



Universidad
Inca Garcilaso de la Vega

FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR Y RELACIONES
INTERNACIONALES

Estudio del impacto del Megapuerto de Chancay en las
importaciones peruanas

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el título profesional de Licenciado en Gestión de Negocios Internacionales

AUTOR

Cristopher Joel Urbano Garibay
(<https://orcid.org/0009-0000-6521-0146>)

ASESOR

Mag. Burmester Andreu, Hans Federico Isaac
(<https://orcid.org/0000-0002-4980-1154>)

Lima – Perú
2024

URBANO_GARIBAY

INFORME DE ORIGINALIDAD

10%

INDICE DE SIMILITUD

9%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

3%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	www.bcrp.gob.pe Fuente de Internet	2%
2	prensaregional.pe Fuente de Internet	1%
3	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru Trabajo del estudiante	1%
4	www.logistica360.pe Fuente de Internet	<1%
5	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	<1%
6	siea.midagri.gob.pe Fuente de Internet	<1%
7	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1%
8	repositorio.uigv.edu.pe Fuente de Internet	<1%
9	es.wikipedia.org Fuente de Internet	



Dedicatoria

Agradezco a Dios por darme la confianza y la fuerza para permitirme llegar a alcanzar mis objetivos como profesional y hago esta dedicatoria para mi familia en especial a mi madre por haberme apoyado de manera incondicional en este proceso profesional y a mi novia por siempre empujarme a seguir mis sueños y crecimiento profesional.



Agradecimiento

Agradezco al profesor Hans Burmester Andreu por la participación que tuvo en este proceso de investigación y por la manera profesional que tuvo al brindarme su asesoramiento en este proyecto, a la universidad Inca Garcilaso de la Vega por la oportunidad brindada y a la comunidad de importadores que sigue mi contenido para la mejora del comercio peruano.

Resumen

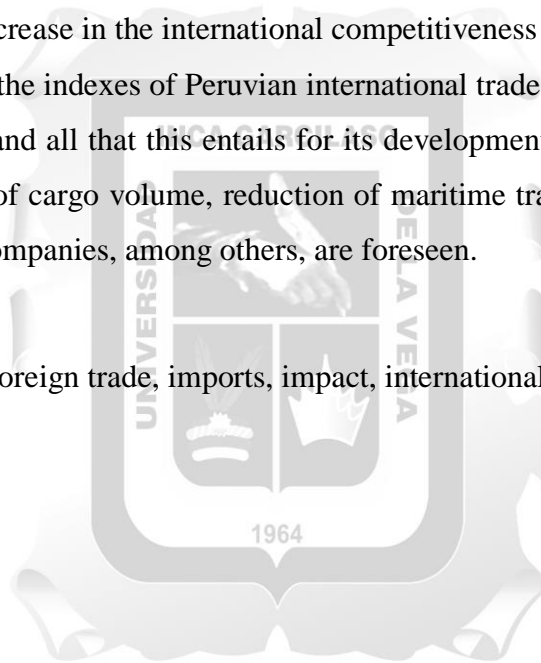
El presente trabajo tiene como objetivo Estudiar el impacto del megapuerto de Chancay en las importaciones peruanas. Para el desarrollo de la investigación se utilizaron cifras tanto de entidades públicas como privadas donde se comprueba el desarrollo de la siguiente problemática ¿Cuál es el impacto del megapuerto de Chancay en las importaciones peruanas? Donde pudimos elaborar el desarrollo a futuro de este gran proyecto a nivel nacional mostrando con cifras la proyección del comercio internacional peruano desde el inicio de operaciones del megapuerto que terminara siendo el hub portuario de Sudamérica. Los resultados obtenidos en el presente estudio nos han demostrado que el impacto del megapuerto de Chancay y las actividades que allí se han venido realizando, tendrán muchos beneficios a las importaciones peruanas, así como también a la generación de empleo, la descongestión portuaria, incremento de la competitividad internacional de nuestro país frente al comercio exterior. Para ello se tuvo en cuenta los índices del comercio internacional peruano en las importaciones de los últimos diez años y todo lo que conlleva para su desarrollo donde se prevé la reducción de costos logísticos, aumento de volumen de carga, reducción de tránsito marítimo, inversión privada, aumento de empresas importadoras, entre otros.

Palabras clave: Megapuerto, comercio exterior, importaciones, impacto, competitividad internacional.

Abstract

The objective of this work is to study the impact of the Chancay megaport on Peruvian imports. For the development of the research, figures from both public and private entities were used to verify the development of the following problem: What is the impact of the Chancay mega port on Peruvian imports? Where we were able to elaborate on the future development of this great project at the national level showing with figures the projection of Peruvian international trade since the beginning of operations of the mega-port that will end up being the port hub of South America. The results obtained in this study have shown that the impact of the Chancay mega-port and the activities that have been carried out there will have many benefits for Peruvian imports, as well as for the generation of employment, port decongestion, and an increase in the international competitiveness of our country in foreign trade. For this purpose, the indexes of Peruvian international trade in imports of the last ten years were considered and all that this entails for its development, where the reduction of logistic costs, increase of cargo volume, reduction of maritime transit, private investment, increase of importing companies, among others, are foreseen.

Key words: Megaport, foreign trade, imports, impact, international competitiveness.



Indice de Contenidos

Dedicatoria.....	ii
Resumen	iv
Abstract.....	v
Indice de Contenidos	vi
Indice de Figuras	vii
Introducción.....	viii
CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACION.....	1
1.1. Marco histórico.....	1
1.2. Bases teóricas	2
1.3. Marco legal	3
1.4. Antecedentes del estudio	5
1.5. Marco conceptual	10
CAPITULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	21
2.1. Descripción de la realidad problemática	21
2.2. Formulación del problema general y específicos	22
2.3. Objetivo general y específicos.....	22
CAPITULO III: JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACION DE LA INVESTIGACION	23
3.1. Justificación e importancia del estudio.....	23
3.2. Delimitación del estudio.....	24
CAPITULO IV: FORMULACION DEL DISEÑO	25
4.1. Diseño esquemático.....	25
4.2. Descripción de los aspectos básicos del diseño.....	26
CAPITULO V: PRUEBA DE DISEÑO.....	27
5.1. Aplicación de la propuesta de solución	27
CONCLUSIONES.....	50
RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	53
ANEXOS	59

Indice de Figuras

Figura 1 Posible ruta marítima directa a través del puerto de Chancay	28
Figura 2 Balanza Comercial de importaciones peruanas 2022, 2023.....	30
Figura 3 Balanza Comercial de los últimos 12 meses	30
Figura 4 Importaciones periodo 2023 en variaciones porcentuales	31
Figura 5 Importaciones Peruanas del 2003 – 2023 (Mil Millones US\$).....	33
Figura 6 Importaciones de bienes desde China (Millones US\$)	34
Figura 7 Movimiento de carga vía cabotaje marítimo en puertos de uso público 2015-2022 (Miles de toneladas métricas).....	37
Figura 8 Evolución de los índices CCFI y SCFI durante el periodo enero 2020 – mayo 2023	37
Figura 9 Evolución del Comercio Marítimo Internacional 2018 - 2028.....	39
Figura 10 Producto Bruto Interno por tipo de gasto 2022 – 2023.....	40
Figura 11 Comercio Bilateral Perú – Brasil 2020 – 2023 (Millones de US\$).....	43
Figura 12 Principales productos importados Perú 2022-2023.....	46
Figura 13 Importación por países de origen del Maíz Amarillo Duro Ene - Dic (t)	46
Figura 14 Comportamiento mensual de las importaciones de Maíz Amarillo Duro (Partida arancelaria 10055901100): 2022-2023.....	47
Figura 15 Precio Promedio del Maíz Amarillo Duro en Mercados Mayoristas 2024 (S/. x Kg).....	48
Figura 16 Importaciones de Maíz Amarillo Duro según principales países 2019 - 2024 (Miles de toneladas).....	49

Introducción

El presente estudio de suficiencia profesional busca estudiar el impacto del Megapuerto de Chancay sobre las importaciones peruanas, y como este proyecto ha influido sobre el crecimiento de las importaciones desde el inicio de sus actividades, para ello, se describen 4 capítulos a través de los cuales se describen.

En el capítulo I se realizó una detallada descripción del megapuerto de Chancay, desde su año de construcción, el marco legal, su ubicación geográfica, el área con la que cuenta, las características que posee y los servicios que ofrece; asimismo se hizo un análisis de las bases teóricas, y de los antecedentes internacionales y nacionales que existen, con el objetivo de tener una mejor comprensión del trabajo a realizar.

En el capítulo II, se hizo un análisis la realidad problemática, para lo cual se realizó un análisis de los problemas que se encuentran enmarcados dentro de la temática de estudio, lo cual nos permitió realizar la formulación del problema general y específicos, y definir los objetivos del trabajo.

En el capítulo III, se plasmó una detallada descripción de la información que nos permitió justificar la realización del estudio, dando una comprensión del ¿Por qué? y ¿Para qué? de su ejecución; asimismo se hizo una delimitación del estudio.

En el capítulo IV, se diseñó el esquema del trabajo a realizar, del mismo modo se realizó una descripción de los aspectos básicos del diseño.

Desarrollado todos estos capítulos, se aplicó la propuesta de solución, describiendo además las conclusiones a las que se llegó, después de la recolección y análisis de los resultados, buscando responder los objetivos planteados, finalmente se describieron las recomendaciones.

CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACION

1.1. Marco histórico

El distrito de Chancay posee una bahía, ubicada a 78 km al norte de Lima, la cual se caracteriza por poseer una creciente actividad pesquera artesanal e industrial, así como también por el potencial turístico, que genera un gran movimiento económico a nivel local (Bocanegra-García, 2021). En el año 2022, se inició la construcción del Complejo Portuario Logístico del puerto de Chancay, obra que tendrá una inversión de US\$ 1.300 millones (Peters, 2019). Dicho proyecto generó un impacto muy grande a nivel social, tal es así que, según (Álvarez, 2023) los terrenos aledaños al proyecto incrementaron su valor, llegando a tener el precio del metro cuadrado un aumento nunca visto en los últimos 15 años. Asimismo, se espera que genere nuevas oportunidades de negocio y empleo, relacionadas con operaciones logísticas y portuarias, ya que se provee que sea un eje logístico complementario al del puerto del Callao, buscando, además, impulsar el crecimiento económico de la zona norte del Perú (Autoridad Nacional Portuaria, 2023).

La construcción de este megaproyecto puerto, fue desarrollada por la empresa Cosco Shipping Ports Limited y la Volcán Company Minera S.A.A, cuyas primeras obras estuvieron a cargo de la China Railway Engineering Corporation, la cual planteó seis fases en total, siendo la primera etapa, la construcción del terminal, el cual serviría para los graneles sólidos y líquidos, así como también de un terminal para carga en general y otro para el manejo de contenedores (Peters, 2019). En ese sentido Olmo (2022) explica que este mega puerto sería uno de los puntos preferentes para el comercio exterior con China, ya que por su tamaño y el volumen de operaciones que se llevaran a cabo se espera convertirse en un centro con mucho potencial del comercio internacional.

El proyecto cuenta con dos etapas, la primera consta de una inversión de 1300 millones de dólares, y una segunda etapa en la que la inversión puede llegar hasta los 3500 millones de dólares, habiéndose evidenciado el gran potencial de este mega puerto para las exportaciones en nuestro país, el proyecto hasta el 2022 tiene un gran avance y hay obras que ya se han terminado (Contreras, 2023). Según la Autoridad Nacional Portuaria, (2023) menciona que la construcción del terminal portuario, hasta noviembre del año pasado tenía un avance de obra del 49.57%. Cabe resaltar que la construcción de este puerto posee 3 ejes importantes, el primero se centra en la infraestructura de puerto, el cual contará con 7

muelles, el segundo, es la zona de actividad logística (ZAL) el cual contará con más de 850 hectáreas, y el tercero es el túnel que unirá la ZAL con las instalaciones del puerto (Navarrete Vargas et al., 2019).

1.2. Bases teóricas

La construcción del mega puerto obliga al Perú a nuevos retos, por ende, se está proponiendo la conexión de Chancay a Lima por el difícil tránsito que hay para llegar a la capital desde el cono norte. En un futuro cercano, Callao y Chancay se fusionarán en un solo eje (Monzón, 2023). Por lo que el mega puerto de Chancay se convertirá en un centro comercial de Sudamérica que distribuirá y concentrará el comercio con Asia teniendo una reducción de al menos 10 días el traslado de los buques, con eso impulsa el comercio entre ambos países donde también anuncia que este puerto se convertirá en un punto clave también para el traslado de mercancías de Brasil por el Pacífico De las Casas (2023).

La construcción del proyecto hará que las autoridades trabajen articuladamente para establecer beneficios a la población. Para Vásquez (2023) nos preparamos para el impacto que generará el mega puerto de Chancay donde la infraestructura de esta magnitud acelera el proyecto del Tren de cercanía Barranca – Ica donde generará más empleo para los peruanos, incentivará el turismo y ayudará en el crecimiento económico del país. Por otro lado, el comercio marítimo, es considerada una de las actividades económicas de mayor impacto sobre la economía mundial, ya que se ha demostrado que, contribuye al crecimiento de la capacidad productiva de un país o empresa privada, trayendo consigo un impacto a nivel socioeconómico, por la gran cantidad de puestos de trabajo (directos e indirectos) que esta genera en las áreas de transporte marítimo, infraestructura y cadena logística, componentes fundamentales para mantener la eficiencia de esta actividad comercial (Begazo Elescano, 2021).

Por otro lado, se espera que, este puerto, genere un mayor flujo comercial entre los diferentes puertos con los que cuenta el país, trayendo consigo una reducción en los costos de los fletes de entre un 4% a 20% (Calderón, 2023). Tal es así que, el inicio de las operaciones de este megapuerto, representaría una oportunidad para el crecimiento económico, la creación de nuevos empleos, la descongestión portuaria, incrementaría nuestra competitividad internacional, trayendo consigo el progreso de nuestro país (Mincetur, 2023). Asimismo, (Reusche, 2023) menciona que, una vez puesto en funcionamiento el mega puerto

del Chancay, se estima que, generaría un crecimiento anual de 0.2 puntos en el PBI de nuestro país.

1.3. Marco legal

En el Perú, el ente rector, responsable de los proyectos de conducción portuaria, es una institución técnica especializada, que gestiona el Sistema Portuario Nacional (SPN), el cual además, es el responsable de normar los aspectos administrativos, técnicos y operativos; por otro lado, es el encargado de brindar los accesos a la infraestructura portuaria, vinculada con el resguardo y salida de las naves y de sus respectivas cargas, dentro del ámbito de su competencia, así como también de la seguridad en los terminales portuarios (Autoridad Nacional Portuaria, 2023).

La construcción del Mega puerto de Chancay y Lima fueron discutidos en el parlamento andino, abordando los efectos geopolíticos, económicos y sociales que tendría este, destacándose que el gobierno peruano recibirá cientos de millones de dólares para mejorar la infraestructura y servicios gracias a su operación (Arce, 2023).

Por otro lado, el marco normativo que posee el Perú, sobre el comercio exterior marítimo, está enfocado en fortalecer esta actividad económica, bajo las nuevas perspectivas y tendencias internacionales, por lo que podemos mencionar a:

A. Decreto Supremo N°012-2019-DE, que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030, en ella se establecen todos los lineamientos que vinculan a las diferentes actividades que se desarrollan en el espacio marino de nuestro país, tales como la pesca y acuicultura, manejo y gestión de los puertos, transporte comercial marítimo, turismo marítimo, entre otros.

B. Decreto Legislativo N°1413, promulgada el 13 de septiembre del 2018, y que tiene por objetivo, el promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje, con el fin de generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana.

C. La Ley N°30580 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, promulgada el 08 de junio de 2017, la cual se centra en la promoción de

las actividades relacionadas al ámbito marino, como es el del transporte y comercio de mercancías a nivel nacional e internacional.

D. Decreto Legislativo N°644, promulgado el 22 de junio de 1991, en el que se Eliminan todas las restricciones y obstáculos administrativos y legales que impidan el libre acceso a las rutas y tráfico internacional, para las empresas navieras nacionales.

E. Decreto Legislativo N°714, promulgado el 07 de noviembre de 1991, a través del cual Declaran de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban las normas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

F. Así también, tenemos la Política Nacional Marina, norma promulgada en el 2019, y en la que se establecen todos los lineamientos que permiten la integración de los diferentes actores del ámbito marino con el estado peruano, sobresaliendo el objetivo de fortalecer las medidas que ayuden a fortalecer y fomentar un próspero desarrollo del comercio marítimo.

G. Del mismo modo, el Perú a través del Ministerio de Comercio Exterior, posee el Plan Nacional de Exportación, creado el 2015, cuyo objetivo, es ofrecer a los actores involucrados en el Comercio Exterior, la información necesaria, sobre la diversificación de los mercados, así como también, de la eficiencia del comercio internacional y de la cadena logística, entre otras.

1.4. Antecedentes del estudio

Nacionales

Universidad: Pontificia Universidad Católica del Perú

Título: “Plan Estratégico del Puerto de Chancay”

Autor: (Pedro Gerardo et al., 2016)

Objetivo: “mantener los muelles existentes y tener la infraestructura necesaria para transportar 4,4 millones de toneladas anuales de gráneles sólidos, gráneles líquidos, carga general y carga rodante”

Conclusión: “Se ha establecido una meta para el Puerto de Chancay que se espera alcanzar para el año 2025 y que es crucial cumplir para el progreso del Perú. Además, se han detallado las medidas que se tomarán para lograr los objetivos establecidos. Los valores y el código de ética deben servir como base para llevar a cabo el proceso que permita el éxito de la visión. El código de ética, los valores, la misión y la visión del Puerto de Chancay serán la guía y la norma para el funcionamiento”

Universidad: Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión

Título: “Evaluación de impacto ambiental del proyecto y recomendaciones para la gestión ambiental: Terminal Portuario Megapuerto de Chancay”

Autor: (Andrea Isabel Gutierrez Trujillo, 2021)

Objetivo: “Evaluar los efectos ambientales del proyecto "Terminal Portuario Multipropósito de Chancay" y proponer una estrategia para el manejo ambiental”

Conclusión: “describir los efectos del entorno físico, biológico, sociocultural y económico del "Mega puerto de Chancay”

Universidad: Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar

Título: “El lugar de Perú en el mercado comercial de China y América del Sur. Análisis a las posibilidades con el mega puerto de Chancay”

Autor: (Luccia Anthonella Buchelli Reyes, 2021)

Objetivo: “La presente investigación busca establecer al Perú como una potencia regional emergente a nivel regional y global, con el fin de fortalecer las relaciones con los principales centros de poder económico global, sin olvidar el desarrollo sostenible necesario para la nación”

Conclusión: “El comercio marítimo en Perú ha experimentado un incremento debido a la situación favorable del comercio internacional y a las políticas nacionales de liberalización comercial Pero la exposición al peligro de los factores externos debe reducirse. La oportunidad de invertir en este sector para mejorar las condiciones internas conducirá a un progreso y crecimiento sostenible”

Universidad: Universidad Esan

Título: “Factores críticos de éxito para el desarrollo de un operador logístico que brindará servicios a los clientes usuarios del Puerto de Chancay”

Autor: (Samantha Belen Navarrete Vargas et al., 2019)

Objetivo: “El objetivo es identificar y determinar los factores clave de éxito de un operador logístico que dará servicios a los usuarios que el Megapuerto de Chancay debe tener en cuenta.”

Conclusión: “El megapuerto de Chancay está destinado a convertirse en un puerto hub gracias a su infraestructura, accesos y plataforma logística (ZAL) de primer nivel de tipo multipropósito.”

Universidad: Universidad Tecnológica del Perú

Título: “Proyecto del terminal portuario multipropósito de Chancay, propiedad de Cosco Shipping Ports Chancay Perú sa, análisis de la gestión de riesgos, los gastos y el cronograma de construcción del campamento utilizando la guía del estándar Pmbok® 6ta edición.”

Autor: (Edwin Alexander Enríquez Huallparimachi & Monica Amelia Fuentes Rocha, 2021)

Objetivo: “El objetivo principal del presente estudio es evaluar los resultados de la aplicación de la guía del PMBOK® 6ta edición unida a las áreas para el desarrollo de proyectos según la guía del PMBOK en el desarrollo de construcción del

campamento del terminal portuario multipropósito de Chancay, propiedad de Cosco Shipping Ports Chancay Perú SA.”

Conclusión: “Se ha llegado a la conclusión de que se puede establecer una oficina de proyectos (PMO) basándose en la evaluación del proyecto. Esta PMO será responsable de crear procedimientos rigurosos en la planificación relacionados con el conocimiento del riesgo, los costos y el cronograma, utilizando formatos y modelos que permitan el registro de toda la información necesaria para la gestión adecuada del proyecto.”

Internacionales

Universidad: Universitat Politècnica de Catalunya Barcelonatech

Título: “Modelo analítico que pueda relacionar el desarrollo económico, la globalización y el transporte marítimo. ejemplos: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil”

Autor: (Rosana Salama Benazar, 2016)

Objetivo: “Análisis de la globalización del transporte marítimo y el desarrollo de los puertos de América del Sur desde la perspectiva de algunos indicadores, especialmente los puertos de Puerto Cabello y Guaira (Venezuela), Cartagena (Colombia), Callao (Perú) y Santos (Brasil). Importante asegurar aportes para mejorar las operaciones portuarias en la región”

Conclusión: “Según el estudio, los desarrollos portuarios están vinculados a la globalización del transporte marítimo, lo que se puede ver en los barcos que crecen en tamaño, es decir, de mayor calado. Como resultado, los puertos se adaptan para recibir estos barcos, lo que mejora su capacidad y eficiencia. Como resultado, los puertos deben modificar su modelo de gobernanza que permita la inversión privada porque es una inversión significativa para el país.”

Universidad: Pontificia Universidad Católica de Chile

Título: “Metodología basada en costos logísticos para determinar el hinterland: caso Sudamérica”

Autor: (Javier Nicolás Vega Lira, 2017)

Objetivo: “Construya un modelo para calcular el interior reduciendo el costo total del transporte de mercancías. Los objetivos específicos para lograr este objetivo son los siguientes: “Determinar el interior de los principales puertos de América del Sur utilizando un método que asume transporte terrestre directo y un método que toma en cuenta las rutas terrestres reales en América del Sur; Evaluar si existe una diferencia significativa en los resultados de estos métodos; Medir las variables de impacto interior más importantes del puerto”

Conclusión: “La contribución principal del presente estudio es desarrollar un nuevo modelo para definir el entorno portuario, que se basa principalmente en la idea de reducir los gastos asociados con el transporte de bienes en contenedores. El hecho de que este modelo utiliza rutas reales para calcular los costos de transporte lo hace más preciso en la delimitación de los puertos del interior de una región específica.”

Universidad: Universidad Católica de Colombia

Título: “El sistema portuario de Panamá y Colombia se comparan para realizar un análisis comparativo. El caso de estudio es Puerto Manzanillo en comparación con Puerto Cartagena y Puerto Santa Marta”

Autor: (Cristian Camilo Velandia Velandia & Juan David Santana Acero, 2019)

Objetivo: “Realizar un análisis de los sistemas logísticos portuarios panameños y colombianos utilizando herramientas de resultados y tecnológicas para proponer apropiaciones en los puertos colombianos de Santa Marta y Cartagena”

Conclusión: “Una de estas herramientas que sostiene a la organización en una estructura de gestión y cálculos de procesos internos y externos es el benchmarking, que ayuda a los buenos indicadores de administración al comparar la gestión del propio grupo de trabajo”

Universidad: Pontificia Universidad Católica Argentina

Título: “Puerto de Buenos Aires: situación actual y perspectivas a mediano plazo”

Autor: (Nicolas Andrés Galgano & Franco Gabriel Minochio, 2021)

Objetivo: “consolidar la actividad portuaria de carga hacia el norte para liberar espacio en el espigón No1 para uso exclusivo de buques de pasajeros y actividades relacionadas (principalmente cruceros)”

Conclusión: “Que Buenos Aires se convertirá en un puerto de abastecimiento: En tal situación, Buenos Aires se desconectaría de las rutas habituales y la carga transportada se conectaría con el resto del mundo a través de rutas de abastecimiento, que podrían llegar a algunos de los puertos clave de Brasil”

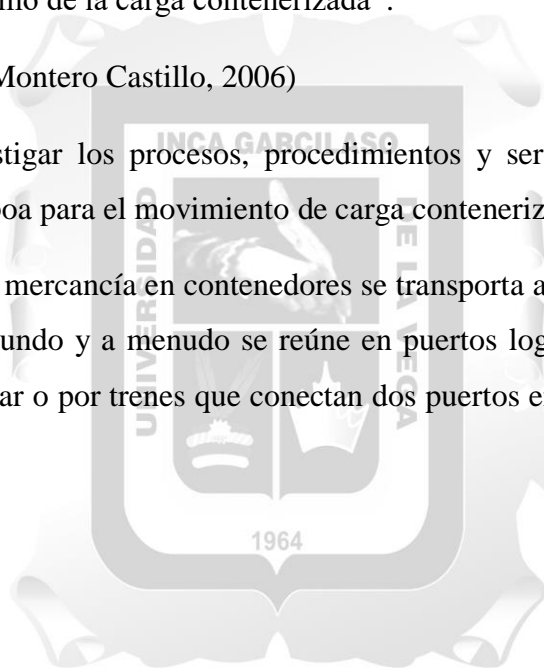
Universidad: Universidad de Panamá

Título: “Estudio sobre panamá port company - balboa procesos y procedimientos del transporte marítimo de la carga contenerizada”.

Autor: (Marina Montero Castillo, 2006)

Objetivo: “Investigar los procesos, procedimientos y servicios de Panamá Ports Company – Balboa para el movimiento de carga contenerizada”

Conclusión: “La mercancía en contenedores se transporta a través de todas las rutas marítimas del mundo y a menudo se reúne en puertos logísticos para su posterior transporte por mar o por trenes que conectan dos puertos en diferentes costas de un país”.



1.5. Marco conceptual

En el presente ítem describiremos los conceptos que nos permitirán tener una mayor comprensión de la temática del presente estudio.

1.5.1. Puerto:

A. Definición:

Espacio costero de origen natural o antropogénico, cuyo fin es brindar refugio a las embarcaciones, y en la que además se realizan labores de carga y descarga de las mercancías que estos transportan (Romero & Esteve, 2017).

Espacios multifuncionales donde se desarrollan actividades de intercambio, manipulación, manufactura y distribución de mercancías comerciales e industriales (UNCTAD, 2023b).

B. Importancia:

Los puertos son activos infraestructurales críticos que sirven de catalizadores en el crecimiento y desarrollo económico de un país, asimismo, desempeñan un papel clave en el comercio internacional, crean empleo, generan riqueza y valor, contribuyen al producto interior bruto (PIB) nacional y fomentan la expansión de industrias y ciudades afines y cercanas (UNCTAD, 2019).

C. Características:

Los puertos son los lugares donde convergen el comercio, la logística y la producción. Los puertos y su red de conexiones han experimentado un crecimiento sin precedentes en las últimas décadas: muchos puertos del mundo se han beneficiado del aumento del comercio internacional.

Influidos por la evolución externa de la economía, la sociedad o la tecnología, muchos puertos de todo el mundo han cambiado y ampliado su papel. Además del vínculo entre los flujos de transporte marítimo y continental, en los puertos se han desarrollado complejos industriales que contienen un gran número de funciones industriales diferentes, a veces

relacionadas entre sí. Además, los puertos ofrecen una gran variedad de servicios logísticos (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

D. Funciones:

Principalmente, los puertos sirven como puntos de transferencia en una cadena de transporte. Además de esta función de transporte, también sirven de emplazamiento para la industria (petroquímica) y las actividades logísticas.

La función de nodo de transporte de un puerto es similar a la de otros nodos de las cadenas de transporte, como los aeropuertos o las estaciones de transporte público. Pero los puertos se centran en gran medida en la carga. La carga incluye la carga a granel, la carga general, los contenedores, la carga rodada y la carga de proyecto.

Una segunda razón de la existencia de un puerto es que la demanda de transporte es espacialmente diversa. Es decir, la producción y el consumo de bienes no tienen lugar en el mismo lugar (país, región, ciudad). En general, ningún país del mundo es autosuficiente. Cada país vende lo que produce e intenta adquirir lo que necesita.

En este sentido, es importante señalar que los puertos son facilitadores del comercio internacional. La demanda de servicios portuarios se deriva de la demanda de servicios de transporte, y la demanda de servicios de transporte depende de los flujos comerciales internacionales (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

E. Medición del rendimiento portuario

Medir el rendimiento de los puertos es una tarea compleja. Dado que el puerto es una combinación de funciones, actividades y empresas, hay que tener en cuenta muchas variables procedentes de muchas empresas y organizaciones. El rendimiento de una sola terminal portuaria puede medirse en términos de eficiencia (movimientos por hora).

Para todas estas funciones separadas, se puede medir el rendimiento detallado de una empresa. Cuando se trata de medir el rendimiento del

puerto como sistema completo, la situación se complica. Las medidas de rendimiento de las empresas individuales no pueden sumarse para obtener un total que diga algo sobre el puerto en su conjunto. El reto consiste en encontrar una medida que describa el rendimiento global del puerto sin reducir demasiado el poder explicativo (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

a. Puerto como nodo de transporte:

El rendimiento en toneladas es la medida más utilizada para medir el rendimiento portuario y también el principal indicador de rendimiento utilizado para evaluar el rendimiento de un puerto. El rendimiento de la carga refleja la posición competitiva de un puerto frente a otros.

El rendimiento total refleja en cierta medida el tamaño de un puerto, pero como cada tipo de carga tiene una forma diferente de manipulación y está vinculado a diferentes industrias, no da una idea del rendimiento real o la competitividad del puerto. La principal ventaja es que, si se compara el rendimiento por categoría de carga y con los puertos competidores, al menos se puede determinar y controlar la posición competitiva de un puerto (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

b. Puertos como emplazamiento para actividades industriales o logísticas:

Cuando se considera el puerto como un lugar, ya sea para la industria o para actividades logísticas como el almacenamiento, el rendimiento medido en toneladas ya no es una medida adecuada. Se quiere saber cuánta actividad tiene lugar y no cuántas mercancías se procesan. El indicador de rendimiento que mejor refleja las actividades económicas de un puerto es el valor añadido, y los objetivos socioeconómicos están más relacionados con el empleo en un puerto. Ambos están relacionados porque los salarios pagados forman parte del valor añadido total, que es una suma de los salarios, los beneficios y las depreciaciones.

Junto a una visión más amplia que sólo la carga, también hay que ampliar la visión en términos geográficos cuando se analizan los resultados (socio)económicos de un puerto. Las actividades portuarias no sólo tienen lugar a lo largo de las paredes principales, sino también a cierta distancia del puerto, donde se encuentran las empresas que forman parte integrante de la comunidad empresarial portuaria (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

c. Inversión privada:

Las inversiones privadas representan en parte la confianza de las empresas en la vitalidad de su actividad en el puerto. Las empresas industriales pueden invertir en nuevas instalaciones que tienen una vida económica de más de 20 años. Lo mismo ocurre con el equipamiento portuario. Cuando hay una inversión creciente en activos fijos, refleja las oportunidades futuras del puerto. La disminución de la inversión puede indicar que la cartera de actividades de un puerto está menos preparada para el futuro (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

d. Otros indicadores de resultados:

El complejo polifacético que constituye un puerto resulta difícil de medir. Varios estudiosos y profesionales del sector portuario han reflexionado sobre el desarrollo de nuevos indicadores de rendimiento para los puertos. Las ideas son de naturaleza económica, social y medioambiental, y pueden ser retrospectivas o prospectivas.

Para las cuestiones sociales cabe pensar en medidas relacionadas con el empleo, la formación y la implicación social de las empresas portuarias. El empleo en las empresas portuarias puede expresarse en cantidades y, como se ha descrito anteriormente, también puede en niveles de educación. El aumento de los niveles educativos en las industrias portuarias es una indicación de una creciente automatización y/o de un aumento de las actividades de alto nivel en

el puerto, como la investigación y el desarrollo o los centros de decisión estratégica (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

F. Tipos de puertos en el mundo:

Los puertos a nivel mundial han tenido una evolución a lo largo del tiempo, lo que ha generado cambios, que han servido para ser clasificados, existiendo según Nijdam & Van Der Horst (2018):

- a. De 1° generación: Son puertos cuya dedicación es el manejo de carga general, cuenta con instalaciones básicas, como un muelle y la zona contigua al mar, estos puertos existieron desde la década de 1960.
- b. De 2° generación: Poseen un incremento físico y funcional en comparación con los de 1° generación, ya que realizan otras actividades que solo la de carga general, dando tratamiento al tráfico o manejo de graneles líquidos y secos, por otro lado, poseen una expansión hacia lo industrial y comercial.
- c. De 3° generación: Son puertos que surgieron después de la década de 1980, marcando un hito, ya que se empieza a añadir el uso de contenedores en el transporte marítimo, lo que hace se creen las plataformas logísticas, la distribución de carga, el impulso logístico, entre otros; generándose además la cooperación entre las municipalidades y la administración portuaria y un compromiso con el medio ambiente y la logística.
- d. De 4° generación: Conocidos también como puertos red, por tener integradas sus cadenas logísticas, ya que se caracterizan por el uso de la red telemática que les permite conectarse con otras áreas portuarias, permitiéndoles esto, poder trabajar de manera colaborativa con otros puertos, con el fin de diversificar sus actividades e internacionalizarse
- e. De 5° generación: Puertos que poseen un desarrollo con políticas colaborativas en el ámbito de la logística, el conocimiento,

el desarrollo de sus operaciones, comunicaciones y creación de otras zonas; este tipo de colaboración se da entre las diferentes empresas operadoras.

G. La sostenibilidad de los puertos:

En el último siglo, el sector del transporte se ha caracterizado por un crecimiento sin precedentes. Este crecimiento se observa también en el transporte marítimo, y es una tendencia que se da en todo el mundo. En general, el crecimiento del transporte de mercancías ha sido más rápido que el crecimiento económico. Las previsiones hasta 2020 indican un mayor crecimiento del transporte, sobre todo del transporte de mercancías y concentrado en Asia: se prevé que el transporte de mercancías y de pasajeros aumente un 52% y un 35 respectivamente, entre 2000 y 2020 (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

El éxito del sector del transporte también tiene repercusiones negativas en varios aspectos. Inicialmente, la atención se centraba en los impactos de las emisiones (como SO^2 , CH^4 y NO^2) y en la salud y la seguridad, pero en la actualidad se ha añadido una nueva preocupación a la agenda política: el cambio climático (CO_2). La preocupación por la carga medioambiental causada por la acción humana se estudia desde hace muchos años y se refleja en numerosos informes y documentos políticos; hoy en día se engloba bajo el concepto de "desarrollo sostenible" (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

Sin embargo, todavía no existe una definición universalmente aceptada de sostenibilidad, desarrollo o transporte sostenibles. Este es sin duda también el caso del transporte marítimo sostenible o de los puertos sostenibles. El desarrollo sostenible distingue varios objetivos, a veces aparentemente opuestos, lo que hace muy difícil encontrar sinergias entre ellos. Dentro del desarrollo sostenible hay tres sistemas interrelacionados: el sistema ecológico ("planeta"), el sistema económico ("beneficio") y el sistema sociocultural ("personas"). Es lo que se denomina la triple cuenta de resultados (Nijdam & Van Der Horst, 2018).

1.5.2. Gestión de los puertos modernos:

Actualmente se reconocen tres modelos para la gestión de los puertos modernos, siendo según Nijdam & Van Der Horst (2018):

A. Puerto de Herramientas (Tool port): Puertos que brindan un conjunto de servicios portuarios, dentro de estos se desarrolla la internacionalización de servicios y actividades. Bajo este modelo, la autoridad portuaria es la titular y dueña de la infraestructura y equipos; mientras que el sector privado y las empresas portuarias solo se encargan de ofrecer y brindar los servicios dentro del régimen de concesión o licencia, estas también son las responsables de dar el mantenimiento a la infraestructura y equipamiento.

B. Puerto operativo, puerto integral o puerto de servicio: En ese modelo la autoridad portuaria, que en la mayoría de los casos está bajo la administración pública, es la encargada de realizar todas las actividades y gestión de los espacios, infraestructura y equipos, así como de su explotación, ya que es la única responsable de ofrecer todos los servicios que se necesitan los usuarios o clientes.

C. Puerto propietario: En este modelo, la infraestructura y equipamiento del puerto, está enfocado en cumplir con los requerimientos del cliente, normalmente, los servicios y actividades no estratégicas son externalizadas; una de las características que posee este modelo es que, en el puerto, existen terminales independientes, siendo cada empresa u operador portuario el responsable del mantenimiento de la infraestructura y su inversión.

1.5.3. El comercio exterior.

A. Evolución:

La expansión del comercio internacional ha sido un poderoso motor del crecimiento económico de las naciones occidentales en los dos últimos siglos. Al mismo tiempo, como el comercio ha tenido efectos dispares sobre distintos grupos de individuos dentro de cada

economía, ha provocado una enorme cantidad de conflictos políticos internos. Aunque este conflicto entre ganadores y perdedores ha sido una constante en la política comercial a lo largo de los años, el carácter de las coaliciones políticas que han librado estas batallas, la naturaleza de las divisiones sociales que ha creado la cuestión del comercio parece haber cambiado (Hiscox, 2020).

A principios del siglo XXI, las naciones están más estrechamente vinculadas que nunca a través del comercio de bienes y servicios, los flujos de dinero y la inversión en las economías de los demás (Hiscox, 2020).

El comercio internacional puede distinguirse a grandes rasgos entre el comercio de bienes (mercancías) y el de servicios. La mayor parte del comercio internacional se refiere a bienes físicos, mientras que los servicios representan una parte mucho menor. El comercio mundial de bienes ha aumentado drásticamente en la última década, pasando de unos 10 billones de dólares en 2005 a más de 18,5 billones en 2014, tras la recesión comercial de 2015 y 2016, el comercio de bienes volvió a alcanzar su punto máximo en 2019, pero luego cayó a unos 17 billones de dólares en 2020 como consecuencia de las perturbaciones comerciales y la recesión económica de COVID-19 (UNCTAD, 2022).

Por otro lado, el comercio de servicios aumentó constantemente entre 2005 y 2019 (de unos 2,5 billones de dólares a cerca de 6 billones). La pandemia del COVID-19 tuvo un impacto negativo especialmente fuerte en el comercio de servicios, que había demostrado ser más resistente durante periodos de crisis anteriores (UNCTAD, 2022).

B. Importancia

Los países participan en el comercio internacional por dos razones básicas, cada una de las cuales contribuye a sus beneficios derivados del comercio. En primer lugar, los países comercian porque

son diferentes entre sí. Las naciones, como los individuos, pueden beneficiarse de sus diferencias llegando a un acuerdo en el que cada una haga las cosas que hace relativamente bien. En segundo lugar, los países comercian para lograr economías de escala en la producción. Es decir, si cada país produce sólo una gama limitada de bienes, puede producir cada uno de ellos a mayor escala y, por tanto, con mayor eficacia que si intentara producirlo todo. En el mundo real, las pautas del comercio internacional reflejan la interacción de estos dos motivos. Sin embargo, como primer paso para comprender las causas y los efectos del comercio, resulta útil examinar modelos simplificados en los que sólo está presente uno de estos motivos (Hiscox, 2020).

Cabe mencionar que, el comercio exterior utiliza los mismos métodos fundamentales de análisis que otras ramas de la economía porque los motivos y el comportamiento de los individuos son los mismos en el comercio internacional que en las transacciones nacionales (Ferrari et al., 2023).

Tal es el impacto e importancia del comercio exterior que, en el 2015, el mundo en su conjunto produjo bienes y servicios por un valor de 74 billones de dólares a precios corrientes. De este total, alrededor del 30% se vendió a través de las fronteras nacionales: El comercio mundial de bienes y servicios superó los 21 billones de dólares, representando una gran cantidad de exportaciones e importaciones (Krugman et al., 2018).

Es importante señalar, sin embargo, que, aunque los acuerdos comerciales suelen poner fin a todas las barreras formales al comercio entre países, rara vez hacen que las fronteras nacionales sean irrelevantes. Incluso cuando la mayoría de los bienes y servicios enviados a través de una frontera nacional no pagan aranceles y se enfrentan a pocas restricciones legales, hay mucho más comercio entre regiones del mismo país que entre regiones de situación equivalente en países diferentes (Krugman et al., 2018).

C. Nuevas Tendencias:

El comercio exterior es un blanco móvil. La dirección y composición del comercio mundial es muy diferente hoy de lo que era hace una generación y aún más diferente de lo que era hace un siglo. Veamos algunas de las principales tendencias, según Hiscox, (2020):

a. Reducción de las brechas entre países

En los debates populares sobre la economía mundial, a menudo se afirma que el transporte y las comunicaciones modernas han eliminado las distancias, de modo que el mundo se ha convertido en un lugar pequeño. Está claro que hay algo de verdad en estas afirmaciones: Internet hace posible la comunicación instantánea y casi gratuita entre personas separadas por miles de kilómetros, mientras que el transporte por avión permite un rápido acceso físico a todas las partes del globo. Por otra parte, los modelos gravitacionales siguen mostrando una fuerte relación negativa entre la distancia y el comercio internacional.

b. Nuevos productos comerciales

Cuando los países comercian, ¿qué comercian? Para el mundo en su conjunto, la respuesta principal es que se envían unos a otros productos manufacturados como automóviles, ordenadores y ropa. Sin embargo, el comercio de productos minerales, una categoría que incluye desde el mineral de cobre hasta el carbón, pero cuyo principal componente en el mundo moderno es el petróleo, sigue siendo una parte importante del comercio mundial. Los productos agrícolas, como el trigo, la soja y el algodón, son otra pieza clave, y los servicios de diversos tipos desempeñan un papel importante y se espera que adquieran más importancia en el futuro.

c. Deslocalización de servicios

Una de las polémicas más candentes de la economía internacional en estos momentos es si la moderna tecnología de la

información, que permite realizar algunas funciones económicas a larga distancia, provocará un aumento espectacular de nuevas formas de comercio internacional (Krugman et al., 2018).

Es sabido que, una persona puede responder solicitudes de información a 8.000 millas de distancia. Muchos otros servicios también pueden prestarse a distancia. Cuando un servicio que antes se realizaba dentro de un país se traslada a un lugar extranjero, el cambio se conoce como deslocalización de servicios (a veces conocida como externalización de servicios). Además, los productores deben decidir si deben crear una filial extranjera para prestar esos servicios (y operar como una empresa multinacional) o externalizar esos servicios a otra empresa (Hiscox, 2020).

d. Ventajas del comercio exterior.

Siempre es tentador suponer que la capacidad de exportar un bien depende de que su país tenga una ventaja absoluta en productividad. Pero una ventaja absoluta de productividad sobre otros países en la producción de un bien no es condición necesaria ni suficiente para tener una ventaja comparativa en ese bien (Krugman et al., 2018).

Si bien, es conocido el impacto económico que genera el comercio exterior a un país, el cual puede abarcar muchos ámbitos, desde el social, infraestructura, etc; hay que tener en cuenta muchas cosas para alcanzarlo y tener un crecimiento más eficiente y palpable; es allí que la especialización, se convierte en un factor preponderante, esto debido a que, el país exportador, empieza a explotar sus productividades que difieren de los demás países a quienes se les quiere vender una mercancía, lo que genera, que se reduzca la competencia en la producción por la diferencia de bienes (Hiscox, 2020).

CAPITULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. Descripción de la realidad problemática

El Perú, dentro del contexto del comercio marítimo, posee una buena posición geoestratégica en comparación con los demás países de Sudamérica, asimismo, la relevancia de esta actividad es bastante alta, teniendo en cuenta que más del 90% del comercio exterior que realiza nuestro país, se hace por vía marítima, lo que conlleva a que, este rubro sea de mucha importancia, más aún, proyectándose a los diferentes escenarios que se podrían presentar a corto, mediano y largo plazo (Begazo Elescano, 2021). El comercio marítimo mundial se recuperó gradualmente y alcanzó los niveles anteriores a la pandemia en noviembre de 2020. Sin embargo, el aumento de la demanda mundial de bienes debido a la reducción de la demanda de servicios provocó un fuerte repunte de la actividad manufacturera y dio lugar a varios cuellos de botella en toda la cadena de suministro (Ferrari et al., 2023).

Actualmente, uno de los grandes problemas que enfrentan las importaciones del Perú hacia el mercado asiático (China) es el tiempo que demora su ejecución, el cual es de 40 días aproximadamente, el cual además incrementa los costos de exportación (Mera, 2023a). Por otro lado, Según Navarrete Vargas et al., (2019) nos dicen que el número de empresas exportadoras en el Perú, si bien ha crecido de forma notable los últimos años, la sobrevivencia de estas, es un desafío importante, ya que se estima, que de 10 empresas solo 1 se mantiene en un periodo de 10 años, esto debido a, desaprovechamiento de los acuerdos comerciales, falta de conocimiento de los mecanismos y procesos de los mercados internacionales, baja productividad, deficiente posicionamiento financiero de las empresas exportadoras, deficiente coordinación y crecientes desafíos logísticos. Las regiones que dependen de las importaciones/exportaciones de productos con una baja relación valor/peso sufren los mayores aumentos de precios relativos. Lo mismo ocurre con las regiones que comercian con socios de larga distancia o que no disponen de infraestructuras o servicios eficientes de transporte de mercancías (Ferrari et al., 2023).

La razón por la que el comercio internacional se convierte en un eje de desarrollo para un país es cuando le permite especializarse en la producción del bien en el que tiene una ventaja comparativa. Un país tiene una ventaja comparativa en la producción de un bien

si el coste de oportunidad de producir ese bien en términos de otros bienes es menor en ese país que en los demás (Hiscox, 2020).

2.2. Formulación del problema general y específicos

Problema General:

- ¿Cuál es el impacto del megapuerto de Chancay en las importaciones peruanas?

Problemas específicos:

- ¿El megapuerto de Chancay ha influido sobre el crecimiento de las importaciones peruanas?
- ¿El crecimiento del PBI en el Perú, se verá afectado por el mega puerto de Chancay?
- ¿La construcción del Mega puerto de Chancay, influirá en el aumento de la inversión privada en el Perú?

2.3. Objetivo general y específicos

Objetivo General:

- Estudiar el impacto del Mega puerto de Chancay en las importaciones peruanas.

Objetivos específicos:

- Determinar el crecimiento de las importaciones peruanas generadas por el mega puerto de Chancay.
- Identificar el impacto del mega puerto de Chancay en el crecimiento del PBI peruano.
- Determinar el crecimiento de la inversión privada generada por el mega puerto de Chancay.

CAPITULO III: JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACION DE LA INVESTIGACION

3.1. Justificación e importancia del estudio

El transporte marítimo es la espina dorsal del comercio globalizado de mercancías, ya que más del 80% del volumen del comercio mundial de mercancías se realiza por mar. El transporte marítimo y los puertos enlazan las cadenas de valor mundiales y sustentan la interconexión económica global. Los puertos son activos estratégicos mundiales que, con el paso de los años, se han convertido en algo más que centros de manipulación de carga y han emergido como centros complejos y multifuncionales que ofrecen una amplia gama de servicios para la carga y los usuarios (UNCTAD, 2023b).

Muchos puertos están relacionados con industrias de amplio valor añadido y son motores fundamentales del progreso social y económico de ciudades, regiones y países de todo el mundo. Según estimaciones de la UNCTAD, sólo en el transporte marítimo de contenedores, más de 900 puertos prestaban servicio a las redes mundiales de transporte marítimo de línea en 2022. Estos puertos gestionaron 171 millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU) de comercio en contenedores y generaron más de 800 millones de TEU del tráfico portuario mundial en contenedores (UNCTAD, 2023b).

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ASD), los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Acuerdo de París sobre el Clima de 2015 (Acuerdo de París) han hecho hincapié en la necesidad de que todos los sectores económicos, incluido el transporte marítimo, supervisen y midan el rendimiento y realicen un seguimiento de los avances hacia la consecución de los objetivos económicos, sociales y medioambientales pertinentes. En este contexto, los indicadores que miden el rendimiento del sector del transporte marítimo con métricas multidimensionales que abarcan una serie de factores (por ejemplo, la eficiencia, la rentabilidad, la productividad, la rentabilidad, la conectividad, el acceso, la inclusión social y la sostenibilidad ambiental) son cada vez más importantes para las empresas marítimas y sus usuarios, así como para los gobiernos y los responsables políticos (UNCTAD, 2023b).

El Perú, por su ubicación geográfica, posee un gran potencial comercial, sin embargo, carece de una ruta de conexión directa con nuestro mayor socio comercial (mercado asiático), lo que hace que nuestro desempeño comercial se vea afectado, por lo que se hace

necesario la construcción de una infraestructura que nos permita dar solución a este problema (Luccia Anthonella Buchelli Reyes, 2021). Asimismo, (Navarrete Vargas et al., 2019) nos mencionan que el nodo logístico portuario, cumple un rol importante en el crecimiento de las exportaciones e importaciones en un país, en el Perú, se estima que alrededor del 72% de las exportaciones y un 85% de las importaciones se ejecutan por la vía marítima.

Del mismo modo, (COMEX, 2023), refiere que el comercio internacional vía marítima, según los reportes de la UNCTAD, crecería en un 2.3%, esperando una evolución sostenida durante el 2024 – 2028, con un crecimiento promedio anual del 2.1%, asimismo, el segmento tanquero y la carga a granel, en el 2023, tuvieron un crecimiento del 2.5%, mientras que la carga contenerizada solo crecería un 1.2%. Bajo este contexto internacional, el Perú, viene teniendo un crecimiento tecnológico y una mejora de su infraestructura portuaria, tal como lo demuestra con la construcción del mega puerto de Chancay, el cual se espera, traiga un crecimiento económico en este rubro para el país, así como también la generación de empleo y el desarrollo industrial (Begazo Elescano, 2021).

Es por lo que, y teniendo en cuenta lo descrito líneas arriba, el presente trabajo busca estudiar el impacto que tendría la construcción del Mega puerto de Chancay en las importaciones peruanas.

3.2. Delimitación del estudio

Para la realización del presente estudio se tuvo en cuenta los datos e información relacionada con la construcción e implementación del mega puerto de Chancay, asimismo, se realizó un análisis con el objetivo de determinar cómo ha influido en el crecimiento de las importaciones peruanas en los últimos años, la información fue obtenida de fuentes de información primaria, procedentes de las páginas y plataformas de transparencia de la SUNAT, MEF y BCR, una vez recopilada la información, estas fueron ordenadas y sistematizadas para su respectivo análisis, el cual estaba orientado al logro de los objetivos planteados en el estudio.

CAPITULO IV: FORMULACION DEL DISEÑO

4.1. Diseño esquemático

A. Enfoque de la investigación:

El presente trabajo de investigación tuvo un enfoque del tipo Cuantitativo, ya que se tomaron y analizaron valores numéricos de entidades públicas y privadas referente a las importaciones realizadas por el Perú, después de la construcción del Mega Puerto de Chancay.

B. Alcance de la investigación:

Por otro lado, el alcance que tuvo el presente trabajo fue del tipo descriptivo, ya que, se realizó una descripción del comportamiento de las variables definidas, tomando en cuenta los datos e información documentaria recopilada.

C. Diseño del estudio:

El diseño experimental del presente estudio fue no experimental debido a que en ningún momento se modificaron ni alteraron las variables en estudio.

D. Población, tamaño de muestra y muestreo:

La población del presente estudio estuvo conformada por toda la información documentada sobre las importaciones del Perú. Asimismo, la muestra estuvo compuesta por la cantidad de documentos que muestran todas las importaciones realizadas por el Perú, posterior a la construcción del Mega Puerto de Chancay. Por otro lado, el muestreo utilizado en el presente trabajo, por la población y el tamaño de muestra, fue un muestreo no probabilístico por conveniencia, ya que se tomaron muestras según los permisos y acceso al mismo.

E. Técnicas e instrumento para la recopilación de datos:

Para la toma de datos se aplicó:

a) Análisis documentario: Técnica que se basó, en la recolección de toda la documentación, con información sobre las importaciones realizadas por el Perú, cabe resaltar que los documentos analizados, provinieron de las bases de acceso libre tales como SUNAT, BCR, MEF etc. El instrumento utilizado fue, una ficha de análisis documentario, a través de la cual, la información recopilada, fue sistematizada según los criterios de análisis establecidos para el logro de los objetivos planteados.

F. Técnicas de análisis de datos:

Los datos obtenidos fueron ordenados en una tabla de datos para posteriormente ser procesados a través del programa Excel, para el análisis de los datos se utilizó estadística descriptiva a través de la cual determinamos las frecuencias de los valores numéricos obtenidos a partir de las medias,

4.2. Descripción de los aspectos básicos del diseño

A. Técnicas e instrumento para la recopilación de datos:

Para la toma de datos se aplicó:

a) Análisis documentario: Técnica que se basó, en la recolección de toda la documentación, con información sobre las importaciones realizadas por el Perú, cabe resaltar que los documentos analizados, provinieron de las bases de acceso libre tales como SUNAT, BCR, MEF etc. El instrumento utilizado fue, una ficha de análisis documentario, a través de la cual, la información recopilada, fue sistematizada según los criterios de análisis establecidos para el logro de los objetivos planteados.

B. Técnicas de análisis de datos:

Los datos obtenidos fueron ordenados en una tabla de datos para posteriormente ser procesados a través del programa excel, para el análisis de los datos se utilizó estadística descriptiva a través de la cual determinamos las frecuencias de los valores numéricos obtenidos a partir de las medias, con la finalidad responder los objetivos planteados en el estudio.

CAPITULO V: PRUEBA DE DISEÑO

5.1. Aplicación de la propuesta de solución

PRODUCTO EJECUTIVO

Estudio del impacto del Mega puerto de Chancay en las importaciones peruanas

La puesta en operación del megapuerto de Chancay representa una oportunidad para el desarrollo económico, la generación de empleo, la descongestión portuaria, la competitividad internacional y el progreso de la región. Con el inicio de operaciones de esta infraestructura, proyectado para el 2024, permitirá una reducción de los costos logísticos para las empresas de 15%, según la proyección de (Mera, 2023). En la actualidad, se demanda 40 días el tránsito de los productos hacia Asia, Ahora con el megapuerto se reducirá entre 25 a 28 días, Esto disminución de tiempo es significativo ya que los productos llegaran en un periodo menor y además bajaran los costos para el exportador e importador. Si Chancay se conectara directamente con los puertos de China, se disminuiría el tiempo de tránsito entre Perú y el gigante asiático. Esto tendrá un efecto positivo en los productos peruanos que necesitan cadena de frío, ya que se colocarán en las categorías más tempranas, lo que es valorado en el mercado global.

Cabe resaltar que la capacidad de este megapuerto permitirá recibir a los buques las grandes del mundo y por ello se estima el crecimiento del volumen en las importaciones agilizando la logística interna y crecimiento de empresas importadoras. El Perú goza de una posición privilegiada en Sudamérica debido a nuestra ubicación en el centro de Sudamérica y nuestra conexión directa con China. Se prevé que la unificación de contenedores de carga, que antes se llevaba a cabo en otros puertos de países cercanos, se llevará a cabo en el futuro, se dirija al puerto de Chancay” (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [Mincetur], 2023) El puerto de Chancay tendrá la capacidad de recibir barcos triple E con capacidad para cargar entre 18 mil a 21 mil contenedores, e incluso flotas de hasta 24,000 unidades, debido a su profundidad.

Carbajal (2023) menciona, De acuerdo con el Mincetur, el puerto de Chancay tendrá la capacidad de aumentar en un 50% las exportaciones e importaciones del país asiático gracias a su nuevo megapuerto. El Perú tiene la intención de atraer alrededor del 50% de los

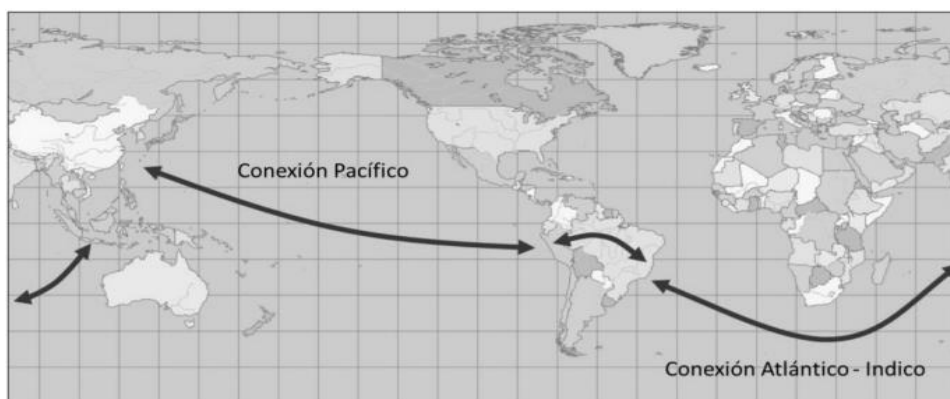
US\$580 mil millones que circulan anualmente entre China y América del Sur a través de Chancay. Se espera que las oportunidades comerciales expandan la cadena logística tanto para exportaciones como para importaciones, incrementen los volúmenes de carga y mejoren las oportunidades de tierra, empleos, negocios y vivienda que se puedan crear alrededor de este megaproyecto, lo que aumentará el impacto en la región.

Se prevé que otros países sudamericanos como Ecuador, Chile y Colombia aumenten sus capitales de inversión hacia el Pacífico, lo que podría convertirnos en el puerto necesario para que Brasil pueda vincularse con Asia y Australia, con esto el puerto de Chancay se convierte en el principal punto de entrada y salida de bienes y materias primas entre América del Sur y Shanghái. La modernización es un aspecto crucial porque en este nuevo megapuerto se añadirán nuevas gestiones operativas e infraestructura tecnológica de punta, lo que hará que los demás puertos sean más competitivos y ofrecerán mejores tarifas, lo que favorecerá la competencia.

Los precios de intercambio en las operaciones de comercio exterior representan entre el 1 y el 15 % del costo de las operaciones, según la OCDE. Esto brinda una amplia oportunidad para la mejora y la disminución de los precios logísticos, lo que nos permitirá ser más competitivos con las naciones cercanas. En la Figura 1, lo que implicaría una mejora significativa compitiendo desde el principio, siempre y cuando el proyecto se lleve a cabo. Además, es importante destacar que este es el único puerto en el que Cosco Shipping opera en toda la costa del Pacífico, lo que indica que China presta mucha atención tanto al sector público como al privado al desarrollo eficiente y sostenible de este proyecto.

Figura 1

Posible ruta marítima directa a través del puerto de Chancay



Situado en medio de la costa del Pacífico sudamericano, Perú cuenta con una ubicación natural y una gran extensión geográfica que permite la conexión entre las costas del océano, especialmente con China, su principal miembro mercantil. Además, tiene condiciones de navegabilidad adecuadas tanto en lo marítimo similar a los ríos y lagos del país. Mientras tanto, existe una gran oportunidad de convertirse en un canal que conecta Brasil con el Atlántico.

Como se mencionó anteriormente, los corredores troncales horizontales (este-oeste) son donde los flujos de comercio tienen una gran escala, mientras que los corredores alimentadores verticales (norte-sur) aunque de menor escala, permiten acceso a los mercados nacionales para establecer cadenas de valor. En consecuencia, ser más competitivos en la región del dorsal del Pacífico es crucial para la ubicación de un hub logístico comercial regional.

Balanza Comercial Perú 2023

Es relevante realizar una breve evaluación de la balanza comercial de Perú hasta agosto de 2023, especialmente al considerar las proyecciones vinculadas al proyecto del Puerto de Chancay y el crecimiento anticipado para la economía nacional (Banco central de reserva del Perú [BCRP], 2023).

En la Figura 2 se puede mostrar que, en agosto, las importaciones fueron de US\$ 4 421 millones, una disminución del 14,3% en comparación con el año anterior, principalmente debido a la caída de los valores y masa de bienes importados de hidrocarburos e insumos industriales. En agosto, los precios de importación cayeron 8,2%, superando los precios de exportación (3,5%), lo que provocó un aumento del 5,2 % en los términos de intercambio.

En agosto, debido a estos resultados, la balanza comercial experimentó un excedente mensual de US\$ 1 047 millones y un excedente acumulado de US\$ 14,6 mil millones en los 12 meses, lo que superó el excedente del mes anterior (US\$ 14,1 mil millones).

Figura 2*Balanza Comercial de importaciones peruanas 2022, 2023*

	2022	2023		Agosto		Enero - Agosto			
	Ago (a)	Jul.	Ago (b)	(b) - (a)	Var. % 12 meses	2022	2023	(ii) - (i)	Var. %
Total Importaciones	5160	4025	4421	-739	-14.3	37614	32438	-5176	-13.8
1. Mercancías de consumo	1009	901	1061	51	5.1	7173	7357	184	2.6
No durables	629	538	600	-29	-4.7	4277	4234	-43	-1
Fundamentales alimentos	72	48	62	-9	-13.1	425	372	-53	-12.5
Resto	557	490	537	-20	-3.6	3852	3863	10	0.3
Durables	380	363	461	81	21.2	2896	3122	227	7.8
2. Insumos	2933	2010	2157	-775	-26.4	21133	16246	-4888	-23.1
Alimentos	297	228	207	-90	-30.2	2154	1991	-163	-7.5
Petróleo y derivados	983	723	864	-119	-12.1	6623	5287	-1335	-20.2
Insumos industriales	1653	1059	1086	-567	-34.3	12356	8967	-3389	-27.4
3. Mercancías de capital	1210	1109	1198	-13	-1	9256	8768	-488	-5.3
Bienes de construcción	101	89	93	-8	-7.8	982	761	-221	-22.5
Resto de Bienes de capital	1109	1019	1105	-5	-0.5	8274	8007	-267	-3.2
4. Otros bienes	7	5	5	-2	-32.7	52	68	16	30.5

Nota. Mercancías de capital sin materiales y sin celulares. Fuente: Sunat, ZofraTacna y

MEF.

Figura 3*Balanza Comercial de los últimos 12 meses*

	Precio	Volumen	1964 US\$ Millones	Var. % 12 meses
Ago. 22	12.2	10.8	5160	24.3
Set. 22	11.4	1.2	4722	12.8
Oct. 22	7.4	0.8	4625	8.3
Nov. 22	6.2	0.1	4434	6.3
Dic. 22	2.8	-1.2	4507	1.5
Ene. 23	2.6	-16.4	3679	-14.3
Feb. 23	-0.6	-3.3	3854	-3.9
Mar. 23	-5.2	-1.9	4344	-7.0
Abr. 23	-8.5	-16.5	3857	-23.6
May. 23	-11.0	4.9	4173	-6.7
Jun. 23	-13.0	-5.6	4085	-17.9
Jul. 23	-11.9	-8.4	4025	-19.3
Ago. 23	-8.3	-6.6	4421	-14.3

Nota. La figura muestra cifras de importaciones en Perú de los años 2022 y 2023. Fuente:

Sunat y BCRP.

Como se observa en la Figura 3, la cantidad importada bajó un 6,6% interanual en agosto, Esto fue por la caída en las adquisiciones de petróleo y derivados y los bienes de capital (-3,1%) y los insumos industriales (-22,1%). Por los menores precios de insumos, el volumen de los costos importados tuvo una percepción mensual del 0,7% e interanual del 8,3 %. El precio estándar de los esenciales recursos industriales se redujo en un 15,6%, mientras que el precio promedio de petróleo y derivados experimentó su mayor caída interanual desde noviembre de 2020. Es importante destacar la disminución en los precios de los abonos (-41,5%), los plásticos (-27,7%), el hierro y acero (-24,3%) y los papeles (-23,6%).

En agosto, las importaciones de mercancías de consumo no duraderos sin incluir los alimentos bajaron un 3,6 % anual, debido a las mayores importaciones de calzado, prendas de vestir, perfumería y cosméticos. En cambio, las importaciones de alimentos principales para consumo disminuyeron 13,1% debido a una disminución en los volúmenes importados de azúcar y una disminución en los precios de los lácteos y la carne. Ver Figura 4.

Figura 4

Importaciones periodo 2023 en variaciones porcentuales

	<u>Índice de volumen</u>				<u>Índice de precio</u>		
	Ago.23/ Jul. 23	Ago.23/ Ago. 22	Ene – Ago 23/ Ene – Ago 22	Ago. 23/ Jul. 23	Ago. 23/ Ago. 22	Ene – Ago 23/ Ene – Ago 22	
Importaciones Totales	9	-6.6	-7.1	0.7	-8.3	-7.2	
1. Mercancías de Consumo	17.7	2.7	0.3	0.0	2.3	2.3	
No durables	11.2	-5.5	-1.3	0.3	0.8	0.3	
Alimentos	31.0	-5.7	-10.9	0.2	-7.9	-1.9	
Resto	9.3	-5.3	-0.2	0.3	1.8	0.4	
Durables	27.3	16.1	2.5	-0.4	4.4	5.3	
2. Recursos	5.7	-11.7	-9.7	1.5	-16.7	-14.8	
Alimentos	-4.8	-10.6	2.7	-4.7	-22.0	-10.0	
Petróleo y derivados	8.8	5.8	3.9	9.9	-16.9	-23.2	
Recursos industriales	4.1	-22.1	-18.5	-1.5	-15.6	-11.0	
3. Mercancías de Capital	8.1	-3.1	-7.6	-0.1	2.1	2.5	
Bienes de construcción	4.1	-9.7	-24.4	-0.1	2.1	2.5	
Resto de bienes de capital	8.5	-2.5	-5.6	-0.1	2.1	2.5	

Nota. Mercancías de capital sin materiales ni celulares Fuente: Sunat, ZofraTacna y MEF

Proyección en las importaciones tras megapuerto de Chancay

En el cierre de 2023, las importaciones tuvieron una tendencia a la baja, alcanzando los \$4.084,4 millones, la undécima baja continua en la afluencia mensuales de importaciones desde noviembre del año anterior. Incluyen cifras inferiores a noviembre de 2021.

Las importaciones acumuladas a noviembre de 2023 alcanzaron los US\$ 47.604,7 millones, una disminución del 13,9% en comparación con el mismo período de 2022. La disminución se redujo principalmente a la disminución de los precios del petróleo y sus derivados, tendencia que se comprometió con el declive de los costos internacionales del petróleo a noviembre de 2023 (WTI: 18,6%). Además, los costos de bienes industriales y alimentos, como el maíz amarillo duro, cayeron un 14,6%, Ver Figura 5.

A noviembre de 2023, las materias primas y los productos intermedios continuaron liderando las importaciones, con una disminución del 20,6% en comparación con el año anterior. Los tres grupos de insumos experimentaron caídas superiores al 17% en términos de valor importados. Los aceites crudos, el diésel 2 y el diésel B5 fueron los hidrocarburos principales importados del sub destino económico combustibles, lubricantes y productos conectados entre enero y noviembre de 2023. Los costos importados disminuyeron en 18,0%, 20,8% y 21,4%, correspondientemente.

El 27,4% de las importaciones totales fueron mercancías de capital y bienes de construcción, bajando del 6,3%. En esta plaza económica, los equipos de transporte fueron el único sub destino económico que creció en el 0,9 % hasta noviembre de 2023. Las mercancías de consumo mostraron el 21,9% de las importaciones totales y se redujeron en el 5,0 % debido a la disminución tanto de las importaciones de mercancías no durables como de mercancías durables. No obstante, destaca el aumento del 4,5% en las importaciones de objetos de adorno de uso personal e instrumentos musicales (Centro de investigación de Economía y negocios globales [CIEN], 2023)

Figura 5*Importaciones Peruanas del 2003 – 2023 (Mil Millones US\$)*

Periodo	Ene – Nov	Dic.	Total
2003	7.7	0.7	8.4
2004	9.1	1.0	10.1
2005	11.5	1.1	12.6
2006	13.5	1.2	14.7
2007	18.6	1.9	20.5
2008	27.9	2.0	29.9
2009	19.7	2.1	21.8
2010	27.1	2.8	29.9
2011	34.6	3.3	37.9
2012	38.9	3.2	42.1
2013	40.1	3.2	43.3
2014	39.0	3.2	42.2
2015	35.0	3.0	38
2016	33.0	3.1	36.1
2017	36.4	3.4	39.8
2018	39.9	3.2	43.1
2019	38.9	3.5	42.4
2020	32.2	4.0	36.2
2021	46.0	4.8	50.8
2022	55.3	4.9	60.2
2023	47.6	0	47.6

Nota. La figura muestra cifras de los últimos 10 años. Fuente: Sunat.

Teniendo en cuenta que China es el 1er socio comercial de Perú y gracias a los beneficios que traerá el megapuerto de Chancay, las importaciones comenzaran a estar en aumento inicialmente con este país asiático. Si bien es cierto actualmente las importaciones se encuentran en baja tendencia, durante los últimos quince años las importaciones con China crecen en un 7.8% cada año y se estima que para el inicio de operaciones del megapuerto este índice cambie de tendencia para las importaciones peruanas.

Según cifras de (MINCETUR, 2023^a) muestra el crecimiento en importaciones de tecnología informática llegando a su pico más alto en 2021 con 2,586 millones US\$, industria automotriz en 2021 con 1,640 millones US\$, productos de acero en el mismo año con 1,528 millones US\$, culminando con vestuario en 2022 con 1,014 millones US\$, Ver Figura 6.

Figura 6
Importaciones de bienes desde China (Millones US\$)

Part. % (1)	Bienes	2020	2021	2022	Var. % 22/21	Ene – Jun		Var. % 23/22
						2022	2023	
100%	Importación total	9683	12865	13863	7.80%	6728	5906	-12.20%
32%	Insumo	2635	3825	4519	18.10%	2151	1785	-17.00%
40%	Capital	4111	5555	5546	-0.20%	2818	2428	-13.90%
29%	Consumo	2938	3485	3798	9.00%	1759	1693	-3.70%
15%	Tecnología Informática (2)	1951	2586	2415	-6.60%	1410	985	-30.20%
5%	Celulares	725	979	862	-12.00%	566	384	-32.00%
4%	Computadoras	656	902	754	-16.40%	439	237	-46.00%
2%	Televisores	126	172	234	35.60%	109	93	-13.90%
1%	Eq. Telecomunicación	161	189	199	5.20%	111	89	-19.60%
1%	Procesadores, CPU	46	56	95	69.90%	44	46	3.10%
1%	Impresoras y sus partes	61	69	72	5.40%	35	32	-8.50%
0%	Partes de teléfonos	30	44	32	-25.40%	17	23	38.70%
13%	Industria Automotriz (3)	980	1520	1640	7.90%	769	762	-0.90%
6%	Vehículos	328	651	776	19.20%	366	410	11.90%
2%	Neumáticos	154	187	209	11.50%	103	104	1.40%
1%	Partes de vehículos y motos	114	186	182	-1.90%	85	75	-12.20%
1%	Motocicletas	149	232	165	-29.10%	90	66	-26.80%
1%	Palas mecánicas	31	79	93	18.10%	33	16	-52.10%
0.4%	Tractores	14	31	48	53.10%	23	21	-6.00%
0.3%	Cargadoras	16	36	35	-2.40%	17	18	1.60%
10%	Productos de Acero	910	1528	1448	-5.20%	716	629	-12.20%
5%	Acero plano	373	753	720	-4.30%	378	256	-32.10%
2%	Acero largo	136	239	181	-24.40%	79	99	24.50%
1%	Tubos de acero	110	149	170	13.50%	81	78	-4.00%
8%	Vestuario	1048	911	1014	11.30%	488	465	-4.70%
5%	Prendas de vestir	863	663	734	10.80%	370	335	-9.40%
2%	Calzado	186	248	280	12.80%	117	129	10.20%

Nota. Datos tomados de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración

Tributaria (Sunat).

Beneficios de las importaciones peruanas tras construcción del puerto de Chancay

El proyecto generará empleo e impulso económico en la ciudad, mejorará el flujo de transporte gracias a la conectividad vial y ferroviaria, y optimizará los tiempos de transporte y fletes. Además, este megapuerto cuenta con una tecnología avanzada que facilita la gestión y la seguridad en las operaciones marítimas y portuarias, además de brindar servicios e instalaciones adaptadas a las demandas de los usuarios y operadores.

La apertura del nuevo puerto permitirá una mayor capacidad de carga y descarga de mercancías, lo que facilitará el comercio y promoverá la exportación e importación de bienes peruanos. Se prevé que la construcción y operación del puerto generarán empleo en la región, lo que ayudará a disminuir la tasa de desempleo.

La mejora en la infraestructura de transporte es otro beneficio importante del megapuerto. El proyecto implica modernizar y ampliar las vías de acceso, lo que facilitará la conexión entre el puerto y las áreas productivas del país. Esto acelerará el transporte de mercancías y disminuirá los costos logísticos, lo que aumentará la competitividad de las empresas peruanas (Olaya, 2023).

La construcción del puerto de Chancay tendrá un impacto positivo no solo en la economía, sino también en el medio ambiente. Se espera que el puerto adopte prácticas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente al contar con instalaciones modernas y tecnología de punta. Esto incluye el establecimiento de sistemas de tratamiento de aguas residuales, la disminución de las emisiones de CO² y el manejo adecuado de los desechos sólidos. Estas acciones fomentarán la sustentabilidad a largo plazo y ayudarán a preservar el entorno natural del lugar.

Se espera, desde una perspectiva económica, impulsar el comercio internacional, crear empleos y aumentar la competitividad de las compañías peruanas. Se espera también mejorar la infraestructura de transporte y fomentar prácticas ambientalmente sostenibles. Sin duda, este proyecto es una oportunidad para fomentar el progreso y el desarrollo del país.

El desarrollo del megapuerto de Chancay tendrá un gran impacto en el comercio internacional del Perú. La ubicación estratégica y la infraestructura avanzada de esta empresa facilitarán el proceso de importación y reducirán los costos. Gracias a este plan de infraestructura marítima, se espera que se generen inversiones y puestos de trabajo en la región, lo que estimulará la economía tanto a nivel local como nacional, y reforzará la posición de Perú como un destacado hub portuario en América Latina.

Reducción de fletes marítimos tras megapuerto

La implementación del megapuerto de Chancay aumentará el flujo comercial entre los puertos nacionales, lo que podría disminuir los costos de fletes entre el 4 y el 20 % en comparación con los costos actuales del transporte terrestre.

Según Calderón (2023) Si se generan las eficiencias necesarias, los costos de flechas podrían reducirse. Para que el impacto en el precio del flete sea significativo, las embarcaciones tendrían que movilizar un volumen de carga apropiado. Es posible que sea más atractivo para los importadores transportar mercancías desde Asia al Perú a través del puerto de Chancay en lugar del puerto de Callao, ya que se espera que se realicen viajes directos desde el primer puerto mencionado hasta el puerto de Shangay, China, lo que resulta en una reducción en el uso de buques en la misma ruta.

Se considera un posible transporte de cabotaje fluido para el transporte de mercancías entre puertos nacionales, esto puede generar reducciones muy importantes en el costo de transporte, ahorro de energía, menos contaminación. Esto también puede reducir significativamente los problemas de tránsito de camiones por vía terrestre y las destrucciones de infraestructura vial tanto para ciudad como carreteras.

Según cifras de la Autoridad Portuaria Nacional (APN, 2023) al analizar el tráfico de carga de cabotaje durante los años 2010-2022, período de la excepción del decreto, al cierre de 2022 llegaron a las 1,133,434 TM, un aumento del 109% (+596,555 TM) frente al tráfico total movilizado en 2020. Se mostro una subida del 71,4% (+477.823 TM) respecto de 2019. Además, se movilizaron 280.128 TM en el primer periodo del 2023, cuando ya no se aplica la excepción, una baja del 5,4% frente al mismo período del 2022, Ver Figura 7.

Figura 7

Movimiento de carga vía cabotaje marítimo en puertos de uso público 2015-2022 (Miles de toneladas métricas)

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Movimiento de carga	710	605	829	869	656	537	1,093	1,133

Nota. Incluye reestiba, actividad pesquera y vía terrestre, Fuente: APN

Como se observa en la Figura 8, El precio promedio del flete marítimo entre noviembre de 2021 y febrero de 2022 superó los US\$ 10.000 por contenedor de 40 pies, según el Índice Mundial de Contenedores (WCI). En consonancia, el Índice de Fletes de Carga Contenerizada de Shanghái (SCFI) mostro valores superando a los 5.000 puntos básicos en enero de 2022, un aumento del 400% en comparación con los niveles prepandemia (Comex Perú, 2023).

Figura 8

Evolución de los índices CCFI y SCFI durante el periodo enero 2020 – mayo 2023

Ene. 20	Dic. 20	Ene. 21	Dic. 21	Ene. 22	Dic. 22	Ene. 23	May. 23
1500	1700	1700	5109.6	5109.6	1717	1495.5	1380.4

Nota. La figura muestra cifras de fletes marítimos de los últimos 3 años. Fuente:

MacroMicro

A de fines de febrero de 2022, los costos marítimos se vieron afectadas por dos factores externos principales:

1. La baja demanda por el impacto económico inflacionario, resultado de la guerra entre Rusia y Ucrania.
2. El buen nivel de inventario de bienes de empresas tanto europeas como estadounidenses.

Durante el primer trimestre de 2023, esa tendencia continuó y se reflejó en una caída constante de los fletes marítimos, que estaban cerca de los niveles previos a la pandemia. Los registros más recientes de marzo, correspondientes a los Índices SCFI (923,8 puntos básicos) y WCI (US\$ 1.717 x contenedor de 40 pies), registraron un descenso del 12,9% y el 19,6%, respectivamente, respecto de inicios de 2023.

Se considera que lo que sucedió en abril de 2023 fue una “ilusión transitoria” porque las previsiones indican una caída general del 59,8% en las tarifas globales en 2023 comparado con el 2022, continua en una baja del 13,7% en 2024. Ahora tras operaciones del megapuerto de Chancay es evidente que va a haber una reducción de fletes de transporte marítimo a países del Asia y viceversa, debido a que el viaje entre estos dos países tendrá una reducción de transporte de diez días. Esa reducción de la tarifa de transporte será tanto para el embarque de mercancías de importación como de exportación.

Incremento del Comercio Internacional Periodo 2024 – 2028

El 27 de setiembre último, Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2023) presentó el documento “Informe sobre el Transporte Marítimo 2023”. Este informe se ha convertido en una valiosa herramienta para comprender las tendencias y desafíos del comercio internacional bajo esta modalidad de transporte, pues incluye una revisión del desempeño del sector marítimo en 2022, así como proyecciones a corto y mediano plazo de los diferentes tipos de carga transportada.

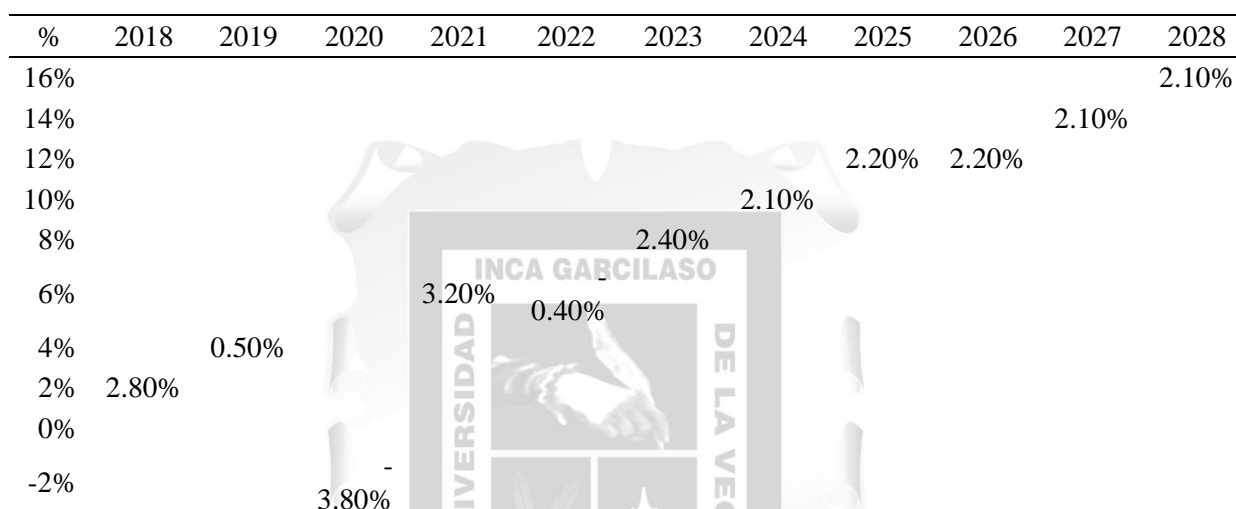
En 2022, el transporte marítimo global experimentó una contracción del 0.4% en comparación con el año anterior, lo que contrasta con la recuperación del 3.2% registrada en 2021. Este declive sería atribuido, en gran parte, a la guerra entre Rusia y Ucrania, que estalló a fines de febrero de 2022 y tuvo un impacto significativo en los envíos graneleros y tanqueros, al provocar cambios en los patrones de envío y aumentar las distancias para el transporte de mercancías, lo que afectó especialmente los commodities como el petróleo y los cereales.

En lo que respecta a 2023, la industria del transporte marítimo continuó enfrentando múltiples desafíos producto de un aumento de las tensiones geopolíticas y cambios en los

patrones de globalización. Ante la actual incertidumbre y los riesgos a la baja que rodean las perspectivas económicas, la UNCTAD estimó un crecimiento del comercio marítimo total del 2.4% para este año. Además, prevé que el comercio marítimo se expandirá a una tasa de crecimiento promedio anual del 2.1% durante el período 2024-2028, por debajo de la tasa promedio histórica del 3% de las últimas tres décadas, Ver Figura 9.

Figura 9

Evolución del Comercio Marítimo Internacional 2018 - 2028



Nota. La figura muestra estadísticas a futuro del comercio marítimo peruano. Fuente: UNCTAD.

Impacto del megapuerto de Chancay en el PBI peruano

Es evidente que la construcción del megapuerto de Chancay tendrá un aporte significativo en el PBI peruano, esto debido a la inversión privada que tiene el proyecto y a los aportes que tendrá en el sector público y privado tras el inicio de sus operaciones en diciembre del 2024.

Según Reusche (2023) el megapuerto de Chancay aportaría aproximadamente un 0.2% al crecimiento anual del producto bruto interno (PBI) del Perú, una vez que entre en operación ya que tiene un aporte importante durante la etapa de construcción. Se estima

llegar a indicadores más exactos al término de la construcción donde generara un mayor potencial en el comercio internacional peruano.

Tener en cuenta que esta estimación de 0.2% es en cuanto al inicio de operaciones del megapuerto, esto quiere decir que puede haber un crecimiento mayor a lo antes mencionado tras el aumento de los volúmenes de carga que llegaran al megapuerto con las importaciones y el aumento de toda la cadena logística que esto implica a nivel nacional. Se prevé que la implementación de esta inversión tenga un impacto económico que se cuantificará gradualmente en porcentajes del PBI, al igual que en otros proyectos importantes como Antamina, Quellaveco o Cerro Verde. Se calcula que Chancay represente el 50% del intercambio comercial entre China y América del Sur. (El Comercio, 2023).

De acuerdo a la Figura 10, podemos observar el aporte de la inversión privada en el PBI y lo significativo que son las importaciones y exportaciones para el crecimiento de la misma. Las mayores adquisiciones de calzado, perfumería y cosmética explicaron el aumento del 4,3% interanual en las importaciones de bienes de consumo no duraderos. En el segundo trimestre, el crédito al consumidor, que ha estado perdiendo dinamismo desde noviembre de 2022, registró un crecimiento real interanual de 6,8 %.

Figura 10

Producto Bruto Interno por tipo de gasto 2022– 2023

	2022			Año	2023	
	II Trim.	III Trim.	IV Trim.		I Trim.	II Trim.
L Demanda interna	1.9	2.6	1.9	2.3	-1.8	-3.0
Consumo privado	4.6	2.9	2.3	3.6	0.2	0.4
Consumo publico	-2.8	-5.9	-11.2	-3.4	-5.9	2.7
Inversión privada	1.6	-0.5	-4.1	-0.4	-12	-8.3
Inversión no minera	1.4	1.0	-2.7	0.2	-11.0	-6.6
Inversión minera	3.4	-12.1	-12.4	-5.5	-23.0	-22.5
Inversión publica	0.6	11.5	21.5	7.7	-1.2	3.1
Variación de inventarios	-1.1	1.1	1.8	0.1	1.3	-2.1
II Exportaciones	10.0	4.2	1.5	6.1	2.4	7.7
III Importaciones	3.4	6.9	2.4	4.4	-3.2	-3.0
IV PBI (I + II + III)	3.4	2.0	1.7	2.7	-0.4	-0.5
Inversión pública del cual:						
Gobierno Nacional	-9.4	-2.0	0.5	-6.0	30.2	8.5
Gobiernos Subnacionales	10.3	24.1	39.0	20.0	-18.4	2.9

Nota. Se muestra cifras del pbi por trimestres. Fuente: Departamento de indicadores del gasto agregado

Inversión Privada

La inversión privada disminuyó 0,4 % en 2022 en un contexto de disminución de la confianza empresarial y caída de los términos de intercambio. Debido a los desembolsos menores de Quellaveco después de la puesta en marcha del proyecto, así como a la falta de nuevas inversiones mineras importantes, la inversión en minería experimentó un retroceso del 5,5%. Por otro lado, obras de infraestructura significativas como el Terminal Portuario Chancay Fase 1, la Línea 2 del Metro de Lima y la Autopista del Sol Trujillo-Sullana fomentarán la inversión en áreas no relacionadas con la minería.

Por otro lado, la utilización interna de cemento disminuyó un 0,7% en 2021, lo que indica una disminución del impulso de la autoconstrucción. Finalmente, se registró una disminución del 0,4% en el volumen importado de mercancías de capital sin materiales de construcción ni teléfonos móviles. Esto se debió principalmente a las últimas adquisiciones de maquinaria y equipos de TI y construcción.

Acumulando cuatro trimestres consecutivos de disminución, la inversión privada cayó 8,3 % interanual en el primer trimestre de 2023. Durante el período, tanto la inversión minera en términos reales disminuyó (-22,5%) como la inversión de otros sectores disminuyó (-6,6%). Este resultado se debe al bajo nivel de confianza empresarial, que se ve afectado por conflictos sociales, eventos climáticos desfavorables y la pérdida del impulso de la autoconstrucción (BCRP, 2022).

Rutas directas para comercio exterior entre Perú y Brasil

Empresarios de Brasil llegaron a las instalaciones del megapuerto de Chancay para ver la posibilidad de enviar mercancías a Asia pacífico desde Perú, ya que tendrían una reducción de costos y tiempo de navegación por las rutas directas que habrá desde el puerto

de Chancay hacia los países asiáticos. Se proyecta armar una infraestructura más amplia para el tránsito de mercancías de Brasil hacia Perú vía carretera (Tejada, 2023a).

Actualmente se utiliza la vía interoceánica para el tránsito de mercancías entre estos países. En 2020, según cifras oficiales, poco más del 18% de los US\$ 246 millones exportados o importados por Acre entre 2009 y 2019 fueron hechos por la Ruta Interoceánica. El precio de bienes transadas por vía terrestre fue de alrededor de US\$ 44,6 millones.

La Embajada de Brasil en Lima contrató una consultora para realizar un estudio de los costos de fletes teniendo en cuenta productos agrícolas, pecuarios y de madera. Se demuestra que la balanza comercial beneficia a Brasil, subiendo el diferencial de S/107 MM a S/163,2 MM del 2017 al 2020 (un 52,6%).

De acuerdo con cifras de (Mincetur, 2023) Brasil se posiciona como el principal socio comercial del Perú tanto en Latinoamérica como en el mundo. En su mayoría, Perú exporta a Brasil minerales (46% de la exportación) e hidrocarburos (32%); mientras que importa petróleo (21% de lo importado), automóviles (20%), productos agropecuarios (13%) y maquinaria pesada (10%).

Después del récord de 2022 de US\$ 5 474 millones, el comercio entre Perú y Brasil alcanzó US\$ 4 024 millones en los primeros nueve meses de 2023, un 4,4% menos que el año anterior debido a la disminución del 12,2 % en la importación. Sin embargo, la exportación aumentó 14,7%, alcanzando un total de US\$ 4 024 millones.

La importación de bienes desde Brasil disminuyó 12,2% entre enero y septiembre del 2023, totalizando US\$ 2 620 millones. Esto se redujo una disminución del petróleo (-24%), las compras de productos de acero (-69,5%), los plásticos (-26,5%: polímeros) y las compras de madera y papel (-26,5%: muebles y papel y cartón).

Sin embargo, las importaciones agropecuarias aumentaron (+54,9%) en 2023 debido a las mayores compras de maíz amarillo (+856,6%), soja (+310,6%) y azúcar (+141,5%). La importación de maquinaria pesada también aumentó en un 37,3%, especialmente topadoras (+148%) y niveladoras (+127,6%), Ver Figura 11.

Figura 11*Comercio Bilateral Perú – Brasil 2020 – 2023 (Millones de US\$)*

Part. % (1)	Perú – Brasil	2020	2021	2022	Enero – Setiembre		Var. % 23/22
					2022	2023	
34%	Exportación	765	1141	1636	1224	1404	14.70%
66%	Importación	1861	3138	3839	2984	2620	- 12.20%
100%	Comercio	2625	4280	5475	4209	4024	-4.40%
	Balanza Comercial	-1096	-1997	-2204	-1760	-1216	

Nota. Últimos 12 meses (Oct. 2022 – Set. 2023)

Por su parte, Brasil está interesado en aumentar el comercio con Perú al exportar productos como aceites, harina de plumas y carne de cerdo, entre otros. Esto se debe a la cercanía, la capacidad de utilizar la vía interoceánica, el uso de fletes más económicos y la competencia con países exportadores en lugar de con la producción nacional, lo que genera una mayor oferta y mejora el precio del producto final para el consumidor peruano.

Es posible considerar que la entrada de Brasil a Perú ofrecería una nueva oportunidad para impulsar el comercio transoceánico y aprovechar el flete de transporte de bienes que podrían viajar desde Perú a Brasil y viceversa. Después del lanzamiento del megapuerto de Chancay, se prevé que las importaciones provenientes de Brasil tendrán un efecto beneficioso en cuanto a los costos de transporte, transporte e impuestos de nacionalización de mercancías.

Importaciones de maíz amarillo duro tras megapuerto de Chancay

Es evidente que el megapuerto de Chancay traerá muchos beneficios para las importaciones peruanas donde una de ellas es potenciar algunos de los productos más importados en el sector agroindustrial como son los alimentos para aves ya que en Chancay

se encuentran los centros de alimentación del norte para aves, donde muchos de los pollos que consume la población peruana viene de esta región.

Los importadores y exportadores también deben ser considerados como usuarios de los puertos; no son clientes directos de los puertos, pero a veces sí deciden que los puertos utilizan las embarcaciones que transportan sus mercancías. Este es el caso de los importadores de graneles agropecuarios sólidos como el maíz amarillo duro.

Según Tejada (2023) el Perú no produce alimentos para aves y el 90% de estos alimentos son importados de países como Estados Unidos, Canadá, Argentina y Uruguay. En Chancay se encuentran grandes industrias de alimentos como San Fernando, Avinca, Redondos, entre otros. Estas industrias gastan aproximadamente unos \$11 millones de dólares anuales en transporte terrestre, Si el Puerto de Chancay estuviera en funcionamiento, sería más económico recibir sus cargas allí en lugar del Puerto del Callao. Esto se debe a la saturación de las vías de acceso al Puerto del Callao, el transporte de mercancías desde Callao a Chancay y las tarifas elevadas del puerto, así como a los tiempos de espera de los camiones que transportan el Maíz Amarillo Duro. Se estima que los costos totales de las importaciones de alimentos avícolas tengan una reducción del 15% teniendo en cuenta que el megapuerto está situado en la misma ciudad y que reducirá los costos logísticos por sus rutas directas y demás.

Cosco Shipping Ports detalla que el puerto de Chancay tiene tres componentes: El primero es la zona operativa portuaria que comprende los muelles espigones, canales de ingreso marítimos, áreas de mantenimiento y talleres, así como espacios de almacenamiento para contenedores y carga a granel y rodante.

El segundo es el complejo de ingreso, que incluye el antepuerto vehicular, puertas de ingreso, área de inspecciones de aduanas, oficinas administrativas y zona de servicios logísticos y de apoyo.

El tercer componente es el túnel, que tendrá 1.8 kilómetros de longitud y formará parte de un corredor vial para el tránsito de carga relacionado con la operación portuaria. Este

viaducto subterráneo, que ya tiene un avance de perforación, dispondrá de tres carriles vehiculares, dos fajas transportadoras para graneles sólidos y tuberías de graneles líquidos.

Otro de los beneficios que tendrán las importaciones de alimentos avícolas es que al construir las 2 fajas transportadoras para graneles sólidos y tuberías de graneles líquidos será indispensable para el rápido transporte de estos productos dentro del puerto ya que además de llegar con reducción de costos de importación también se estima que tendrían una reducción de costos de impuestos con respecto a tiempos de almacenaje en zona primaria.

Teniendo en cuenta la estimación de reducción en un 15% para estas importaciones, esto impactara positivamente en el costo final de productos como el pollo donde el 70% corresponde a la alimentación de las aves. se sabe que el Perú es un gran consumidor y como resultado beneficiara a la población en las compras de alimentos avícolas (De las Casas, 2024).

En este momento, el Puerto de Chancay no está trabajando en ventas debido a que el muelle está en estudios de ingeniería. Sin embargo, se están trabajando en actividades de marketing para aprovechar las capacidades del puerto en el planeamiento del proyecto.

Por último, es importante mencionar que parte de las acciones comerciales se están llevando a cabo en función de los posibles futuros clientes que consumen graneles sólidos, como el maíz amarillo duro. La empresa San Fernando SA, que tiene una planta de procesamiento de alimentos balanceados en el distrito de Chancay, es uno de los futuros clientes que se encuentran en la zona de influencia del puerto. De esta manera, Terminales Portuarios Chancay S.A. ha mantenido conversaciones con las compañías San Fernando S.A. y Contilatin del Perú S.A., quienes son los principales importadores de maíz amarillo duro en Perú. El objetivo de estas conversaciones es establecer un acuerdo para la importación de este granel sólido agroalimentario a través del Puerto de Chancay.

Uno de los productos más importados en el sector agro y de alimentos para aves es el Maíz Amarillo Duro que tiene como partida arancelaria 1005.90.11.00. Según cifras de Sunat al cierre del 2023 se registraron 985.5 Millones de US\$ en importaciones siendo el

producto principal de este sector. También se registra estar entre los cinco productos más importados del Perú gracias a la poca producción local de estos alimentos, Ver Figura 12.

Figura 12

Principales productos importados Perú 2022-2023

Productos	Var.% Valor FOB Ene-Dic 2023/2022	Var.% Volumen Ene-Dic 2023/2022	Var.% Precio promedio (FOB/Peso Neto) Ene-Dic 2023/2022
Aceites crudos	24.20%	49.70%	-17.00%
Diésel 2	-18.40%	2.30%	-20.20%
Diésel b5	-43.10%	27.10%	-21.90%
Maíz amarillo duro	-16.80%	-1.40%	-15.60%
Aceite de soya	-21.50%	14.20%	-31.30%

Nota. Detalle de últimos 12 meses de cada año. Fuente: Aduanas Perú

El Maíz Amarillo Duro es importado principalmente de Argentina siendo su principal producto, de Estados Unidos siendo su producto más dinámico y de Brasil al cierre del 2023. En la Figura 13 se aprecian cifras de las importaciones por toneladas de estos países dando el crecimiento anual de este producto y variaciones con respecto al año anterior.

Figura 13

Importación por países de origen del Maíz Amarillo Duro Ene - Dic (t)

Países	2022	2023	Var (%)
Argentina	3,320,445	3,289,529	-1%
EEUU	86,309	196,851	128.0%
Brasil	51,168	55,645	9.0%
Otros	104,192	340,329	227.0%

Nota. Actualizado al 04 de febrero de 2024 (Provisional). Fuente: Sunat

Perú importó 3.882.354 toneladas de maíz amarillo duro en 2023, teniendo una superación de 8.2% frente a las 3.562.115 toneladas importadas el año anterior. En 2023, Argentina fue el principal proveedor de maíz amarillo duro de Perú con 3.289.529 toneladas

enviadas, una disminución del 0.9% en comparación con las 3.320.445 toneladas importadas el año anterior. Perú importó de este país el 83,35% del total.

Estados Unidos y Brasil fueron otros países que proporcionaron maíz amarillo duro a Perú, con un aumento de +128% (participó con el 6% del total); Brasil con US\$ 55.645 toneladas, experimentando un aumento de +7%; y otros con US\$ 340.329, experimentando un aumento de +227% (concentró el 10%).

Se revelaron que las importaciones de maíz amarillo duro por parte de nuestro país se desempeñaron de la siguiente manera en el año reciente, comparando así con cifras del año anterior, Ver Figura 14.

Figura 14

Comportamiento mensual de las importaciones de Maíz Amarillo Duro (Partida arancelaria 10055901100): 2022-2023.

Mes	2021		Importaciones (t)			Precios CIF (US\$ x t.) 2/		
	Import. (t)	Precio CIF US\$/t	2022	2023	Var. (%)	2022	2023	Var. (%)
Ene	329,242	263.3	305,183	176,098	-42.3	321.2	326.9	1.8
Feb	357,916	276.6	202,290	307,422	52.0	330.9	335.0	1.2
Mar	426,149	286.2	365,339	302,738	-17.1	355.9	331.4	-6.9
Abr	267,696	283.0	222,157	286,516	29.0	393.5	327.9	-16.7
May	282,647	288.5	351,175	150,114	-57.3	399.7	323.3	-19.1
Jun	185,359	305.1	272,930	311,747	14.2	383.7	285.3	-25.7
Jul	251,105	318.0	173,702	315,464	81.6	365.7	271.9	-25.7
Ago	369,220	302.1	408,965	290,610	-28.9	337.0	242.1	-28.2
Set	348,260	291.7	365,790	288,048	-21.3	330.0	240.0	-27.2
Oct	280,433	298.7	224,375	334,958	49.3	331.6	245.1	-26.1
Nov	425,015	312.0	255,440	393,954	54.2	331.9	247.8	-25.3
Dic	132,186	319.2	414,769	156,879	-62.2	326.4	-	-

Nota. Actualizado al 24 de diciembre de 2023 (Provisional), el precio CIF es ponderado.

Fuente: Sunat.

Entre las principales empresas importadoras del Maíz Amarillo Duro se encuentran Seaboard Overseas Perú SA, ADM Andina Perú SRL, Contilatin del Perú SAC, Cargill Américas Perú SRL, Bunge Perú SAC, San Fernando SA, Corporación Rico SAC, Técnica Avícola SA y Chimú Agropecuaria SA, entre otros. Se estima el aumento de empresas importadoras para este tipo de productos (Graneles sólidos) Gracias a estos beneficios.

El precio promedio en soles del Maíz Amarillo Duro por kilogramo es de 1.28 a 1.30 en Lambayeque, de 0.95 a 1.55 en el Nor Oeste y entre 1.62 a 1.64 en mercados de lima metropolitana. De acuerdo a lo estimado en reducción de costos de importación y de impuestos de este producto tras el inicio de actividades del Megapuerto de Chancay se calculó una reducción total de un 20% al precio final, Ver Figura 15.

Figura 15

Precio Promedio del Maíz Amarillo Duro en Mercados Mayoristas 2024 (S/. x Kg)

Precios Referenciales S/. x Kg	Enero vie-26	Enero lun-29	Enero mie-31	Febrero vie-02	Febrero lun-05	Febrero mie-07	Precio Referencial tras Megapuerto de Chancay -20%
Lambayeque							
Precio Máximo	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.04
Precio Mínimo	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.02
Nor Oriente							
El Dorado	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.24
Lamas	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	0.92
Mca. Cáceres	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.73
Mercados Lima Metropolitana							
Mcdo. Santa Anita (APAMSA)	1.64	1.64	1.63	1.62	1.62	1.62	1.29

Nota. Los precios incluyen IGV. Fuente: Direcciones Regionales de Información Agraria

Según reporte del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (MIDAGRI, 2023) Las importaciones en la campaña agrícola 2023/2024 alcanzarían 184,6 millones de toneladas, un 5,0 % más que en la campaña anterior. Este aumento está impulsado por la creciente oferta y demanda global. El principal comprador global, China continental, experimentaría un aumento del 27,8 % en sus compras, lo que equivale a importaciones de 23 millones de toneladas. Por lo tanto, sus adquisiciones representarían aproximadamente el 12,5 % de las ventas globales durante esta campaña.

A pesar de la disminución del 18,4 % en las compras en comparación con la campaña anterior, la Unión Europea se convertiría en el segundo importador más grande del mundo en la campaña 2023/2024 con 20 millones de toneladas, lo que representa el 10,8% del total mundial. En cuanto a Perú, que ocupa el puesto 15 como un demandante importante en el mercado global, se espera un aumento de sus importaciones en un 5,9% para la campaña agrícola 2022/2023, Ver Figura 16.

Figura 16

Importaciones de Maíz Amarillo Duro según principales países 2019 - 2024 (Miles de toneladas)

Orden	País	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024
	Total mundo	169,751	179,866	186,638	175,818	184,588
1	China	7,580	29,512	21,884	18,000	23,000
2	Unión Europea	17,384	14,493	19,738	24,500	20,000
3	México	16,526	16,498	17,572	17,200	18,000
4	Japón	15,888	15,479	15,004	15,000	15,500
5	Corea del Sur	11,882	11,708	11,510	11,300	11,800
15	Perú	3,938	3,679	3,527	3,400	3,600

Nota. Precios estimados de los últimos 12 meses. Fuente: USDA

De acuerdo a lo proyectado, Se estima el crecimiento de empresas importadoras en este sector debido a los beneficios mencionados en esta investigación que brindara el Megapuerto de Chancay y al crecimiento de las importaciones de este producto.

CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos en el presente estudio nos han demostrado que el impacto del mega puerto de Chancay y las actividades que allí se han venido realizando, tendrán muchos beneficios a las importaciones peruanas, así como también a la generación de empleo, la descongestión portuaria, incremento de la competitividad internacional de nuestro país frente al comercio exterior, entre otros. Por otro lado, mejorará el comercio exterior marítimo con el mercado asiático, ya que se reducirá de manera considerable los tiempos de tránsito, a un máximo de 28 días, minorando los costos tanto de operaciones como logísticos, lo que generará un aumento del 50% de exportaciones a este mercado, del mismo modo, este mega puerto, permitirá el ingreso de buques más grandes (Triple E), con capacidades de entre 18 a 21 mil contenedores, incrementando el volumen de las importaciones, generando un crecimiento de las empresas importadoras. Por otro lado, este mega puerto, por su ubicación estratégica, se convertiría en un atractivo puerto para los demás países de la región (Ecuador, Brasil, etc.), convirtiendo al Perú en un socio estratégico clave, fortaleciendo el nexo con el mercado brasilero.

Se evidenció que las importaciones peruanas, en los últimos años han tenido valores negativos, evidenciándose entre agosto del 2022 a agosto del 2023, una disminución de 14.3%, debido a la caída de los valores de bienes importados de hidrocarburos (-3.1%) e insumos industriales (-22.1%), del mismo modo, los precios de importaciones cayeron en un 8.2%, generando un aumento del 5.2% en términos de intercambio, trayendo consigo un excedente acumulado de US\$ 14.6 mil millones en la balanza comercial; por otro lado, en el mismo periodo, se encontró que las importaciones de mercancías de consumo no duradero (no se incluyen alimentos) bajo un 3.6%, mientras que la de alimentos disminuyó un 13.1%. Sin embargo, las proyecciones de las importaciones tras la construcción del mega puerto de Chancay, a pesar de aún estar en negativo, con disminuciones del 13.9% en las importaciones, debido a factores internacionales, tales como, la disminución de los precios del petróleo, importaciones de materia prima (-20%), combustibles (-18%) y lubricantes (-20.8%); mostró que los equipos de transporte tuvieron un crecimiento del 0.9%, del mismo modo, se empezó a mostrar un incremento en las importaciones con el mercado asiático,

estimándose un crecimiento del 7.8% por año, a partir del inicio de las operaciones del Mega puerto.

Se determinó que las importaciones peruanas, tras la construcción del Mega puerto, tendrán muchos beneficios, como por ejemplo, se optimizarán los tiempos de transporte y flete de mercaderías, asimismo, por la tecnología con la que contará el mega puerto, se facilitarán la gestión y seguridad de las operaciones marinas y portuarias, cumpliendo así con las exigencias de usuarios y operadores, del mismo modo, se tendrá una mayor capacidad de carga y descarga de mercancías, facilitando la exportación e importación de bienes peruanos, trayendo consigo una modernización de las vías de acceso, mejorando la conexión entre el mega puerto y las zonas productivas del país, disminuyendo de manera considerable los costos logísticos, aumentando la competitividad. Por otro lado, existirá un beneficio sobre el medio ambiente, ya que el mega puerto, desarrollará actividades adoptando prácticas sostenibles y amigables con el medio ambiente, asimismo, generará empleo y aumentará la competitividad de las compañías peruanas.

Los resultados además demostraron que la implementación del mega puerto, aumentará el flujo comercial, esperándose una disminución del 4% al 20% en los costos de fletes, sobre todo con el mercado asiático, ya que se daría una conexión directa del mega puerto con el puerto de Shanghái (China), asimismo, por la optimización en el transporte de cabotaje fluido entre los puertos nacionales, se estima una reducción en los costos de transporte, ahorro de energía y menos contaminación. A nivel comercial, se estima una reducción de fletes de transporte marítimo a países del Asia y viceversa, debido a la reducción de días de transporte (10 días), reduciendo la tarifa de transporte tanto para el embarque de mercancías de importación como de exportación.

La implementación del mega puerto de Chancay, tendrá un aporte significativo sobre el PBI del Perú, debido a la inversión privada y al aporte del sector público, estimándose un crecimiento anual del 0.2%, una vez que inicien sus operaciones. Uno de los sectores que más beneficios tendrá, será las importaciones de graneles agropecuarios sólidos como el maíz amarillo duro, ya que se espera, una reducción del 15%, asimismo, según proyecciones del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, las importaciones de la campaña agrícola 2023/2024 alcanzarían 184,6 millones de toneladas, un 5,0 % más que en la campaña anterior, siendo nuestro principal comprador global, China continental, experimentando un

aumento del 27,8 % en sus compras, lo que equivale a importaciones de 23 millones de toneladas.

RECOMENDACIONES

Impulsar más investigaciones sobre el impacto del mega puerto de Chancay en el crecimiento del comercio exterior (importaciones y exportaciones) del Perú, sobre todo una vez iniciada las actividades en dicho puerto, con el objetivo de corroborar las estimaciones y proyecciones hechas sobre su impacto en el tiempo, asimismo, para establecer los principales problemas y/o cuellos de botella que puedan presentarse al momento del desarrollo de las operaciones, lo que ayudaría a una mejora continua y optimización de procesos.

Realizar estudios sobre los potenciales aliados estratégicos y alianzas comerciales que tendría el Perú, una vez iniciadas las actividades en el puerto, y los beneficios que estos traerían sobre el crecimiento económico de nuestro país en el mercado internacional (importación y exportaciones de bienes y servicios), asimismo, las ventajas comerciales que se nos presentarían y que tendríamos que afrontar, partiendo por las nuevas tendencias y exigencias de los nuevos mercados a quienes apuntaríamos.

Fortalecer nuestras políticas de comercio exterior, y ajustarlas a las nuevas tendencias y exigencias de los mercados internacionales, con el objetivo de incrementar nuestra visibilidad a nuevos mercados, asimismo, buscar estrategias que ayuden a la implementación de políticas que fortalezcan la sostenibilidad y cuidado del medio ambiente vinculadas con las actividades de importación y exportación de bienes y servicios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Álvarez. (2023, septiembre 27). *Megapuerto de Chancay y los efectos del proyecto: se incrementa el valor de los terrenos aledaños* - Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2023/09/28/megapuerto-de-chancay-y-los-efectos-del-proyecto-se-incrementa-el-valor-de-los-terrenos-aledanos/>
- Andrea Isabel Gutierrez Trujillo. (2021). *Evaluación de impactos ambientales y propuesta de la estrategia de manejo Ambiental para el Proyecto: “terminal portuario multipropósito de Chancay*.
- APN. (2023). *CABOTAJE MARÍTIMO: NUEVO PROYECTO DE LEY PERMITIRÍA REDUCIR COSTOS E IMPULSAR EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA PERUANO*. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/cabotaje-maritimo-nuevo-proyecto-de-ley-permitiria-reducir-costos-e-impulsar-el-desarrollo-del-transporte-de-carga-peruano>
- Arce. (2023, abril 21). *Megapuerto de Chancay dinamizará la economía e impulsará exportaciones y exportaciones* - Parlamento Andino - Perú. <https://www.parlamentoandino.org.pe/megapuerto-de-chancay/>
- Autoridad Nacional Portuaria. (2023). *Proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay transformará el comercio nacional e internacional* - Noticias - Autoridad Portuaria Nacional - Plataforma del Estado Peruano. Plataforma digital única del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/867363-proyecto-del-terminal-portuario-multiproposito-de-chancay-transformara-el-comercio-nacional-e-internacional>
- BCRP. (2022). *ACTIVIDAD PRODUCTIVA Y EMPLEO*.
- BCRP. (2023). *NOTAS DE ESTUDIOS DEL BCRP No. 73-12 de octubre de 2023*.
- Begazo Elescano, Pierre. (2021). *Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo del Perú al 2040* [ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL PROGRAMA COMANDO

Y ESTADO MAYOR MAESTRÍA EN ESTRATEGIA MARÍTIMA].
<https://orcid.org/0000-0001-9595-674X>

Bocanegra-García, C. A. (2021). Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la bahía de Chancay (Perú). *Gaceta Científica*, 7(2), 51-57.
<https://doi.org/10.46794/gacien.7.2.1101>

Calderón, E. (2023). *Puerto de Chancay promoverá reducción de hasta 20% en costo de fletes* | Noticias | Agencia Peruana de Noticias Andina.
<https://andina.pe/agencia/noticia-puerto-chancay-promovera-reduccion-hasta-20-costo-fletes-756415.aspx>

Carbajal Aguirre, J. (2023). *Spatium – Revista Inmobiliaria Corporativa Chancay, Las oportunidades detrás del Megapuerto - Spatium - Revista Inmobiliaria Corporativa*.
<https://revistaspatium.pe/actualidades/chancay-las-oportunidades-detras-del-megapuerto/>

CIEN. (2023). *REPORTE DE IMPORTACIONES Noviembre 2023 1*.

COMEX. (2023). *EL COMERCIO INTERNACIONAL VÍA MARÍTIMA CRECERÍA UN 2.3% EN 2023*. ComexPerú. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/el-comercio-internacional-via-maritima-creceria-un-23-en-2023>

Comex Perú. (2023). *FLETES MARÍTIMOS: ¿CUÁLES SON LAS EXPECTATIVAS DEL PRECIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PARA EL 2023 Y 2024?* <https://www.comexperu.org.pe/articulo/fletes-maritimos-cuales-son-las-expectativas-del-precio-del-transporte-internacional-de-mercancias-para-el-2023-y-2024>

Contreras. (2023, septiembre 6). *Megapuerto de Chancay: Perú se proyecta como polo de desarrollo y crecimiento en la región*. <https://www.elperuano.pe/noticia/222342-megapuerto-de-chancay-peru-se-proyecta-como-polo-de-desarrollo-y-crecimiento-en-la-region>

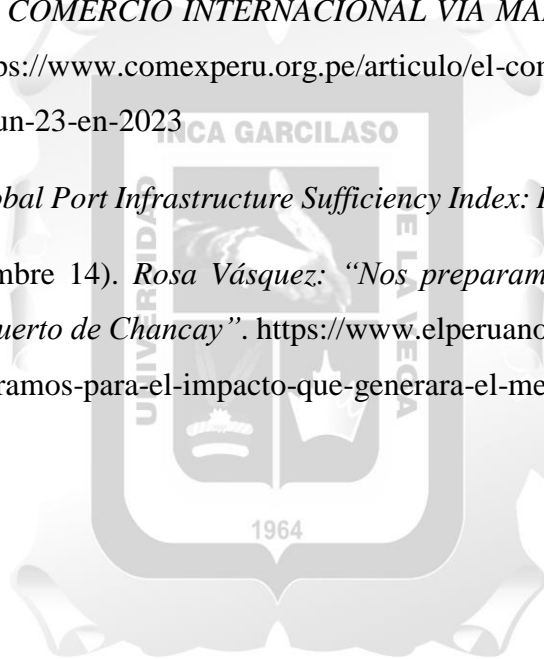
Cristian Camilo Velandia Velandia, & Juan David Santana Acero. (2019). *Análisis comparativo mediante un benchmarking del sistema portuario panameño con el sistema portuario colombiano. caso de estudio: Puerto Manzanillo vs Puerto Cartagena y Puerto Santa Marta*. Universidad Católica de Colombia.

- De las Casas. (2023, octubre 25). *Con el megapuerto de Chancay, China prepara la mayor ruta comercial a Sudamérica - Grandes Reportajes de RFI.* <https://www.rfi.fr/es/programas/grandes-reportajes-de-rfi/20231025-con-el-megapuerto-de-chancay-china-prepara-la-mayor-ruta-comercial-con-sudam%C3%A9rica>
- De las Casas, M. (2024). *Puerto de Chancay contará con terminales de contenedores completamente automatizados.* <https://logistica360.pe/puerto-de-chancay-contara-con-terminales-de-contenedores-completamente-automatizados/>
- Edwin Alexander Enríquez Huallparimachi, & Monica Amelia Fuentes Rocha. (2021). *Análisis de la gestión de riesgos, costo y cronograma en la construcción del campamento en el proyecto del terminal portuario multipropósito de Chancay, de propiedad de Cosco Shipping Ports Chancay Perú s.a. aplicando la guía del estándar Pmbok® 6ta edición.* Universidad Tecnológica del Perú.
- El Comercio. (2023). *Economía peruana | Inversión privada | Chile | Puerto de Chancay: gran promotor de la inversión extranjera, por Carlos Pareja* | Columna | OPINION | EL COMERCIO PERÚ.* <https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/economia-peruana-inversion-privada-chile-puerto-de-chancay-gran-promotor-de-la-inversion-extranjera-por-carlos-pareja-columna-noticia/>
- Ferrari, E., Christidis, P., & Bolsi, P. (2023). The impact of rising maritime transport costs on international trade: Estimation using a multi-region general equilibrium model. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 22, 100985. <https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2023.100985>
- Hiscox, M. (2020). *International Trade and Political Conflict. Commerce, Coalitions, and mobility.* (1° edición). British Library Cataloging.
- Javier Nicolás Vega Lira. (2017). *Metodología basada en costos logísticos para determinar el hinterland: caso sudamérica.*
- Krugman, P., Obstfeld, M., & Melitz, M. (2018). *International Trade. Theory & Policy* (20° edition, Vol. 20). Pearson.

- Luccia Anthonella Buchelli Reyes. (2021). *El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay*. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar.
- Marina Montero Castillo. (2006). *Estudio sobre panamá port company - balboa procesos y procedimientos del transporte marítimo de la carga contenerizada*. Universidad de Panamá.
- Mera, T. (2023a). *Megapuerto de Chancay generaría una reducción de costos logísticos de 15%*. <https://logistica360.pe/puerto-de-chancay-reducira-15-de-costos-logisticos/>
- Mera, T. (2023b). *Megapuerto de Chancay reducirá costos logísticos*. <https://elperuano.pe/noticia/217652-megapuerto-de-chancay-reducira-costos-logisticos>
- MIDAGRI. (2023). *Maíz amarillo duro OBSERVATORIO DE*.
- MINCETUR. (2023a). *REPORTE DE COMERCIO BILATERAL I TRIMESTRE 2023*.
- MINCETUR. (2023b). *REPORTE DE COMERCIO BILATERAL PERU - BRASIL III TRIMESTRE 2023*.
- Mincetur. (2023). *Megapuerto de Chancay reducirá costos logísticos*. <https://elperuano.pe/noticia/217652-megapuerto-de-chancay-reducira-costos-logisticos>
- Monzón. (2023, noviembre 19). *MEGAPUERTO DE CHANCAY VA A TENER UN IMPACTO ECONÓMICO EN EL PERÚ Y SUDAMÉRICA – RCR Peru*. <https://www.rcrperu.com/megapuerto-de-chancay-va-a-tener-un-impacto-economico-en-el-peru-y-sudamerica/>
- Navarrete Vargas, S. B., Poma Sandoval, J. A., & Tapia Bejar, E. (2019). *Factores críticos de éxito para el desarrollo de un operador logístico que brindará servicios a los clientes usuarios del Puerto de Chancay*. <https://repositorio.esan.edu.pe///handle/20.500.12640/1647>
- Nicolas Andrés Galgano, & Franco Gabriel Minochio. (2021). *Puerto de Buenos Aires: situación actual y perspectivas a mediano plazo*.

- Nijdam, M., & Van Der Horst, M. (2018). *Ports and Networks Strategies, Operations and Perspectives* (H. Geerlings, B. Kuipers, & R. Zuidwijk, Eds.; 1° edición).
- Olaya, C. (2023). *El rol estratégico del megapuerto de Chancay en el comercio internacional | Importa Fácil*. <https://importafacil.pe/el-rol-estrategico-del-megapuerto-de-chancay-en-el-comercio-internacional-del-peru/>
- Olmo. (2022). *Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera) - BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>
- Pedro Gerardo, M. V., Edwin Nicolás, N. O., & Jony Juan, Y. L. (2016). *Plan Estratégico del Puerto de Chancay*. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Peters, C. (2019). *Puerto Chancay - Construcción Latinoamericana*. Construcción Latinoamericana. <https://www.construccionlatinoamericana.com/news/puerto-chancay/4140625.article>
- Reusche, J. (2023). *Chancay aportaría 0.2 puntos al crecimiento del PBI*. <https://www.elperuano.pe/noticia/222634-chancay-aportaria-02-puntos-al-crecimiento-del-pbi>
- Romero, R., & Esteve, A. (2017). Transporte Marítimo de Mercancías. Los Elementos Clave, los Contratos y los Seguros | LIBROS NÁUTICOS | Transporte marítimo, Fletamentos, Economía Marítima y Puertos. En *Marge Books* (1° edición). http://www.cartamar.com/productos/transporte-martimo-de-mercancas-los-elementos-clave-los-contratos-y-los-seguros_7286474_1.html
- Rosana Salama Benazar. (2016). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil*.
- Samantha Belen Navarrete Vargas, Enrique Tapia Bejar, & Jaime Alexander Poma Sandoval. (2019). *Factores críticos de éxito para el desarrollo de un operador logístico que brindará servicios a los clientes usuarios del Puerto de Chancay*. Universidad Esan.

- Tejada, C. (2023a). (639) *Charla Magistral: Puerto de Chancay y su impacto en operaciones logísticas y comercio exterior* - YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=OzEovSVO0_4
- Tejada, C. (2023b). *Charla Magistral: Puerto de Chancay y su impacto en operaciones logísticas y comercio exterior* - YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=OzEovSVO0_4&t=180s
- UNCTAD. (2019). Port Industry Survey on Climate Change Impacts and Adaptation | Enhanced Reader. *United Nations*, 18, 1-66.
- UNCTAD. (2022). *KEY STATISTICS and TRENDS in International Trade 2022*.
- UNCTAD. (2023a). *EL COMERCIO INTERNACIONAL VÍA MARÍTIMA CRECERÍA UN 2.3% EN 2023*. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/el-comercio-internacional-via-maritima-creceria-un-23-en-2023>
- UNCTAD. (2023b). *Global Port Infrastructure Sufficiency Index: Results of the pilot phase*.
- Vásquez. (2023, noviembre 14). *Rosa Vásquez: “Nos preparamos para el impacto que generará el megapuerto de Chancay”*. <https://www.elperuano.pe/noticia/227801-rosa-vasquez-nos-preparamos-para-el-impacto-que-generara-el-megapuerto-de-chancay>



ANEXOS

Anexo 1

Balanza Comercial Perú Ago.2023

El índice de volumen de las importaciones disminuyó 6,6 por ciento interanual en agosto, resultado que reflejó la reducción de la mayoría de las categorías (salvo bienes de consumo duraderos y petróleo y derivados). Destaca principalmente la reducción de los insumos industriales (-22,1 por ciento) y los bienes de capital (-3,1 por ciento).

El índice de precios de las importaciones tuvo una variación mensual de 0,7 por ciento e interanual de -8,3 por ciento debido a la recuperación del precio del petróleo y a los menores precios de los insumos, respectivamente. El precio promedio del petróleo y derivados cayó 16,9 por ciento interanual, mientras que el precio promedio de los principales insumos industriales tuvo una reducción de 15,6 por ciento. Destacan las caídas en los precios de abonos (-41,5 por ciento), plásticos (-27,7 por ciento), hierro y acero (-24,3 por ciento) y papeles (-23,6 por ciento).

Las importaciones de bienes de consumo no duradero – excluyendo los principales alimentos – disminuyeron 3,6 por ciento interanual en agosto, principalmente por las menores importaciones de prendas de vestir, artículos de plástico y preparados comestibles.

Las importaciones de los principales alimentos destinados al consumo disminuyeron 13,1 por ciento, principalmente por la caída en los volúmenes y precios de los lácteos.

Las importaciones de bienes de consumo duradero fueron mayores en 21,2 por ciento interanual, al aumentar el valor de las adquisiciones de automóviles (26,4 por ciento), aparatos de uso domésticos (31,7 por ciento) y televisores (21,9 por ciento). En términos de volumen, se observó un incremento de 16,1 por ciento interanual. Por su parte, los precios se elevaron 4,4 por ciento frente al mismo mes del año anterior.

En agosto las importaciones de insumos fueron menores en 26,4 por ciento interanual, dada la reducción generalizada de los precios y los menores volúmenes de los insumos industriales y alimentos.

Las importaciones de principales alimentos utilizados como insumos se redujeron en US\$ 90 millones (30,2 por ciento), explicado por la caída de precio de todos los productos y por los menores volúmenes de torta de soya, trigo y maíz.

Anexo 2

Reporte de Comercio Bilateral Perú - China a Set. 2023

REPORTE DE COMERCIO BILATERAL CHINA – A SETIEMBRE 2023



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

Viceministerio de
Comercio Exterior

Dirección General de
Investigación y Estudios
sobre Comercio Exterior

Perú-China: Comercio de Principales Sectores (Millones US\$)											
Part. % [1]	Flujo comercial FOB	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var. % 22/21	Enero - Setiembre		Var. % 23/22
									2022	2023	
100%	Comercio	20 047	22 846	23 363	22 240	34 030	34 906	2,6%	26 221	26 457	0,9%
64%	Exportación	11 627	13 237	13 585	12 556	21 166	21 041	-0,6%	15 647	17 249	10,2%
36%	Importación	8 420	9 609	9 779	9 683	12 865	13 865	7,8%	10 574	9 208	-12,9%
59%	Minería	9 930	11 350	11 681	11 053	18 900	18 541	-1,9%	13 479	15 618	15,9%
59%	Exportación	9 930	11 349	11 681	11 053	18 899	18 541	-1,9%	13 478	15 618	15,9%
0%	Importación	0	1	0	0	0	1	83,9%	0	0	-55,2%
17%	Metal Mecánico	4 436	4 852	4 855	4 787	6 707	6 716	0,1%	5 169	4 522	-12,5%
0%	Exportación	2	2	1	4	7	10	43,1%	9	3	-66,5%
17%	Importación	4 434	4 850	4 854	4 784	6 700	6 706	0,1%	5 160	4 519	-12,4%
6%	Químico [2]	1 090	1 310	1 399	1 442	1 766	2 421	37,1%	1 871	1 518	-18,9%
0%	Exportación	14	21	12	10	13	10	-22,8%	7	8	18,2%
6%	Importación	1 076	1 289	1 387	1 432	1 753	2 411	37,5%	1 864	1 510	-19,0%
4%	Pesquero	1 382	1 508	1 527	1 133	1 931	1 864	-3,4%	1 643	1 148	-30,1%
4%	Exportación	1 364	1 494	1 502	1 103	1 901	1 845	-3,0%	1 629	1 124	-31,0%
0%	Importación	17	14	24	30	30	19	-34,5%	14	24	66,1%
4%	Textil	990	1 111	1 093	1 301	1 243	1 478	18,9%	1 114	925	-16,9%
0%	Exportación	57	58	26	26	45	43	-3,9%	34	47	37,0%
4%	Importación	933	1 053	1 066	1 275	1 198	1 435	19,7%	1 079	878	-18,6%
4%	Sidero-Metalúrgico	699	943	903	864	1 452	1 397	-3,7%	1 091	961	-12,0%
0%	Exportación	4	2	5	17	2	1	-49,1%	1	4	334,5%
4%	Importación	695	940	898	847	1 449	1 396	-3,7%	1 090	957	-12,3%
7%	Otros	1 520	1 771	1 906	1 660	2 032	2 488	22,4%	1 854	1 765	-4,8%
	Balanza Comercial	3 207	3 629	3 806	2 873	8 301	7 176	-13,6%	5 073	8 040	58,5%

Anexo 3

Cotizaciones Internacionales e Importaciones de Maíz Amarillo Duro 2024

Anexo 4

El Cabotaje en el Perú y en el Mundo

Cabotage in Peru and the world

Recibido: 02 de abril del 2020 | Aceptado: 21 de junio del 2020

César Arrese Chávez .

<https://orcid.org/0000-0002-7805-1161>

Capitán de Corbeta de la Marina de Guerra del Perú, Maestro en Gestión y Docencia Educativa por la Universidad Marcelino Champagnat. Ha seguido el curso Básico de inteligencia, Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor.

Email: arres002@icloud.com

Resumen: El objetivo de la presente investigación es detectar los conceptos claves que permitan determinar los pasos a seguir para implementar una política que favorezca el cabotaje peruano. Si bien en el mundo existen partidarios por una total liberalización del mercado, existen países importantes que lo protegen mediante leyes muy estrictas aduciendo cuestiones de interés y seguridad nacional. En la investigación bibliográfica se pudo identificar conceptos como evolución histórica del cabotaje, movilidad y red marítima, conciencia situacional marítima, definición de puerto, retos relacionados al mar, perspectiva económica, acciones y normas en favor del cabotaje, el cabotaje en el mundo y como parte de él, el cabotaje peruano y sus ventajas en su relación al transporte multimodal. Se pudo concluir que hay mucho trabajo por realizar, a nivel de infraestructura como de reglamentación para convertir al cabotaje en una opción que reemplace al transporte terrestre muy arraigado en la actividad comercial peruana y como instrumento rápido, eficiente y de bajo costo ante situaciones de emergencia.

COTIZACION

Estados Unidos de América
Golfo de México

Argentina

Puertos Argentinos	209.00	209.00	206.00	206.00	204.00	206.80
--------------------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

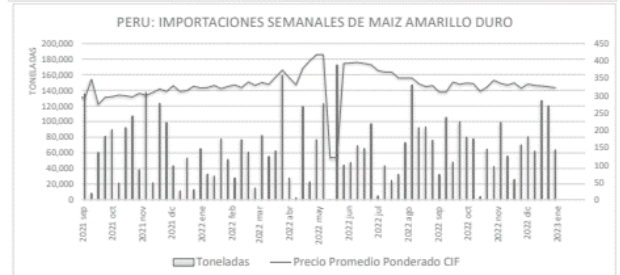
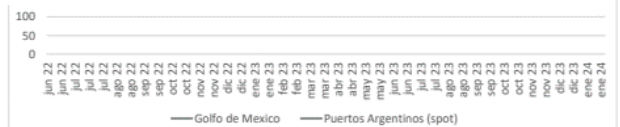
... Sin información
Fuente: Boletín Diario de Mercado de Granos. Bolsa de Comercio de Rosario - Argentina (www.bcr.com.ar)

PRECIO PROMEDIO PONDERADO CIF (US\$ / t) Y MASA DE IMPORTACION DE MAIZ AMARILLO DURO EN EL PERU

	Semana: Del (22 de ene) Al (28 de ene) (Semana: 317)	Semana: Del (29 de ene) Al (04 de feb) (Semana: 318)
Precio CIF (US\$ / t) 1/	238.61	248.27
Masa importado (t)	135,624	57,376

1/ Ponderado
Fuente: SUNAT

TO, 2022-2023

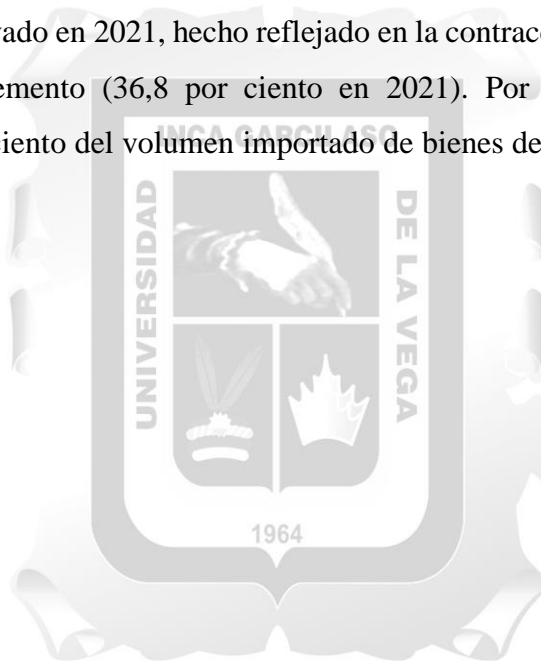


Anexo 5

Proyección de Inversión privada Perú

La inversión privada se redujo 0,4 por ciento en 2022, en un entorno de deterioro de la confianza empresarial y caída de los términos de intercambio. La inversión minera retrocedió 5,5 por ciento.

en razón a los menores desembolsos de Quellaveco, dada la entrada en operación del proyecto, así como a la ausencia de nuevos grandes proyectos mineros. Por su parte, la inversión de sectores no mineros estuvo impulsada por grandes proyectos de infraestructura como el Terminal Portuario Chancay Fase 1, la Línea 2 del Metro de Lima y la Autopista del Sol Trujillo-Sullana, entre otros. Por otro lado, se redujo el impulso de la autoconstrucción observado en 2021, hecho reflejado en la contracción de 0,7 por ciento del consumo interno de cemento (36,8 por ciento en 2021). Por último, se observó una contracción de 0,4 por ciento del volumen importado de bienes de capital sin materiales de

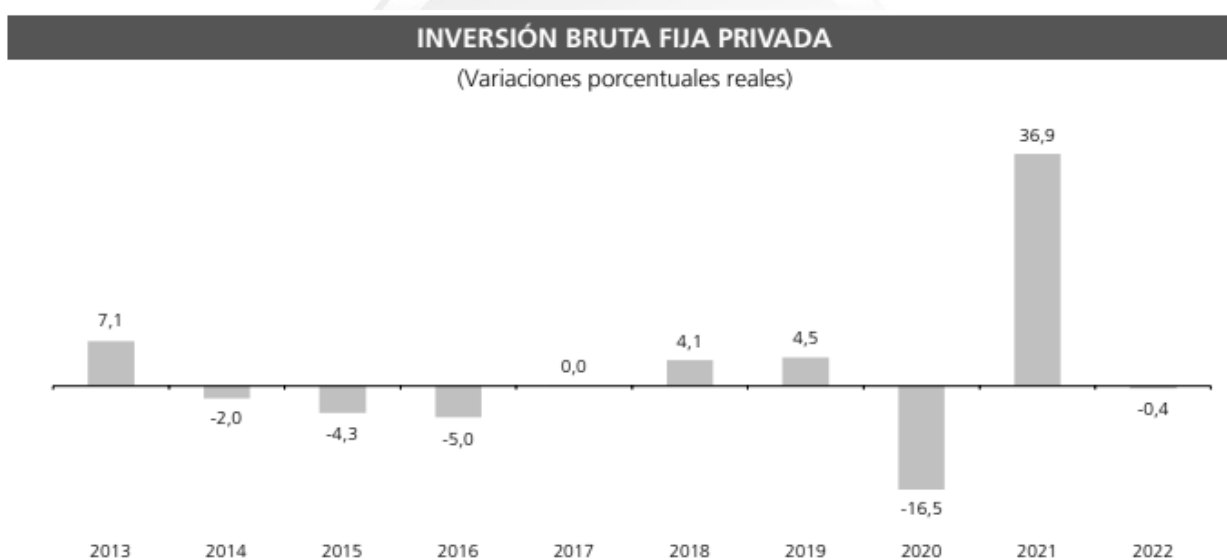


construcción ni celulares, principalmente por las menores adquisiciones de equipos de tecnología de la información y maquinaria, y equipos destinados al sector construcción.

El ratio de inversión privada a PBI disminuyó de 20,4 a 20,3 por ciento entre 2021 y

INVERSIÓN MINERA Y NO MINERA				
(Variación porcentual real)				
	2020	2021	2022	Promedio 2013-2022
Inversión Privada Total	-16,5	36,9	-0,4	1,7
Sector minero	-25,3	23,0	-5,5	-3,9
Sectores no mineros	-15,1	39,0	0,2	2,7

Fuente: INEI y BCRP.



Fuente: INEI y BCRP.

2022. En términos nominales, la inversión minera se incrementó de US\$ 5 238 millones en 2021 a US\$ 5 364 millones en 2022, lo que representó un crecimiento de 2,4 por ciento, principalmente en los rubros de desarrollo y preparación, y exploración. A nivel de empresas, destacó el aumento anual de la inversión de US\$ 254 millones por parte de Yanacocha, destinados principalmente en su concesión Acumulación Chaquicocha. El incremento de la inversión de Minsur en US\$ 85 millones estuvo dirigido en su mayoría a equipamiento minero. Por último, Cerro Verde aumentó su inversión en US\$ 61 millones orientados a los rubros de infraestructura, planta beneficio y equipamiento minero.