               | Callao               | Oquendo    | Marítimo        | SUDAMERICANA DE FIBRAS S.A.   | Químicos                         | Privado |
| TP Multiboyas Zeta Gas Andino                               | Especializado               | Callao               | Oquendo    | Marítimo        | ZETA GAS ANDINO S.A.          | Gas                              | Privado |
| Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Callao | Especializado               | Callao               | Callao     | Marítimo        | TRANSPORTADORA CALLAO S.A.    | Concentrado de minerales         | Público |
| TP Callao (Terminal Norte Multipropósito)                   | Multipropósito              | Callao               | Callao     | Marítimo        | APM TERMINALS CALLAO S.A.     | General, graneles y contenedores | Público |
| TP Callao (Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur)       | Especializado               | Callao               | Callao     | Marítimo        | DP WORLD CALLAO S.R.L.        | Contenedores                     | Público |
| TP Unión Andina de Cements                                  | Especializado               | Lima                 | Lurín      | Marítimo        | UNIÓN ANDINA DE CEMENTOS SAA  | Granel sólido                    | Privado |
| TP Multiboyas Conchán                                       | Especializado               | Lima                 | Lurín      | Marítimo        | PETROPERÚ S.A.                | Hidrocarburos                    | Privado |
| TP Perú LNG Melchorita                                      | Especializado               | Lima                 | Cañete     | Marítimo        | PERÚ LNG S.R.L.               | Gas                              | Privado |

| TP Multiboyas Pisco                              | Especializado               | Ica                  | Pisco                | Marítimo        | CONSORCIO TERMINALES                                 | Hidrocarburos     | Privado |
|--|-----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------|--|-------------------|---------|
| TP Pluspetrol - Pisco                            | Especializado               | Ica                  | Pisco                | Marítimo        | PLUSPETROL PERU CORPORATION S.A.                     | Hidrocarburos     | Privado |
| TP General San Martín                            | Multipropósito              | Ica                  | Paracas              | Marítimo        | TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.                      | Multipropósito    | Público |
| TP Shougang Hierro Perú                          | Especializado               | Ica                  | San Nicolás          | Marítimo        | SHOUGANG HIERRO PERÚ S.A.A.                          | Minerales         | Privado |
| TP Matarani                                      | Multipropósito              | Arequipa             | Matarani             | Marítimo        | TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.                  | Multipropósito    | Público |
| TP Multiboyas Mollendo                           | Especializado               | Arequipa             | Mollendo             | Marítimo        | CONSORCIO TERMINALES                                 | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Multiboyas Tablones                           | Especializado               | Moquegua             | Pacocha              | Marítimo        | SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORACIÓN - Sucursal del Perú | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Tablones                                      | Especializado               | Moquegua             | Pacocha              | Marítimo        | SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORACIÓN - Sucursal del Perú | Ácido Sulfúrico   | Privado |
| NOMBRE O DENOMINACIÓN                            | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |                      | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR  | TRÁFICO RELEVANTE | USO     |
|  |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD            |                 |  |                   |         |
| TP Multiboyas Ilo                                | Especializado               | Moquegua             | Ilo                  | Marítimo        | CONSORCIO TERMINALES                                 | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Ilo   | Multipropósito              | Moquegua             | Ilo                  | Marítimo        | ENAPU S.A.   | Multipropósito    | Público |
| TP Southern Perú                                 | Multipropósito              | Moquegua             | Ilo                  | Marítimo        | SOUTHERN PERÚ COPPER CORPORACIÓN - Sucursal del Perú | Multipropósito    | Privado |
| TP Multiboyas TLT                                | Especializado               | Moquegua             | Cata Cata            | Marítimo        | TRAMARSA   | Granel Líquidos   | Privado |
| TP ENGIE   | Especializado               | Moquegua             | Ilo                  | Marítimo        | ENGIE ENERGÍA PERÚ S.A.                              | Minerales         | Privado |
| TP Petroperú Iquitos                             | Especializado               | Loreto               | Iquitos              | Fluvial         | PETROPERÚ S.A.                                       | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Iquitos                                       | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos              | Fluvial         | ENAPU S.A.   | General           | Público |
| TP GLP Amazónico                                 | Especializado               | Loreto               | Iquitos              | Fluvial         | GLP AMAZÓNICO S.A.C.                                 | Gas               | Privado |
| TP Petroperú - Morona                            | Especializado               | Loreto               | Borja                | Fluvial         | PETROPERÚ S.A.                                       | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Petroperú - Saramiriza (Estación 5)           | Especializado               | Loreto               | Saramiriza           | Fluvial         | PETROPERÚ S.A.                                       | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Petroperú - San José de Saramuro (Estación 1) | Especializado               | Loreto               | San José de Saramuro | Fluvial         | PETROPERÚ S.A.                                       | Hidrocarburos     | Privado |

|  |                |               |                   |         |                                    |               |         |
|--|----------------|---------------|-------------------|---------|------------------------------------|---------------|---------|
| TP Petroperú – Andoas                        | Especializado  | Loreto        | Datem del Marañón | Fluvial | PETROPERÚ S.A.                     | Hidrocarburos | Privado |
| TP Petroperú Yurimaguas                      | Especializado  | Loreto        | Yurimaguas        | Fluvial | PETROPERÚ S.A.                     | Hidrocarburos | Privado |
| TP Yurimaguas - Nueva Reforma                | Multipropósito | Loreto        | Yurimaguas        | Fluvial | CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A. | General       | Público |
| TP Yurimaguas (ENAPU)                        | Multipropósito | Loreto        | Yurimaguas        | Fluvial | ENAPU S.A.                         | General       | Público |
| TP Logística Peruana del Oriente de Pucallpa | Multipropósito | Ucayali       | Pucallpa          | Fluvial | LOGISTICA PERUANA DEL ORIENTE S.A. | General       | Público |
| TP Puerto Maldonado**                        | Multipropósito | Madre de Dios | Puerto Maldonado  | Fluvial | ENAPU S.A.                         | General       | Público |

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional. (\*) Instalaciones portuarias no inventariadas por el APN.

De la misma manera, también se muestra la lista completa de todos los embarcaderos y sus respectivas instalaciones portuarias, clasificadas por actividad, ubicación, ámbito, administrador, tráfico y titularidad o uso.

Tabla 3 Lista de embarcaderos en el Sistema Portuario Nacional

| NOMBRE O DENOMINACIÓN                                    | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |            | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR                                   | TRÁFICO RELEVANTE                  | USO     |
|--|-----------------------------|----------------------|------------|-----------------|---|------------------------------------|---------|
|  |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD  |                 |   |                                    |         |
| Embarcadero Muelle Tortuga*                              | Multipropósito              | Piura                | Talara     | Marítimo        | SAVIA PERÚ S.A.                                 | General                            | Privado |
| Embarcadero Muelle Mc Donald*                            | Multipropósito              | Piura                | Talara     | Marítimo        | SAVIA PERÚ S.A.                                 | General                            | Privado |
| Embarcadero Muelle Parcela 25*                           | Multipropósito              | Piura                | Talara     | Marítimo        | SAVIA PERÚ S.A.                                 | General                            | Privado |
| Embarcadero Muelle de Capitanes                          | Especializado               | Callao               | Callao     | Marítimo        | ESTADO PERUANO (En trámite)                     | Servicio de transporte de personas | Público |
| Embarcadero Flor de Café* Embarcadero Muelle Parcela 25* | Especializado               | Loreto               | Yurimaguas | Fluvial         | INVERSIONES FLOR DE CAFÉ S.A.C.                 | Material de acarreo y construcción | Público |
| TP Henry - Iquitos*                                      | Multipropósito              | Loreto               | Punchana   | Fluvial         | TERMINAL PORTUARIO FLUVIAL HENRY E.I.R.L.       | General                            | Público |
| TP Mario Da Costa Manzur**                               | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos    | Fluvial         | TRANSPORTE Y SERVICIOS FLUVIALES DACOSTA S.A.C. | General                            | Privado |
| Mercado Mayorista Belén*                                 | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos    | Fluvial         | MINISTERIO DE LA PRODUCCION                     | General                            | Público |
| Morochita*   | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos    | Fluvial         | NAVIERA FLUVIAL MOROCHITA S.R.L.                | General                            | Publico |
| Embarcadero Turístico de Iquitos - El Huequito*          | Pasajeros                   | Loreto               | Iquitos    | Fluvial         | GOBIERNO REGIONAL DE LORETO                     | Turistas                           | Publico |
| Transporte Fluvial "JV" *                                | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos    | Fluvial         | TRANSPORTE                                      | General                            | Publico |



|                                    |                             |                      |                     |                 | FLUVIAL "JV" EIRL                                  |                   |         |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------|-----------------|--|-------------------|---------|
| Transportes Júpiter*               | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos             | Fluvial         | TRANSPORTES JUPITER S.R.L.                         | General           | Publico |
| TP Triplay Martín SAC*             | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos             | Fluvial         | TRIPLAY MARTIN S.A.C                               | General           | Publico |
| Servicios y Equipos Amazónicos*    | Especializado               | Loreto               | Iquitos             | Fluvial         | SERVICIOS Y EQUIPOS AMAZÓNICOS S.A.C.              | General           | Publico |
| Exploraciones Amazónicas*          | Pasajeros                   | Loreto               | Iquitos             | Fluvial         | EXPLORACIONES AMAZONICAS S.A.                      | General           | Privado |
| TRANS Linares*                     | Especializado               | Loreto               | Iquitos             | Fluvial         | TRANS LINARES S.R.L.                               | General           | Publico |
| RANSA*                             | Multipropósito              | Loreto               | Iquitos             | Fluvial         | RANSA COMERCIAL S.A.                               | General           | Publico |
| TP Pluspetrol - Villa Trompeteros* | Especializado               | Loreto               | Nauta               | Fluvial         | PLUSPETROL NORTE S.A.                              | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Pluspetrol - Andoas*            | Especializado               | Loreto               | Nauta               | Fluvial         | PLUSPETROL NORTE S.A.                              | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Requena**                       | Multipropósito              | Loreto               | Requena             | Fluvial         | MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE REQUENA                | General           | Público |
| NOMBRE O DENOMINACIÓN              | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |                     | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR                                      | TRÁFICO RELEVANTE | USO     |
|                                    |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD           |                 |  |                   |         |
| Embarcadero San Pablo*             | Multipropósito              | Loreto               | San Pablo de Loreto | Fluvial         | GOBIERNO REGIONAL DE LORETO                        | General           | Público |
| Embarcadero Tres Fronteras*        | Multipropósito              | Loreto               | Tres Fronteras      | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TENIENTE MANUEL CLAVERO | General           | Público |
| Embarcadero Soplin Vargas*         | Multipropósito              | Loreto               | Soplin Vargas       | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TENIENTE MANUEL CLAVERO | General           | Público |
| Embarcadero Nueva Esperanza*       | Multipropósito              | Loreto               | Nueva Esperanza     | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TENIENTE MANUEL CLAVERO | General           | Público |
| Embarcadero Nueva Angusilla*       | Multipropósito              | Loreto               | Nueva Angusilla     | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TENIENTE MANUEL CLAVERO | General           | Público |
| Embarcadero Santa Clotilde*        | Multipropósito              | Loreto               | Santa Clotilde      | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE NAPO                    | General           | Público |
| Embarcadero Pebas*                 | Multipropósito              | Loreto               | Pebas               | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PEBAS                   | General           | Público |

| Embarcadero Santa Mercedes*        | Multipropósito              | Loreto               | Santa Mercedes | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUTUMAYO       | General           | Público |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------|-----------------|---|-------------------|---------|
| Embarcadero El Estrecho*           | Multipropósito              | Loreto               | El Estrecho    | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PUTUMAYO       | General           | Público |
| Embarcadero Campo Serio*           | Multipropósito              | Loreto               | Campo Serio    | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TORRES CAUSANA | General           | Público |
| Embarcadero Islandia*              | Multipropósito              | Loreto               | Islandia       | Fluvial         | MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE YARAVI         | General           | Público |
| Embarcadero Contamana*             | Multipropósito              | Loreto               | Contamana      | Fluvial         | GOBIERNO REGIONAL DE LORETO               | General           | Público |
| TP Maple - Contamana*              | Especializado               | Loreto               | Contamana      | Fluvial         | THE MAPLE GAS CORPORATION DEL PERÚ S.R.L  | Hidrocarburos     | Privado |
| NOMBRE O DENOMINACIÓN              | CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD | UBICACIÓN GEOGRÁFICA |                | ÁMBITO ACUÁTICO | ADMINISTRADOR                             | TRÁFICO RELEVANTE | USO     |
|                                    |                             | REGIÓN               | LOCALIDAD      |                 |   |                   |         |
| TP Terranova                       | Especializado               | Ucayali              | Pucallpa       | Fluvial         | TERRANOVA EIRL                            | General           | Publico |
| Alpicargo SAC*                     | Multipropósito              | Ucayali              | Pucallpa       | Fluvial         | ALPI CARGO SAC                            | General           | Publico |
| TP TRANSTOTAL Logística Selva S.A. | Multipropósito              | Ucayali              | Pucallpa       | Fluvial         | TRANSTOTAL LOGÍSTICA SELVA S.A.           | General           | Publico |
| TP Maple - Pucallpa*               | Especializado               | Ucayali              | Pucallpa       | Fluvial         | THE MAPLE GAS CORPORATION DEL PERÚ S.R.L  | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Maple (Pucallpillo)*            | Especializado               | Ucayali              | Pucallpillo    | Fluvial         | THE MAPLE GAS CORPORATION DEL PERÚ S.R.L  | Hidrocarburos     | Privado |
| TP Puno*                           | Multipropósito              | Puno                 | Puno           | Lacustre        | GOBIERNO REGIONAL DE PUNO                 | General           | Público |
| TP Ferrovías - Puno*               | Multipropósito              | Puno                 | Puno           | Lacustre        | FERROVÍAS S.A.                            | General           | Público |

|          |                |      |      |          |                                     |         |         |
|----------|----------------|------|------|----------|-------------------------------------|---------|---------|
| TP Juli* | Multipropósito | Puno | Juli | Lacustre | MUNICIPALIDAD<br>PROVINCIAL DE JULI | General | Público |
|----------|----------------|------|------|----------|-------------------------------------|---------|---------|

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional. (\*) Instalaciones portuarias no inventariadas por el APN.

Finalmente, en el link que se ofrece a continuación, se muestran las empresas con licencias vigentes para ofrecer servicios de:

- Abastecimiento de combustible.
- Administración portuaria.
- Agencia.
- Almacenamiento.
- Amarre y desamarre.
- Avituallamiento de naves.
- Buceo.
- Cooperativas de estiba y desestiba.
- Mantenimiento de naves.
- Practicaje.
- Remolco de residuos.
- Remolcaje.
- Transporte de personas.

El enlace a estas empresas es el siguiente: <http://consultalicencias.apn.gob.pe/consulta/licencia.jsf>

## 4. MODALIDADES DE INVERSIÓN

Es posible distinguir en Perú dos formas de financiación de obras en función del origen de los fondos y su modalidad de ejecución. Por una parte existe la financiación pública, a través de Asociaciones Público Privadas (APP); y por otra parte la financiación privada, a través de obras por impuestos.

### 4.1. INVERSIÓN PÚBLICA

El principal instrumento de inversión pública al que tienen acceso los diferentes niveles de es el [Proyecto de Inversión Pública \(PIP\)](#). Los PIP están definidos como las acciones temporales, orientadas a desarrollar las capacidades del Estado para producir beneficios tangibles e intangibles en la sociedad.

El [Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones \(INVIERTE.PE\)](#), es un sistema administrativo del Estado que tiene como finalidad orientar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión para la efectiva prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país. Este nuevo sistema nació mediante el Decreto Legislativo N° 1252 el 01 de diciembre de 2016, y entró en vigencia desde el 24 de febrero del año 2017, un día después de la publicación oficial de su respectivo Reglamento.

Con este sistema se pretende facilitar la inversión pública, agilizar y simplificar los procesos, mejorar el seguimiento y evaluación de los proyectos y fomentar la acción conjunta de los diferentes niveles de Gobierno.

Este sistema parte de un Ciclo de Inversión, que es el proceso mediante el cual un proyecto de inversión es concebido, diseñado, evaluado, ejecutado y genera sus beneficios para la efectiva prestación de servicios y la provisión de la infraestructura necesaria para el desarrollo del país. Consta de las 4 fases siguientes:

**1. Programación Multianual de Inversiones (PMI):** Tiene como objetivo lograr la vinculación entre el planeamiento estratégico y el proceso presupuestario, mediante la elaboración y selección de una cartera de inversiones orientada al cierre de brechas prioritarias, ajustada a los objetivos y metas de desarrollo nacional, sectorial y/o territorial.

**2. Formulación y Evaluación (FyE):** Comprende la formulación del proyecto, de aquellas propuestas de inversión necesarias para alcanzar las metas establecidas en la programación multianual de inversiones, y la evaluación respectiva sobre la pertinencia del planteamiento técnico del proyecto de inversión considerando los estándares de calidad y niveles de servicio aprobados por el Sector, el análisis de su rentabilidad social, así como las condiciones necesarias para su sostenibilidad.

**3. Ejecución:** Comprende la elaboración del expediente técnico o documento equivalente y la ejecución física de las inversiones. Asimismo, se desarrollan labores de seguimiento físico y financiero a través del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI).

**4. Funcionamiento:** Comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión. En esta fase las inversiones pueden ser objeto de evaluaciones ex post con el fin de obtener lecciones aprendidas que permitan mejoras en futuras inversiones, así como la rendición de cuentas.

## 4.2. ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP)

Según el [artículo 29](#) del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, las [Asociaciones Público Privadas \(APP\)](#) en el Perú se constituyen como una de las modalidades de participación de la inversión privada, en la que se distribuyen de manera adecuada los riesgos del proyecto y se destinan recursos preferentemente del sector privado, para la implementación de proyectos en los que se garanticen Niveles de Servicios óptimos para los usuarios.

Esta modalidad se implementa mediante Contratos de largo plazo, en los que la titularidad de las inversiones desarrolladas puede mantenerse, revertirse o ser transferidas al Estado, según la naturaleza y alcances del proyecto y a lo dispuesto en el respectivo Contrato. Estas modalidades

pueden ser de concesión, operación y mantenimiento, gestión, así como cualquier otra modalidad contractual permitida por ley.

La actual definición de APP se construye sobre el marco legal precedente y las mejores prácticas a nivel internacional, que consideran elementos como una asignación adecuada de riesgos entre los sectores público y privado y que en todas las fases del desarrollo de una APP se contemple el principio de Valor por dinero, que busca la combinación óptima entre los costos y la calidad del servicio público ofrecido a los usuarios, a lo largo de la vida del proyecto.

En virtud de lo mencionado, considerando la normativa vigente, podemos caracterizar a las APP en el Perú de acuerdo a los elementos más destacados, tal como se detalla en el cuadro siguiente.

**Tabla 4 Características principales de una APP según el marco normativo**

| Característica                                       | Descripción   |
|--|---|
| <b>Contratos de largo plazo</b>                      | Los Contratos de APP duran máximo 60 años (incluye ampliaciones y renovaciones) y, en el caso de IPC, duran un mínimo de 10 años.   |
| <b>Rol del privado</b>                               | Participación activa del sector privado (diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento, transferencia o reversión del activo, etc.), lo que implica que el privado asuma una gran parte de los riesgos inherentes al proyecto, según se defina en el Contrato de APP.<br><br>El sector público define objetivos de interés público y/o la política de precios (tarifa) y controla el cumplimiento de los objetivos fijados y de los compromisos establecidos en el Contrato de APP.  |
| <b>Modo de repago</b>                                | El repago a las fuentes de financiamiento del proyecto de APP está en función de la clasificación del proyecto (cofinanciado o autofinanciado) y puede provenir de pagos periódicos que realiza el ente público al privado y/o del cobro de tarifa a los usuarios.  |
| <b>Distribución de riesgos</b>                       | El reparto de los riesgos se realiza bajo el principio de asignar el riesgo a la parte que esté mejor capacitada de administrarlo.  |
| <b>Empaquetamiento de actividades</b>                | Las actividades necesarias para el desarrollo de un proyecto (diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento) pueden estar todas a cargo del inversionista (contrato integral) o bien una combinación de ellas. Si bien la responsabilidad sobre determinadas actividades puede variar entre proyectos, bajo una APP, la gestión de la infraestructura queda en manos del privado para que el sector público pueda prestar el servicio público a los usuarios. La responsabilidad de la prestación del servicio público queda siempre en manos del sector público razón por la cual una APP no es una privatización de servicios públicos. |
| <b>Inversión mínima</b>                              | Las APP cofinanciadas de origen estatal requieren de montos de inversión mínimos para ser desarrolladas, dependiendo del alcance de cada proyecto, como:<br><br>Proyectos de relevancia nacional, estos deben tener un CTI o CTP, en los casos en que no contengan un componente de inversión, mayor a 10,000 UIT (S/ 42 millones).<br><br>En cuanto a los proyectos de competencia de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales el CTI o CTP, en caso de que no contengan un componente de inversión, debe superar las 7 000 UIT (S/ 29.4 millones)   |
| <b>Desarrolla infraestructura pública, servicios</b> | Las APP pueden comprender bajo su ámbito, de manera enunciativa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura pública en general</li> <li>• Servicios públicos</li> </ul>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>públicos, entre otros.</b></p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios vinculados a la infraestructura y servicios públicos.</li> <li>• Proyectos de investigación aplicada.</li> <li>• Proyectos de innovación tecnológica.</li> </ul>  |
| <p><b>Generan compromisos al Estado</b></p> | <p>Compromisos Firmes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obligaciones de pago de importes específicos o cuantificables</li> <li>• Generados como contraprestación a lo previsto en el Contrato</li> </ul> <p>Compromisos Contingentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenciales obligaciones de pago</li> <li>• Se derivan por la ocurrencia de uno o más eventos correspondientes a riesgos propios del proyecto de APP</li> </ul> |

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

### 4.3. DERECHO DE USO DE ÁREA ACUÁTICA Y FRANJA RIBEREÑA

De acuerdo con el artículo 8 de la Ley N°27943, Ley del SPN (LSPN), la APN evalúa las solicitudes de autorizaciones de uso de área acuática y franja ribereña (temporales y definitivas) para el desarrollo de actividades portuarias, comprobando previamente la idoneidad técnica de los proyectos presentados y su conformidad con los lineamientos de la Política Portuaria Nacional y del PNDP, aprobado por Decreto Supremo N°009-2012 MTC.

Ilustración 4 Proceso de habilitación portuaria



Fuente: APN

La mayoría de las infraestructuras implementadas con esta modalidad son de uso privado y están relacionadas con proyectos del sector minero y sector hidrocarburos. Esta modalidad ha permitido facilitar los trámites al sector privado para lograr integrar el componente portuario a su cadena productiva, logrando reducir los costos de transacción y elevando la competitividad comercial de sus productos.

A la fecha bajo esta modalidad se han ejecutado 11 Terminales Portuarios luego de habersele otorgado las habilitaciones portuarias.

#### 4.5. PROYECTOS EN ACTIVOS (PA)

El [Decreto Legislativo N° 1362](#) y su [Reglamento](#), contemplan una modalidad de participación de la inversión privada denominada Proyectos en Activos (PA).

Los PA son promovidos por:

- Entidades públicas con facultad de disposición de sus activos; y
- Entidades públicas a las que se refiere el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1362, es decir, los Ministerios, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, así como otras entidades públicas habilitadas mediante ley expresa.

Dichas entidades promueven la inversión privada sobre activos de su titularidad a través de su Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) respectivo. Se puede aplicar esta modalidad sobre activos presentes o futuros de titularidad de las entidades, bajo los siguientes esquemas:

- Disposición de activos, que incluye la transferencia total o parcial, incluida la permuta de bienes inmuebles.
- Contrato de cesión de uso, arrendamiento, usufructo, superficie u otras modalidades permitidas por ley.

Cabe indicar que los contratos de PA no pueden comprometer recursos públicos ni trasladar riesgos al estado, salvo ley expresa. Por ejemplo, en un contrato de usufructo de un terreno de propiedad de la Municipalidad a favor de un inversionista destinado al desarrollo de un complejo comercial, los riesgos –al ser negocio privado– son asumidos íntegramente por el inversionista. Cabe advertir que los PA (indistintamente si usan o no recursos públicos) no son APP por lo que no les aplica la clasificación de autofinanciada o cofinanciada.

Esta modalidad de promoción de la inversión privada tiene como antecedente el Decreto Legislativo N° 674 y su aplicación considera únicamente a las entidades mencionadas (entidades públicas con facultad de disposición de sus activos, así como las entidades públicas a las que se refiere el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1362) excluyendo la participación de las empresas públicas quienes siguen circunscritas al ámbito de aplicación del Decreto Legislativo N° 674.

#### 4.6. TRATADOS ESTADO-ESTADO

Otra de las alternativas que tiene el Estado Peruano para realizar sus contrataciones es la modalidad Estado a Estado. Es un procedimiento para la contratación de bienes y servicios bajo la modalidad de gobierno a gobierno. La finalidad de esta alternativa es garantizar la transparencia, eficacia y eficiencia de los recursos públicos para la adquisición de bienes, contratación de servicios y ejecución de obras; así como la gestión, desarrollo u operación de estos, bajo la modalidad Estado a Estado (modalidad

sujeta, de acuerdo con la Ley de Contrataciones del Estado, a supervisión del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado, OSCE).

Las contrataciones que realice el Estado Peruano pueden ser ejecutadas por el Estado Extranjero a través de sus propios organismos, dependencias, empresas públicas o privadas nacionales o extranjeras. Por tanto, en una contratación de Estado a Estado, el Estado Extranjero puede intervenir:

- Ejecutando las prestaciones directamente a través de sus propios organismos, dependencias o empresas públicas. Entendiéndose como ejecutor de las prestaciones directamente a la calidad de responsable u obligado contractual frente al cumplimiento del objeto del contrato, independientemente de que su fabricación, diseño o equivalente sea realizado por un tercero, siempre que el Estado Extranjero mantenga la calidad de obligado de las prestaciones del contrato.
- Respaldo a una empresa privada en la ejecución del objeto del contrato, incluyendo compromisos por parte del Estado Extranjero.

Esta contratación de Estado a Estado se regula bajo los alcances del comercio internacional y por las normas y principios del derecho internacional y siempre debe autorizarse mediante Decreto Supremo.

Por último, para participar en la contratación de Estado a Estado, los Estados Extranjeros deben inscribir ante el Ministerio del Interior a sus organismos, dependencias y/o empresas públicas. La solicitud de inscripción debe ser canalizada a través de las Embajadas Extranjeras con representación o concurrencia en Perú o a través de la Cancillería Peruana.

## 5. BARRERAS DE ENTRADA Y ACCESO AL MERCADO

En este punto se presentan las principales barreras de entrada que pueden existir para este sector en Perú. Se introduce el Tratado de Libre Comercio existente entre Perú y la Unión Europea, y se analizan las medidas arancelarias que afectan a cada producto analizado.

### 5.1. TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC) PERÚ - UNIÓN EUROPEA

El 1 de marzo de 2013 entró en vigor el [Tratado de Libre Comercio entre la Unión Europea y Perú](#). A través de este acuerdo, los países de la Unión Europea, entre ellos España, obtuvieron la liberalización arancelaria inmediata, es decir arancel "0", para el 80% de las partidas arancelarias exportadas a Perú. Asimismo, se estableció que todas las partidas arancelarias objeto de este estudio quedarían completamente libres de aranceles en los próximos años.

En el caso de las partidas arancelarias exportadas desde Perú a los estados miembros de la Unión Europea, se ha logrado la desgravación inmediata del 99.3% de partidas arancelarias, las cuales representan el 95% de líneas arancelarias en productos agrícolas. Los productos pesqueros gozan de preferencias arancelarias con flexibilización de las condiciones de origen que obtuvieron en el marco



del SGP Plus, mientras que para bienes industriales se logró la desgravación inmediata de aranceles para el 100% de las exportaciones peruanas.

En el TLC Perú-UE se negociaron los siguientes temas: Acceso a Mercados; Reglas de Origen; Asuntos Aduaneros y Facilitación del Comercio; Obstáculos Técnicos al Comercio; Medidas Sanitarias y Fitosanitarias; Defensa Comercial; Servicios, Establecimiento y Movimiento de Capitales; Contratación Pública; Propiedad Intelectual; Política de Competencia; Solución de Diferencias, Asuntos Horizontales e Institucionales; Comercio y Desarrollo Sostenible y Asistencia Técnica y Fortalecimiento de Capacidades.

Finalmente, comentar que determinados productos que se importan en Perú desde España están todavía sujetos a un arancel a pesar de existir el Acuerdo Comercial entre Perú y la Unión Europea. Para consultar qué aranceles e impuestos se aplican a cada producto se puede visitar la página web de la [Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria \(SUNAT\)](#).

## 5.2. CONTRATACIÓN PÚBLICA

El [Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado \(OSCE\)](#), es un organismo técnico especializado adscrito al MEF. Es el órgano encargado del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento. Administra el Registro Nacional de Proveedores (RNP) y el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE), resuelve consultas y aplica sanciones, además de designar árbitros en caso de controversias.

Existen diferentes métodos de contratación contempladas en el reglamento, las principales son:

- **Licitación pública:** para la contratación de bienes y obras.
- **Concurso público:** para la contratación de servicios.
- **Adjudicación simplificada:** para la contratación de bienes y servicios.
- **Consultores individuales:** contratación de servicios de consultoría en los que no se necesita equipos de personal ni apoyo profesional adicional.
- **Contratación directa:** de forma excepcional.

Asimismo, anualmente, en la [Ley de Presupuesto del Sector Público 2021](#), se señalarán los montos según los que se definirán los distintos procesos de selección indicados. Estas cantidades diferirán dependiendo del tipo de contratación que se lleve a cabo.

Tabla 5 Montos para la determinación de los procedimientos de selección

|                                       | Obras                    | Bienes                | Servicios            |
|---------------------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| Licitación pública                    | V. ref. $\geq$ 1.800.000 | V.ref $\geq$ 400.000  | -                    |
| Adjudicación simplificada             | V.ref. $\leq$ 1.800.000  | V. ref $\leq$ 400.000 | V.ref $\leq$ 400.000 |
| Concurso público                      | -                        | -                     | V.ref $\geq$ 400.000 |
| Contratación consultores individuales | -                        | -                     | V. ref $\leq$ 40.000 |

Fuente: MEF

Según la Ley, para ser participante, postor, contratista y/o subcontratista del Estado se requiere estar inscrito en el Registro Nacional de Proveedores (RNP). Dicho registro es el sistema de información oficial único de la Administración Pública que tiene por objeto registrar y mantener actualizada durante su permanencia en el registro, la información general y relevante de los proveedores interesados en participar en las contrataciones que realiza el Estado, así como implementar herramientas que permitan medir el desempeño de los proveedores que contratan con el Estado.

- La inscripción en el RNP tiene vigencia indeterminada sujeta a la actualización de la información y en ningún caso estar registrado en el RNP constituye una barrera para contratar con el Estado.
- Las empresas extranjeras reciben el mismo trato que las empresas peruanas reciben en su país de origen en materia de contrataciones del Estado.

Puede consultar el procedimiento para la inscripción como RNP descrita en la Resolución [N° 013- 2018- OSCE/PRE](#) que regula el Registro Nacional del Estado (RNP).

### **5.3. CONVENIO DE ESTABILIDAD JURÍDICA Y REGISTRO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA**

Los Convenios de Estabilidad Jurídica son instrumentos promotores de inversión, que se materializan a través de la suscripción de contratos firmados con el Estado Peruano, a través de los cuales se estabilizan garantías aplicables a los inversionistas o las empresas receptoras, según corresponda, por el periodo de vigencia de éstos. Dichos convenios sólo pueden ser modificados con el consentimiento de ambas partes.

Dicho convenio es un Contrato Ley con carácter civil no administrativo que se rige por las normas del Código Civil y puede ser celebrado por cualquier inversor nacional y/o extranjero y las empresas receptoras de dichas inversiones.

En Perú, los requisitos son los de efectuar, en el plazo de dos años, aportes dinerarios canalizados a través del Sistema Financiero Nacional, por un monto no menor a USD 10 millones, para los sectores de minería e hidrocarburos y de USD 5 millones, para las demás actividades económicas. La vigencia es de 10 años, salvo para el caso de concesiones cuyo plazo de vigencia se sujeta al plazo de vigencia de la concesión.

Este planteamiento es especialmente relevante para el sector de las infraestructuras, debido a su característica de sector intensivo en capital.

A través de la suscripción de estos convenios, el Estado Peruano otorga garantías de estabilidad jurídica a los inversionistas nacionales y extranjeros, y a las empresas receptoras de inversión, tanto en el caso

de constitución de nuevas empresas, así como para la ampliación del capital social de empresas establecidas.

Las principales garantías ofrecidas son:

- Estabilidad de las regulaciones vinculadas al trato no discriminatorio.
- Estabilidad en el régimen del Impuesto de la Renta (dividendos).
- Estabilidad del derecho de usar el tipo de cambio más favorable disponible en el mercado.
- Estabilidad en el régimen de libre disponibilidad de divisas y del derecho de libre remesa de utilidades, dividendos y regalías.

Para obtener toda la información acerca de cómo realizar dicho trámite, visitar la página de ProInversión.

Por último, mencionar que más allá de este registro, la ejecución de determinados proyectos de inversión puede estar sujeta a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios del lugar donde dichos proyectos se ubiquen, con la finalidad de generar un ambiente de integración con la comunidad, aunque dicha consulta no implica un derecho de veto sobre el proyecto.

Otro aspecto a tener en cuenta es la obligatoriedad de evaluar el impacto ambiental, cuyo ámbito de aplicación se extiende a todos los planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos. Por tanto, no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la certificación ambiental contenida en la Resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

#### **5.4. GARANTÍAS EXIGIDAS**

Actualmente y como norma general, las garantías o fianzas que deben otorgar los postores adjudicatarios y/o contratistas exigidas que aceptan las Entidades del país deben ser incondicionales, solidarias, irrevocables y ejecutables a primer requerimiento y emitidas por un banco considerado de primera categoría internacional por la Superintendencia de Banca y Seguros peruana (SBS) (Artículo 33 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado).

A la fecha, la SBS considera únicamente a dos bancos españoles dentro de dicha categoría: BBVA y Banco Santander, lo que implica que en muchas ocasiones los avales presentados por las empresas españolas para poder acceder a diferentes proyectos en el país tienen que ser obtenidos en bancos peruanos o contravalados por éstos.

## 5.5. LIMITACIONES EN LA ADJUDICACIÓN DE PROYECTOS

Las trabas post-adjudicación representan un problema importante para el éxito en el desarrollo de proyectos de infraestructura en Perú. Estas trabas generan sobrecostos y retrasos en el cierre financiero e inicio de la construcción como ya ha sucedido en proyectos como la Línea 2 de Metro, el Aeropuerto Chinchero-Cusco o el Puerto San Martín de Pisco.

De acuerdo con la Contraloría General de la República y los Órganos de Control Institucional, a julio de 2018, el Gobierno Nacional y Regional tiene 867 obras paralizadas por un monto contratado de aproximadamente USD 4.988 millones.

La reciente aprobación del sistema Invierte.pe y la reforma de las APP tratan de prevenir algunas de las trabas que se enumeran a continuación:

- Trabas para la expropiación, saneamiento de terrenos, liberación de interferencias y generación de problemas sociales. En ocasiones, la entrega de los terrenos se retrasa, bien sea por no haber llevado a cabo la negociación con el propietario o porque los poseedores no cuentan con un título de propiedad, lo que ocasiona que el procedimiento expropiatorio genere conflictos sociales adicionales, además de sobrecostos y retrasos.
- Demoras por exceso de burocracia y permisología. La excesiva demora en la aprobación de los estudios y expedientes técnicos, tales como el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) o los informes de supervisión de obras, juegan un rol contrario al fomento de los proyectos de infraestructura nacional.
- Problemas con el diseño de los Contratos de Concesión y generación de adendas de bancabilidad para el cierre financiero. El nivel de predictibilidad de los ingresos de la futura infraestructura es una de las condiciones fundamentales para que un proyecto sea considerado viable. De acuerdo con ello, las instituciones financieras tendrán mayor certeza en el retorno de sus inversiones y por tanto, exigirán menores costos de financiamiento y garantías al concesionario. Lamentablemente, en muchas ocasiones las cláusulas de los contratos no están bien especificadas o no son propuestas desde el inicio del contrato.

## 6. PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA EL SECTOR.

En el desarrollo de los proyectos de infraestructura, **el sector público tiene un papel crucial en el fomento y ejecución de las obras**, al tratarse de un sector en el que el principal demandante es el Estado. En el contexto peruano, el órgano central es el Gobierno Nacional, que se ocupa de las grandes obras de infraestructura del país. Éste se subdivide en 18 Ministerios, los cuales tienen la labor de proponer proyectos de construcción relacionados con sus áreas de competencia. Dada la temática de

este estudio de mercado, destacan los siguientes Ministerios: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC).

En un nivel inferior se encuentran los Gobiernos Regionales (GR), que son los encargados de la administración de cada uno de los 25 departamentos del país. Y por último, se encuentran 196 Gobiernos Locales (GL). Cada uno de estos órganos tiene poder para proponer y fomentar obras de infraestructura al nivel correspondiente realizando presupuestos e inversiones anuales.

## 6.1. Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)

El desarrollo actual de la política y la infraestructura portuaria peruana vienen marcadas por el documento, aprobado en 2012, denominado Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Este plan enumera los principales lineamientos estratégicos del Sistema Portuario Nacional, cuyo desarrollo queda al amparo de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

En cuanto a los **lineamientos estratégicos** marcados en el plan, El artículo 3º de la Ley del Sistema Portuario Nacional, estipula de manera predefinida los siguientes puntos esenciales:

- Fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
- Integración de los puertos en el sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
- La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional.
- El fomento del cabotaje y la intermodalidad.
- Promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.
- Fomento de servicios de valor agregado prestados en los puertos nacionales.
- Libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
- Fomento de la participación del sector privado.
- La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos.
- Preservación y mejora del patrimonio portuario nacional.
- Renovación tecnológica.
- Promoción del empleo portuario, capacitación y profesionalización de los trabajadores.
- Sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
- Protección y cuidado del medio ambiente.
- Especialización y capacitación permanente de los trabajadores, así como la protección de sus derechos laborales y condiciones de vida.

Dentro del PNDP destacan las siguientes líneas estratégicas:

- Promover el fortalecimiento del Marco Institucional del Sistema Portuario Nacional.

- Potenciar la modernización de infraestructuras y la conectividad.
- Fomentar la competitividad de los servicios portuarios.
- Impulsar la integración de actividades logístico-portuarias de valor añadido como parte de las cadenas de suministro.
- Integrar en el territorio de manera sostenible la relación Puerto-Ciudad.

La última actualización del Plan es el **Proyecto PNDP 2019**, que podemos encontrar en el siguiente enlace:

[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753584/PLAN\\_NACIONAL\\_DE\\_DESARROLLO\\_PORTUARIO\\_PNDP\\_-\\_2019.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753584/PLAN_NACIONAL_DE_DESARROLLO_PORTUARIO_PNDP_-_2019.pdf)

Además, se añade un informe del Desarrollo del sistema Portuario nacional en el último quinquenio y proyecciones que se encuentra en el siguiente enlace:

[https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2021/07/PPT-Edgar-Patino-El-desarrollo-del-SPN-en-el-ultimo-quinquenio-y-sus-proyecciones-26.07.2021-version-24.07.2021-vf\\_compressed.pdf](https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2021/07/PPT-Edgar-Patino-El-desarrollo-del-SPN-en-el-ultimo-quinquenio-y-sus-proyecciones-26.07.2021-version-24.07.2021-vf_compressed.pdf)

Además, en esta actualización, también se pueden encontrar los últimos cambios de los siguientes Planes Maestros PNDP:

- Plan Maestro Portuario TP Chimbote
- Plan Maestro Portuario TP General San Martín
- Plan Maestro Portuario TP Ilo
- Plan Maestro Portuario TP Lambayeque
- Plan Maestro Portuario TP Matarani
- Plan Maestro Portuario TP Paita
- Plan Maestro Portuario TP Pucallpa
- Plan Maestro Portuario TP Salaverry
- Plan Maestro Portuario TP San Juan de Marcona
- Plan Maestro Portuario TP Yurimaguas
- Plan Maestro Portuario Callao

## 6.2. Programación multianual de presupuesto 2019-2022

La Programación Multianual del Presupuesto 2019-2022 contiene las prioridades de gasto que las entidades del Estado proponen ejecutar en el marco de las políticas públicas. Comprende la estimación de los recursos necesarios para el financiamiento de diversas intervenciones a cargo de las entidades de los tres niveles de gobierno y tiene como objetivo garantizar el financiamiento que requieren los proyectos de inversión considerados en el Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2019, a cargo de las entidades del Gobierno Nacional (GN), GR y GL, en una perspectiva multianual para el periodo 2019-2022. La estimación del gasto de la inversión pública está orientada a la reducción de

brechas, principalmente en los sectores prioritarios (agua y saneamiento, salud pública y seguridad ciudadana).

### 6.3. Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)

En el año 2019, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) publicó a través del Decreto Supremo 238-2019-EF el [Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad \(PNIC\)](#) donde resalta la existencia de una brecha en infraestructura de 104.000 millones USD, que pretende atenuar con la priorización de 52 proyectos por un valor de casi 29.000 millones USD.

El Plan Nacional de Infraestructura representa el primer esfuerzo del Estado peruano por definir una visión y objetivos para el cierre de brechas en infraestructura, para ello se han priorizando esos 52 proyectos y articulado las inversiones para potenciar el crecimiento, la competitividad y el desarrollo en el país, desde una perspectiva sectorial y territorial.

La elaboración de este Plan ha incluido un constante proceso de socialización, con más de 350 actores del sector público, sector privado, multilaterales y la academia durante seis meses. Ello ha permitido recoger información vital para articular una estrategia de desarrollo consensuada con miras a crear un país más competitivo.

**Tabla 6 Brecha de infraestructuras por sectores (millones de USD dólares).**

| Tipo de infraestructura | A corto plazo (5 años) | A largo plazo (20 años) |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| Transportes             | 10.277                 | 45.988                  |
| Saneamiento             | 8.234                  | 20.441                  |
| Salud                   | 7.870                  | 16.779                  |
| Telecomunicaciones      | 3.472                  | 5.822                   |
| Hidráulico              | 1.908                  | 4.179                   |
| Agua                    | 1.720                  | 6.927                   |
| Electricidad            | -                      | 2.017                   |
| Educación               | -                      | 1.691                   |
| <b>Total</b>            | <b>33.481</b>          | <b>103.843</b>          |

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)

Se observa que el sector transportes tiene la mayoría de los proyectos e incluye carreteras, aeropuertos, puertos, líneas de metros e hidrovías, las cuales tienen una enorme repercusión en los sectores productivos.

Adicionalmente, en la tabla siguiente se enumeran los proyectos marítimos más importantes de la lista de los 52 proyectos priorizados para el PNIC.

**Tabla 7 Lista de proyectos marítimos más importantes para el PNIC.**

| Proyecto | Presupuesto (S/ millones) | Sector | Fase | Modalidad |
|----------|---------------------------|--------|------|-----------|
|----------|---------------------------|--------|------|-----------|

|   |       |                              |                       |              |
|---|-------|------------------------------|-----------------------|--------------|
| Ampliación del Terminal Multipropósito Muelle Norte - Callao - APM Terminals Callao   | 3.000 | Transportes y Comunicaciones | Ejecución Contractual | Proyecto APP |
| Ampliación del Terminal de Contenedores Muelle Sur - Callao - DP World Calla  | 2.102 | Transportes y Comunicaciones | Ejecución Contractual | Proyecto APP |
| Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry  | 905   | Transportes y Comunicaciones | Ejecución Contractual | Proyecto APP |
| Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao                                   | 43    | Transportes y Comunicaciones | Idea                  | Proyecto APP |
| Hidrovia Amazónica: Mejoramiento y Mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los Ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas. | 338   | Transportes y Comunicaciones | Ejecución Contractual | Proyecto APP |
| Terminal portuario General San Martín-Pisco   | 835   | Agricultura                  | Ejecución Contractual | Proyecto APP |

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)

Se resalta que una gran parte del programa para reactivar la economía de Perú tras la pandemia de COVID-19 está ligada al desarrollo de la construcción, en obras públicas, tanto por el programa Arranca Perú, como por los acuerdos de Gobierno a Gobierno.

#### 6.4. Proyectos de modernización portuaria en 2021 – 2022

Los terminales portuarios concesionados que ejecutaron el 100% de sus obras fueron el Terminal Portuario General San Martín – Etapas 2 y 3 (US\$ 66,735,916.00); y el Terminal Portuario Matarani a través de su nueva recepción de camiones y su conexión al chute (US\$ 6'572,288.14); obras que han sido recibidas oficialmente y en su totalidad por la APN. A estos se suman el Terminal Norte Multipropósito del puerto del Callao con la implementación de su iluminación en el Muelle 5 (IC) (US\$ 650,357.49); el Terminal de Contenedores Zona Sur del puerto del Callao, con su "Plataforma Reefer y Poza de Derrames" (US\$ 262,496.69); y el Terminal Portuario de Paita y su ampliación de 60 metros del Muelle Marginal (US\$ 8,743,042.73), los cuales aún se encuentran en proceso de recepción de obras.

Bajo la Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional, los proyectos que finalizaron obras y que han sido recibidas oficialmente por la APN, son el Terminal Portuario Multiboyas Monte Azul (US\$ 43'527,066.86), el cual inició operaciones en marzo de 2021; así como los terminales portuarios de Petroperú - Refinería Talara con su implementación del Muelle MU2, el cual forma parte del proyecto de Modernización de Refinería Talara - Fase 2 (US\$ 6'725,127.97); y Multiboyas Petroperú – Mollendo (US\$ 3'539,493.40); los cuales se encuentran, también, en proceso de recepción.

Por obra pública, está el Terminal Portuario de ENAPU Iquitos y su mejoramiento del servicio de embarque y desembarque de pasajeros (US\$ 4'324,143.21), totalmente culminado y recepcionado por la APN.



## Perpectivas al 2022

El Sistema Portuario Nacional actualmente proyecta una inversión de más de US\$ 1,874 millones en la ejecución de importantes obras portuarias, entre las que destacan la construcción del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, el cual demandará una inversión de más US\$ 1,200 millones en su primera nueva etapa; así como la ampliación del Muelle Sur del puerto del Callao y la ejecución de las fases 1 y 2 del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, que alcanzan una inversión de US\$ 350 millones y de US\$ 94'423,780.68, respectivamente.

Asimismo, se encuentra la adenda con APM Terminals por una inversión estimada de US\$1 095 millones, en el muelle norte, la cual se encuentra en proceso de aprobación por parte de las entidades competentes.

Por otro lado, la APN es consciente de la importancia de la integración puerto-ciudad, responsabilidad social e igualdad de oportunidades entre varones y mujeres, por lo que desde el sector se seguirán desarrollando diferentes actividades como la preservación ambiental, limpieza de playas, charlas de igualdad de género, foros universitarios u otras actividades, las cuales contribuirán en dicha integración.

## 7. INFORMACIÓN PRÁCTICA.

### 7.1. FERIAS Y EVENTOS SECTORIALES

En el presente punto se dan a conocer algunos de los eventos nacionales e internacionales del sector más destacados en el país. En la actualidad, debido a la crisis sanitaria a nivel mundial a causa del COVID-19, es de esperar que la gran mayoría de estos eventos, por no decir su totalidad, queden aplazados para el próximo año o se celebren vía telemática.

[TOC Américas Lima](#): Atrae a los fabricantes y proveedores de bienes y servicios al transporte marítimo, puertos y terminales de la industria y presenta los últimos desarrollos y tecnologías. Los visitantes pueden fuente de los productos, ideas, servicios y tecnologías esenciales para sus operaciones comerciales, la red con los actores clave en el transporte marítimo, puertos y terminales de la industria y mantenerse al día con las últimas tecnologías, las innovaciones y la evolución del sector.

La TOC Américas tendrá lugar en 3 días de martes, 18. octubre a jueves, 19. octubre 2022 en Lima.

[Expo Pesca & AcuiPerú 2021](#): Se realiza cada dos años desde el 2003 para vender equipos, suministros y servicios para pesca y acuicultura, incluyendo barcos y sus partes, captura, cultivo, refrigeración, procesamiento y distribución.

Se llevará a cabo del 6 al 8 de septiembre 2023, en los Hall N° 01, 02 y 03 del Centro de Exposiciones Jockey en Lima, Perú.

## 7.2. MEDIOS DE INFORMACIÓN

[MARINA DE GUERRA DEL PERÚ](#): Dentro de su web se puede encontrar información actualizada, tanto en la Revista Oficial de la Marina, como en las demás revistas que publican en su web: El Monitor y el Grumete. También se puede encontrar en este mismo apartado "Publicaciones de interés" del sector naval.

[ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS](#): Ofrece capacitación especializada, orientación y asesoramiento para superar contingencias tributarias (aduaneras, transmisión de información electrónica y otros), además de noticias y comunicados referentes al sector.

[PROMPERÚ](#): En la web de la Comisión del Perú para la Exportación y el Turismo, además del contenido actualizado del sector ya nombrado anteriormente, tenemos acceso al [SIICEX](#), que nos facilita estadísticas de exportaciones e importaciones del sector, ya sea por país o por partida arancelaria.

[SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA \(SUNAT\)](#): En esta completísima web se puede acceder tanto a estadísticas y estudios, como a información de comercio exterior. Además, y refiriéndonos también a estadísticas de exportaciones e importaciones, ya sea por partidas arancelarias de productos, por sectores y/o por países, este portal ofrece numerosas posibilidades en su apartado de [Operatividad Aduanera](#).

[MARKET ACCES DATA BASE](#): Esta web proporciona información a las empresas que exportan desde la Unión Europea sobre las condiciones de importación en los mercados de terceros países, en este caso a Perú. Facilita información sobre derechos e impuestos sobre las importaciones de productos, procedimientos y documentos necesarios para el despacho de aduanas en el país asociado, estadísticas sobre las corrientes comerciales de mercancías entre los países de la UE y los países no pertenecientes a la UE, barreras comerciales que afectan a sus exportaciones, medidas de seguridad alimentaria/salud animal/salud vegetal, acuerdos preferenciales y normas de origen, servicios para las PYMES e información comercial del país.

En el caso de que la empresa quisiese importar productos desde Perú a un país de la UE, tendría que utilizar la web de [TRADE HELPDESK](#) para recibir información sobre los requerimientos necesarios.

[PERÚ EXPORT](#): Es el portal oficial de promoción de las exportaciones del Perú. Al entrar en esta página ofrecen la posibilidad de acceder como exportador o como importador; en el primer caso se redirige al [Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior](#), y en el segundo a [PERU MARKETPLACE](#).

## 8. FUENTES DE INFORMACIÓN

- ACUERDOS COMERCIALES DEL PERÚ  
[https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En\\_Vigencia/China/inicio.html](https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/China/inicio.html)
- ADEX DATA TRADE  
<http://www.adexdatatrade.com/>
- ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS (APAM)  
<http://www.apam-peru.com/web/>
- ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS DE INTELIGENCIA DE MERCADOS (APEIM).  
<http://apeim.com.pe/>
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)  
<https://www.gob.pe/apn>
- BARRERAS COMERCIALES  
<https://barrerascomerciales.comercio.gob.es/es-es/Paginas/index.aspx>
- COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y TURISMO (PROMPERÚ)  
<https://www.promperu.gob.pe/>
- EL PERUANO  
<https://elperuano.pe/>
- EXPORT TRADE HELP-DESK  
<https://trade.ec.europa.eu/tradehelp/>
- ICEX ESPAÑA EXPORTACIÓN E INVERSIONES  
<https://www.icex.es/>
- MARKET ACCES DATA BASE  
<https://madb.europa.eu/madb/indexPubli.htm>
- MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN (PRODUCE)  
<https://www.gob.pe/produce>
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC)  
<https://www.gob.pe/mtc>
- PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO  
[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/471643/Plan\\_Nacional\\_de\\_Desarrollo\\_Portuario\\_Nacional\\_PNDP\\_.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/471643/Plan_Nacional_de_Desarrollo_Portuario_Nacional_PNDP_.pdf)
- PROMPERÚ  
<https://www.promperu.gob.pe/>
- SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR (SIICEX)  
[http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?\\_page =160.00000](http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page =160.00000)
- SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)  
<http://www.sunat.gob.pe/operatividadaduanera/>
- THE WORLD BANK-DATABANK  
<https://data.worldbank.org/country/peru>

**Informe realizado por**

**track** 

The logo for "track" features the word "track" in a lowercase, green, sans-serif font. To the right of the text is a stylized globe with a green arrow pointing upwards and to the right, suggesting movement or progress.

**Agosto 2022.**

IGAPE

Instituto Gallego de Promoción Económica

Complejo administrativo de San Lázaro, s/n, 15703/ Santiago de Compostela/ A Coruña (España)

Tel. 0034 900 815 151 / 981 541 147/ Fax 0034 881 995 500

[www.igape.es](http://www.igape.es)