



ASOCIACIÓN DE  
ARMADORES DEL PERÚ

# PROBLEMÁTICA DEL NEGOCIO NAVIERO PARA EL TRÁFICO DE CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ

Alberto Mendiola  
Junio 2023

# Transporte de Carga por Vía Marítima en Perú

Estimado Anual en Millones de Toneladas



70 Millones TM  
Vía Acuática

20%  
Cabotaje  
(14 Millones TM)

80%  
Impo / Expo  
(56 Millones TM)

Líquidos  
(13.3 Millones TM)

Contenedores  
(0.45 Millones TM)

Graneles-Otros  
(0.25 Millones TM)



NAVIERA PETRAL



Parte de la flota de Naves de Armadores Peruanos , tripulada con dotaciones PERUANAS.



Asociación  
de  
Armadores  
del Perú

Otros  
Armadores  
Peruanos

	<b>ARMADOR</b>	<b>NAVE</b>	<b>TIPO</b>	<b>Capacidad de Carga</b>
1	BERTLING TRANSGAS TANKERS SAC	CARAL	BUQUE TANQUE	39,480
2	NAVIERA PETRAL S.A.	MOQUEGUA	BUQUE QUIMIQUERO	14,420
3	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	CAMISEA	BUQUE TANQUE	44,600
4	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	CHIRA	BUQUE TANQUE	37,300
5	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	AMAZONAS	BUQUE TANQUE	44,900
6	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	TROMPETEROS I	BUQUE TANQUE	39,900
7	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	URUBAMBA	BUQUE TANQUE	40,200
8	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	MANTARO	BUQUE TANQUE	51,400
9	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	COLCA	BUQUE GASERO	26,777
10	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	MAR PACÍFICO	BUQUE GASERO	29,400
11	NAVIERA TRANSOCEÁNICA	NORDICO	BUQUE GASERO	29,565
12	TRANSGAS SHIPPING LINES	ADRIÁN	BUQUE TANQUE	16,595
13	TRANSGAS SHIPPING LINES	ALEJANDRO	BUQUE TANQUE	44,902
14	TRANSGAS SHIPPING LINES	CHAVÍN	BUQUE TANQUE	39,441
	Petrotankers, Natalia, Cosmos, Andino, Compañía Naviera del Perú	ANDINO NU, GULF CARRIER, COSMOS I, PACIFIC MOON, GABRIELA, etc.	DIVERSOS TIPOS	90,000

**TOTAL DWT BUQUES PERUANOS: 588,000 TONS.**

- Fue la consecuencia de la Ley 28583 y sus complementarias, que permitieron que la flota peruana pase de un (01) buque de bandera peruana, a más de 22 buques modernos y competitivos, con tripulaciones 100% peruanas.



- La capacidad de carga de 588,000 Toneladas, equivale a **19,600** camiones de 30 toneladas cada uno.

- Equivale a una fila de 392 kilómetros de camiones, uno detrás de otro, a lo largo de la Carretera Panamericana (de Lima a Chimbote).



Con esta flota, cubrimos las necesidades de transporte en Cabotaje de Líquidos (Hidrocarburos y Productos Químicos) y GLP. Eventualmente se fletan buques de bandera extranjera para complementar algunas cargas puntuales que se requieren.

Cabotaje:  
Transporte  
entre  
puertos de  
un mismo  
país.



Son naves que transportan Líquidos (Combustibles, Ácido Sulfúrico, Aceites y otros Productos Químicos), así como GLP (Gas Licuefactado de Petróleo) a granel.

¿Por qué NO existe hoy  
dentro de la Flota Peruana,  
Naves de Transporte de  
Carga Seca,  
Portacontenedores, etc.?



II.- ¿Porqué NO existe dentro de la Flota Peruana, Naves de Transporte de Carga Seca, Portacontenedores, etc.?

**DOS RAZONES PRINCIPALES:**

- La Reserva de Carga.
- Tipo y Volumen de Carga Adecuada para el Camión.



# RESERVA DE CARGA

Mecanismo por el cual un país reconoce a sus empresas como las autorizadas para transportar mercancías y pasajeros en su territorio.

Aplica al Transporte: Terrestre – Aéreo – Marítimo

Es un tema **GLOBAL**, lo tiene la gran mayoría de países en el mundo.

El concepto también aplica para la Pesca

- **(TERRESTRE)** No existe un **bus** peruano llevando pasajeros entre Quito y Guayaquil, ni un **camión** Chileno transportando carga entre Trujillo y Piura.

- **(AÉREO)** No existe un **avión** peruano llevando pasajeros entre Bogotá y Cartagena, y tampoco un **avión** ecuatoriano transportando carga entre Arequipa y Lima.

**¡Eso es Reserva de Carga!**

# Reserva de Carga

- Puede haber **EXCEPCIONES**:  
Como la Comunidad Económica Europea.



- Pueden existir **Acuerdos Bilaterales Previos**, donde existe **RECIPROCIDAD**



## (MARÍTIMA)

- **No** existe un **buque** peruano TRANSPORTANDO cabotaje en Chile, Ecuador, Colombia, Estados Unidos, Dinamarca, China o Japón. etc.
- Pero **Sí** existen **buques** con Bandera de Chile, Ecuador, Colombia o Norteamericana, Danesa, China o Japonesa que pueden TRANSPORTAR en Cabotaje dentro del Perú.

- Decreto Legislativo N° **1413** del 2018 para Promover y Facilitar el Transporte Marítimo en Tráfico de Cabotaje de Pasajeros y de Carga.
- Permite que la carga seca, a granel, contenerizada, se transporte en buques de bandera extranjera. Solo requiere que la agencia marítima gestione su autorización.
- **Único** país en el Mundo. ¡Ningún otro país tiene esta legislación, salvo que exista RECIPROCIDAD!

- Hasta hace unos años, dos buques portacontenedores de Bandera Peruana, se adquirieron con la ley 28583, para el cabotaje.
- NO hubo carga suficiente y uno de ellos se fue al extranjero (CNP Paita).
- El otro buque cubría las necesidades de Perú y eventualmente complementaba con carga en países vecinos (CNP ILO).
- Con la total apertura del D.L. 1413, la nave peruana (CNP ILO), también se fue al tráfico internacional.

### **RESULTADOS D.L. 1413**

- Han pasado más de 3 años desde el D.L. 1413.  
¿qué se ha obtenido?
- No se ha incrementado la carga seca de cabotaje.
- No se han mejorado los fletes.
- Hay menos trabajo para peruanos
- No hay más ingreso al Fisco a través de Impuestos
- No se ha reducido el número de Camiones que recorren las Carreteras.

**PODEREJECUTIVO**

**DECRETOS LEGISLATIVOS**

**DECRETO LEGISLATIVO**

**Nº 1413**

LAS AUTORIDADES NO ACEPTAN QUE EL D.L. 1413 FUE UNA NORMA

DESACERTADA.

FUE UN **¡FRACASO!**

TRANSPORTARON MENOS DE 15,000 TONELADAS POR AÑO CON EL D.L. 1413

¿a qué costo?

7:23 p. m. · 24 may. 2023 · 7.090 Reproducciones



**Paola Lazarte**  
@Paola\_LazarteC



🇨🇵 ¡Buenas noticias! 🚢 Gracias a los acuerdos tomados hoy en Consejo de Ministros, en nuestro país habrá cabotaje marítimo de bandera nacional, lo que reducirá costos logísticos, fortalecerá nuestros puertos y nos hará un mercado más sólido y competitivo a nivel regional.

LA SEÑORA MINISTRA SE ENCUENTRA MAL ASESORADA, O SE ENCUENTRA MAL INFORMADA

¿POR QUÉ?

Porque NO va a haber buques de bandera peruana, van a venir más buques de bandera y tripulación extranjera.

~~¡¡ ¡Buenas noticias! 🚢 Gracias a los acuerdos tomados hoy en Consejo de Ministros, en nuestro país habrá cabotaje marítimo de bandera nacional, lo que reducirá costos logísticos, fortalecerá nuestros puertos y nos hará un mercado más sólido y competitivo a nivel regional.~~

Con la extensión del D.L. 1413, NO ES VERDAD

**La llegada de más buques extranjeros NO SOLUCIONA el problema.**

La solución pasa por contar infraestructura adecuada,

Que permita embarques dinámicos y en fechas programadas,

Que permitan ganarle al camión.

Que permita consolidar carga,

Que permita menos papeleo para el transporte de cabotaje,

Que promueva la inversión en infraestructura y en naves para cabotaje.

Que permita la carga con oleajes anómales y bravezas.



**gob.pe**

Plataforma digital única del Estado Peruano

## Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

Promovemos un empleo decente y productivo, así como el cumplimiento de los derechos laborales y fundamentales de la población, fortaleciendo el diálogo social, la empleabilidad y protección de los grupos vulnerables, siempre desde una visión centrada a la ciudadanía.

FUENTE: <https://www.gob.pe/mtpe>

Pero.... Se refiere a promover el empleo de **peruanos**, NO de **extranjeros** en puestos que realizan los peruanos.

## CONSECUENCIAS DE AMPLIAR EL D.L. 1413

- 1.- se generaría desempleo de la Gente de Mar Peruana, favoreciendo a las dotaciones extranjeras más baratas (porque no tienen vacaciones, no pago impuestos a la renta, etc.) y muchas veces, subestándar.
- 2.- los fletes que se originen, no necesariamente pagarán los impuestos que se generen, en el Perú, puede haber mecanismos para que la facturación se realice y pague en el extranjero.

Los Armadores peruanos, muy posiblemente seamos beneficiados, porque lo lógico, sería que terminemos con la bandera peruana, ir a bandera de conveniencia y contar con tripulaciones extranjeras (indias, filipinas o paquistaníes).

Los Fletes de cabotaje SIEMPRE se dieron a tarifas de mercado internacional, y con bandera de conveniencia y dotaciones de conveniencia, tendríamos mejores resultados al final de cada año.

# Tipo y Volumen de Carga Adecuada para el Camión.

Caso: un agricultor del Valle del Majes quiere transportar 30 toneladas de cebollas desde Arequipa al Mercado de Santa Anita en Lima.

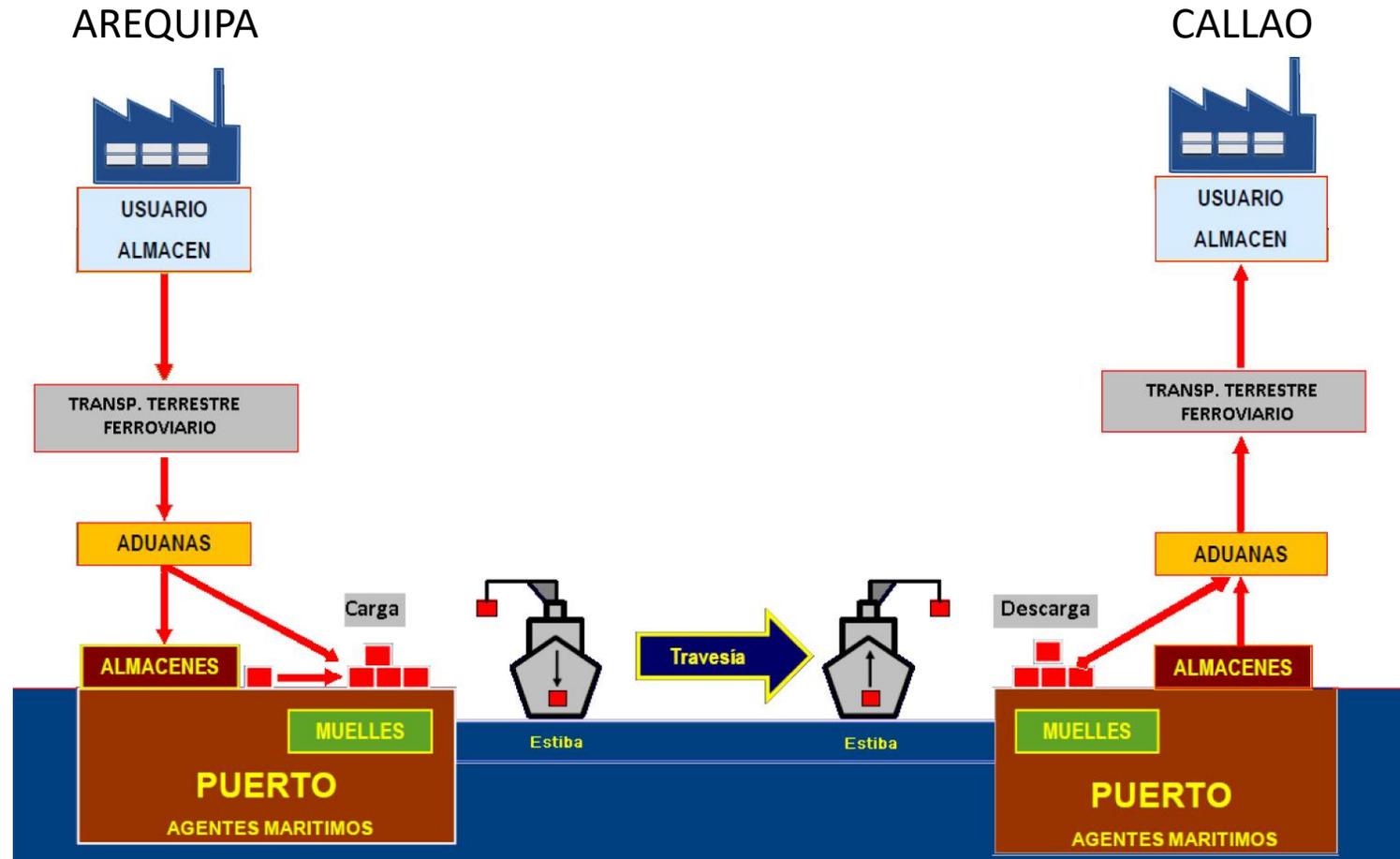
- Llega camión a la chacra.
- Carga las 30 toneladas y sale a Lima.
- Luego de 24 horas, llega a Lima al Mercado de Santa Anita.
- Costo del Flete: aprox. \$ 1,000
- El Agricultor recibe el pago de su producto a las 24 horas.

## Vía Terrestre



**Es más sencillo y más simple. Menos pasos, menos manos.**

# Gráfica de Transporte Marítimo



Costo total para Transportar un Contenedor : US\$ 1,500  
Tiempo Estimado: 5 días

# **COSTO DE TRANSPORTE MARITIMO : AREQUIPA – CALLAO**

Por un Contenedor en Cabotaje

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>COSTO USD</b>
1.- RECOGER CONTENEDOR VACIO DEL DEPOSITO Y LLEVARLO A LA FABRICA PARA EL LLENADO	200
2. LLEVAR EL CONTENEDOR A MATARANI	300
3. USO DE PUERTO MATARANI SIN ESTIBA	100
4. EMBARQUE	100
5. DESCARGA CALLAO	100
6. USO DE PUERTO CALLAO	100
7. CAMION A FABRICA	200
8. DEVOLUCION DEL VACIO	200
FLETE FIO	200
<b>TOTAL</b>	<b>USD 1500</b>

Distancia Paita-Callao: 504 millas  
A 12.50 nudos de velocidad  
40 Horas de Navegación.

Distancia Ilo-Callao: 510 millas  
A 12.50 nudos de velocidad  
41 Horas de Navegación.

Un camión puede cubrir esta ruta en  
24 horas.



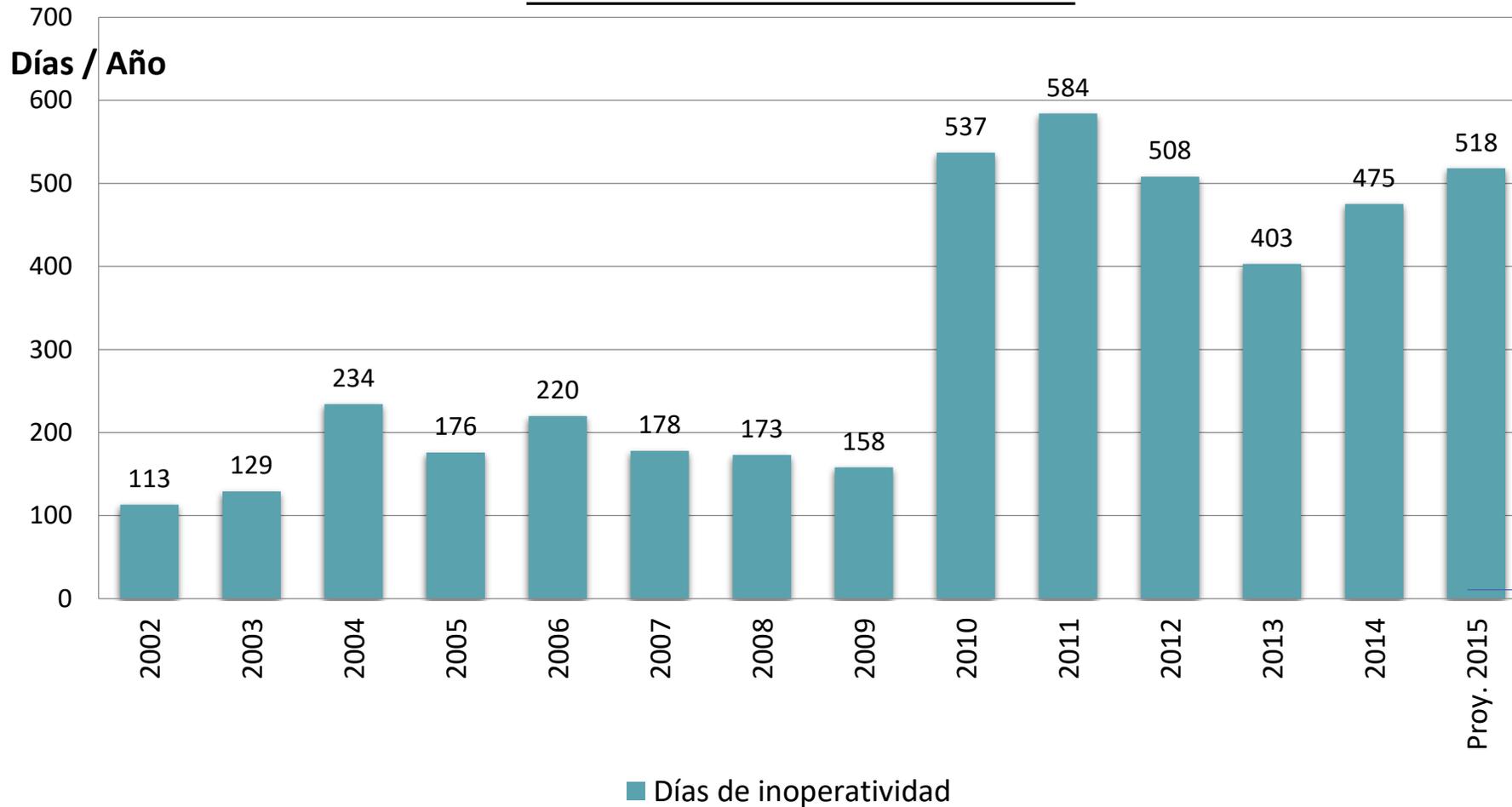


## OLEAJES ANÓMALOS

El problema no son los Buques, el problema es la pobre infraestructura.



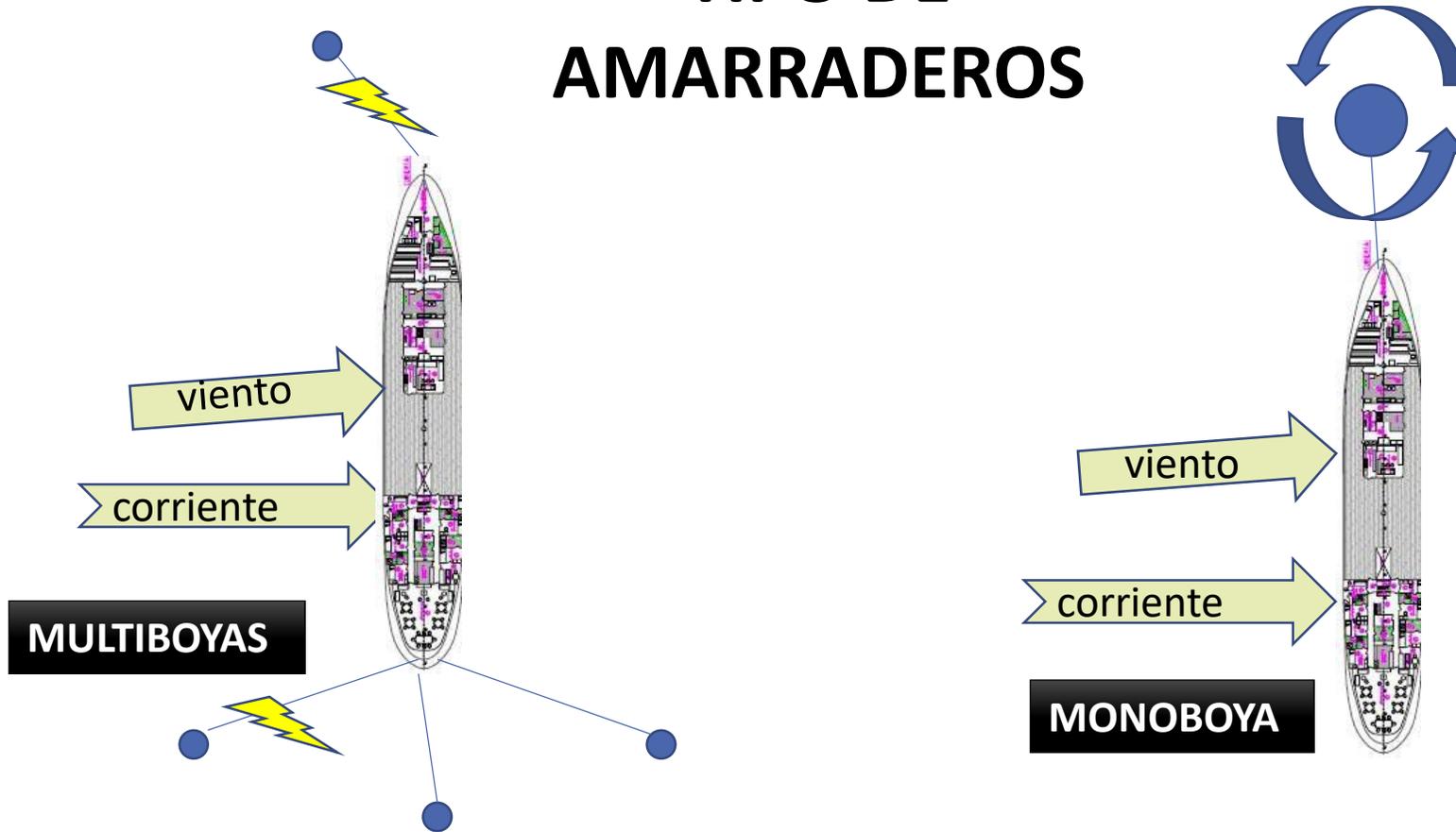
## BRAVEZAS Y PUERTOS CERRADOS



**Corresponde a la sumatoria de los siguientes Puertos: Talara, Eten, Salaverry, Chimbote, Supe, Callao, Conchán, Pisco, San Nicolás, Mollendo e Ilo.**

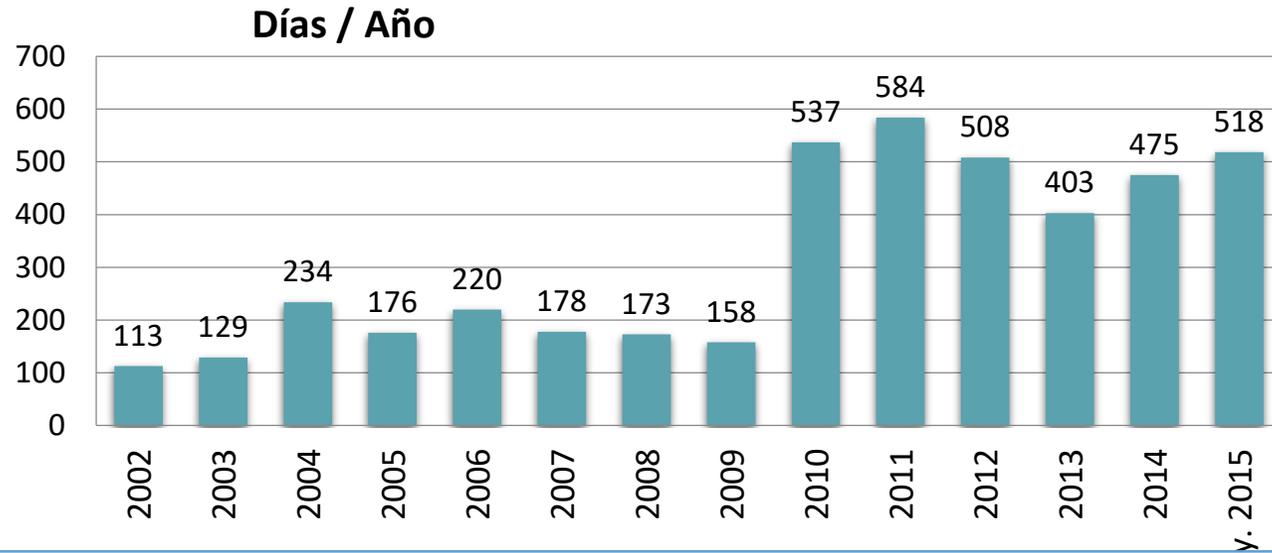
**PROMEDIO: 47 DÍAS POR PUERTO Y POR AÑO.**

# TIPO DE AMARRADEROS



CONDICIÓN OPERATIVA	MULTIBOYAS	MONOBOYA
OLAS	3-10 pies	Sobre los 15 pies
VIENTOS	30-50 Nudos	60 Nudos
MANIOBRA DE AMARRE	Más Complicado	Más Fácil
INVERSIÓN aprox.	Baja (\$ 12 mil)	Moderada (\$ 35 mil)

## BRAVEZAS Y PUERTOS CERRADOS



### Recomendaciones

Mejorar las Defensas y Reforzar los Amarraderos Multiboyas. (Caso Salaverry: Alejar el Amarradero hasta aguas más profundas)

**Ampliar los tanques de almacenamiento en tierra, hoy son insuficientes, así las naves ingresarían menos veces al puerto.**

Evaluar la utilización de **MONOBOYAS (hoy, solo una).**

## Conclusiones Finales



- Que las leyes permanezcan en el tiempo, que no se estén modificando, porque así cambian las reglas del juego.
- Crea desconfianza. No permite invertir ni competir.
  
- Que se derogue el D.L. 1413, que no ha traído ningún beneficio para el país.
  
- Que nuevamente se aplique en todo su contexto la ley 28583 y su Reglamento, que dio confianza e incentivos a las empresas navieras peruanas, para invertir más de \$ 380 millones y contar con una flota de 22 naves en el año 2011.

# MUCHAS GRACIAS

