

PERÚ:

PLAN ESTRATÉGICO
NACIONAL EXPORTADOR
2003 - 2013

PLAN MAESTRO
DE FACILITACIÓN
DE COMERCIO
EXTERIOR

TOMO VI
COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA EN
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Abril de 2004

COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

6.1. ENFOQUE Y DIAGNÓSTICO DE COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

6.1.1 Eje de integración y desarrollo: EJE MARÍTIMO DEL PACÍFICO

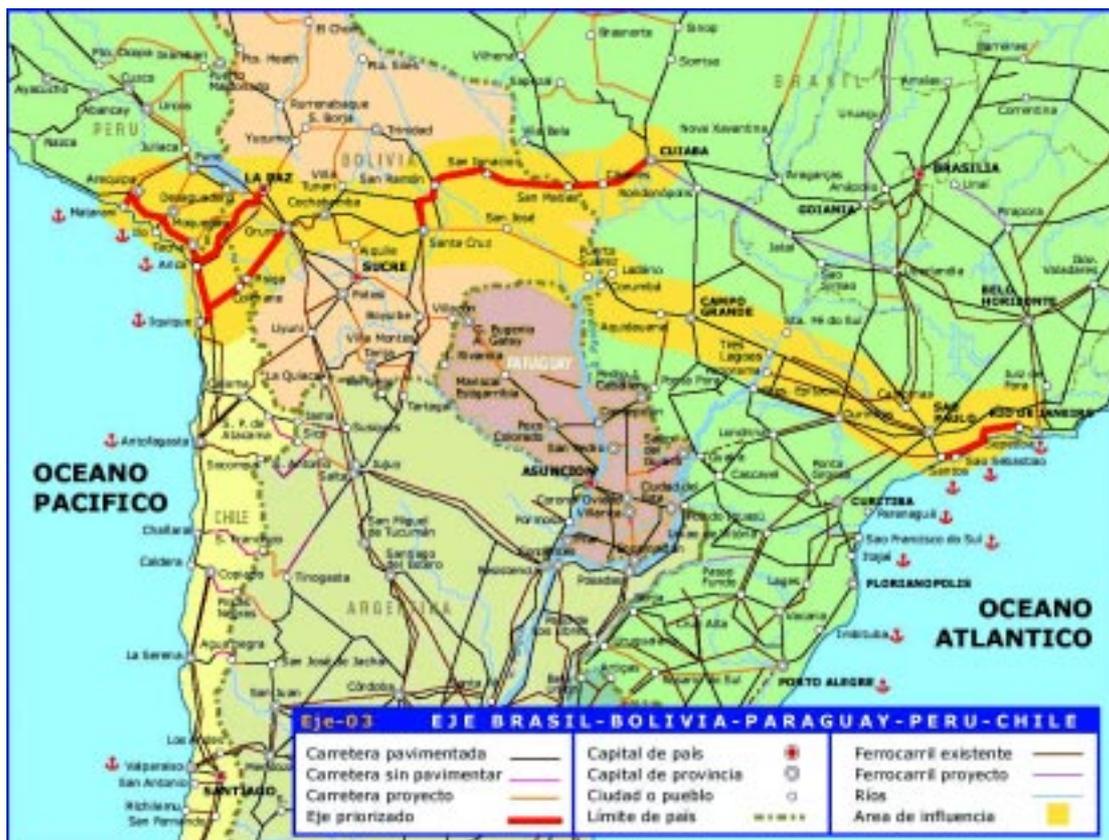


Fuente: IIRSA

6.1.2 Puertos de Ilo y Matarani en proyección al eje Bolivia - Brasil - Paraguay

Ilo debe posicionarse como puerto especializado en contenedores y Matarani como puerto especializado en granos.

Ambos puertos deben proyectarse hacia el eje Bolivia – Brasil – Paraguay, en competencia con el puerto de Arica.



Fuente: IIRSA

6.1.3 Eje de integración y desarrollo: EJE MULTIMODAL DEL AMAZONAS

El puerto de Paita debe aprovechar su posición estratégica en la proyección del

eje multimodal del Amazonas hacia la cuenca del Pacífico.



Fuente: IIRSA

6.1.4 Eje de integración y desarrollo: EJE PERÚ - BRASIL



Fuente: IIRSA

6.1.5 El Perú frente a los sistemas regionales de transporte marítimo

Costa Oeste de Norteamérica

contenedores hacia el sur de la costa del Pacífico.

EE.UU.: Los Angeles, Oakland, Tacoma, Seattle

Canadá: Vancouver.

Son puertos de gran volumen de tráfico de contenedores en el mundo. Alimentan tanto los tráficos de Estados Unidos o Canadá como los de México y gran parte de Centro y Sudamérica. Las frecuencias ofrecidas por las navieras hacen de esta zona la puerta de entrada de los productos de Asia hacia todo el hemisferio. El puerto de Manzanillo, en México, tiene el potencial de ser un puerto de concentración y redistribución de

Panamá

Centro comercial y de redistribución de tráficos hacia ambas costas de Sudamérica y de este a oeste.

Costa Pacífica de Sudamérica y Centroamérica

Chile: Talcahuano, San Antonio, Valparaíso, Antofagasta, Iquique y Arica.

Perú: Ilo-Matarani, El Callao

Ecuador: Guayaquil

Colombia: Buenaventura

Son puertos de tamaño y volumen de tráfico importantes en el plano nacional pero no así en términos relativos en el ámbito regional.

La extensión de la costa y la población reducida de las economías en el Pacífico sudamericano originan una gran dispersión de los tráficos en general y, en consecuencia, un volumen reducido para cada puerto. El total del tráfico de esta costa corresponde a un tercio de los volúmenes de importación y un sexto de los de exportación de los que se observan en la costa atlántica de Sudamérica. Para la logística global en Chile, Perú y Colombia, se pueden desarrollar puertos concentradores que permitan mejorar las economías de escala en sus tráficos.

Costa Este de Norteamérica

Puertos: Halifax, Montreal, Nueva York-New Jersey, Norfolk, Baltimore, Philadelphia, y Charleston.

Son puertos que cuentan con gran equipamiento de carga y descarga, grúas pórticos y un impacto regional en todo el continente.

Este impacto regional se observa en los distintos orígenes del tráfico de transbordo hacia y desde América del Sur, en su intercambio con Europa, así como

en la distribución interna hacia Estados Unidos y Canadá.

Es la zona con más tráfico internacional portuario y de contenedores de la región y punta del mayor tráfico intrarregional que se da entre la zona Nafta y la zona Mercosur.

Costa Este de Sudamérica

Se trata de la región marítima de mayor actividad en el hemisferio y es la contraparte en el sur de la costa este y oeste de la zona del NAFTA.

Contiene los mayores puertos de Sudamérica, además de contar con fletes marítimos mucho más favorables que los de la costa pacífica de Sudamérica.

Puertos: Vitoria en Brasil y Bahía Blanca en Argentina. Destaca su interconexión con la hidrovía Paraguay-Paraná.

6.1.6 Ventajas de contar con un centro de concentración logística cercano al puerto del Callao

Un puerto seco debe ubicarse en las cercanías de la ruta más corta entre el origen y el lugar de embarque. El funcionamiento de un puerto seco ubicado en la zona industrial que se proyecta hacia Ventanilla, entre el Terminal Marítimo (TM) del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, es fundamental para desarrollar un sistema de transporte multimodal con potencialidad

para convertirse en HUB. Sería un punto de reunión de las cargas que permitiría el trasbordo haciendo que los sellos permanezcan intactos; de esta manera, se reduciría el riesgo de pérdidas, además de facilitar el control aduanero. A este puerto seco podría asignársele las atribuciones del régimen de depósito industrial, a fin de potenciarlo como plataforma logística idónea para la exportación. Ambas instituciones requieren que sean habilitadas como Zona Primaria Aduanera.

Reconocida como zona primaria, se podría permitir que las empresas radiquen en ella y se beneficien de la ventaja competitiva que significa poder despachar, almacenar y/o transformar productos destinados al mercado externo. Los incentivos serían los mismos que están vigentes para los CETICOS.

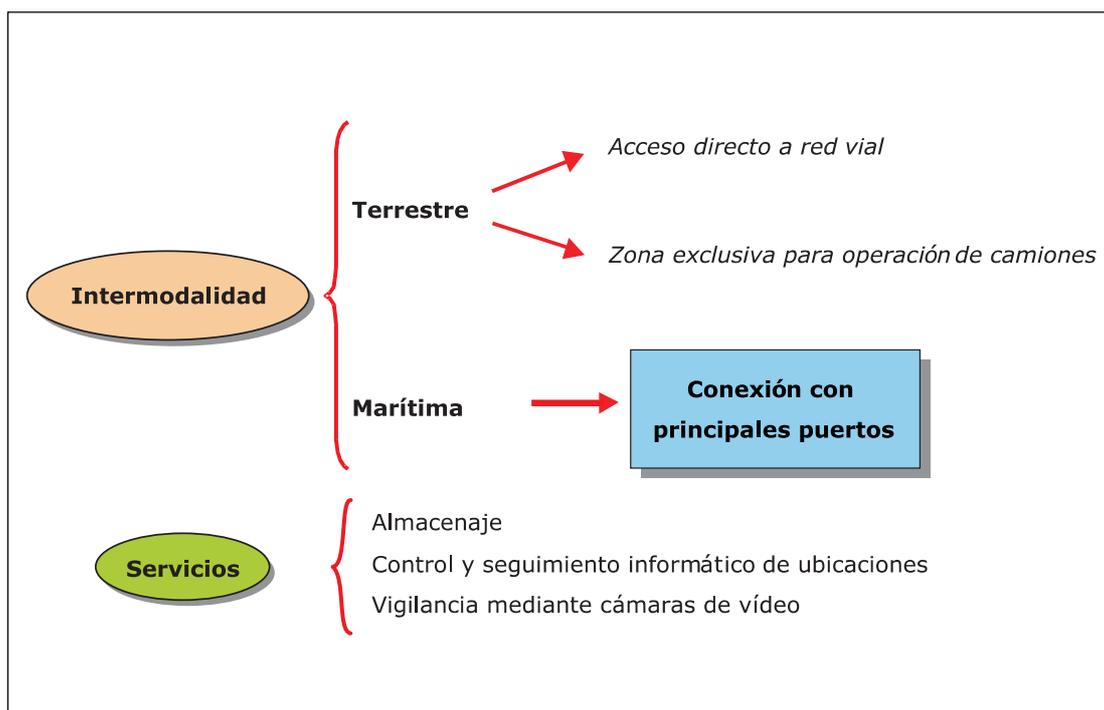
La instalación y puesta en operación de este puerto seco requerirá de los siguientes aspectos:

- Equipos para manipular los volúmenes y los pesos máximos que soporta la vía entre el terminal marítimo y el puerto seco.
- Habilitación, dentro del perímetro del puerto seco, de los servicios de agua, energía eléctrica, sistemas de telecomunicaciones, entre otros, para permitir el normal funcionamiento de la administración portuaria, la aduana, las oficinas y recintos a ser alquilados a operadores del comercio exterior

- Talleres de reparación y mantenimiento de equipos, grúas, montacargas, etc.
- Áreas especiales para carga peligrosa
- Conexiones eléctricas para contenedores refrigerados
- Área adicional de parqueo de equipos
- Área reservada para periodos 'pico' y otras eventualidades

6.1.7 Principales funciones del puerto seco

- Asuntos aduaneros
- Transferencia de modo de transporte para contenedores
- Almacenamiento temporal de cargas
- Limpieza y preparación de los contenedores
- Mantenimiento y reparación de contenedores



6.1.8 El terminal marítimo del Callao es el puerto más importante del Perú

- Más de 12 millones de TM de carga al año
- Más de 521 000 TEUS al año

Área de influencia

El terminal marítimo del Callao (TM Callao) es el puerto natural de Lima, ciudad capital del Perú ubicada a 15 Km de distancia, que concentra siete millones de habitantes y es el centro del movimiento económico e industrial del país. Además de Lima-Callao, el área de influencia actual y potencial, de aquí a 20 años, del TM Callao está constituida por los departamentos de Huánuco, Pasco, Junín y Huancavelica.

Vías de comunicación de su área de influencia

Se enlaza con el norte y sur del país mediante la Carretera Panamericana, y con el centro del país vía Carretera Central —que penetra hacia los andes hasta llegar a la selva—. Además, se conecta con la sierra central del país por medio del Ferrocarril Central y se vincula, así, con una de las principales zonas mineras del Perú.

Volumen de carga

- 70% de la carga marítima del país
- 50% del comercio exterior total

Ubicación estratégica

El TM Callao se encuentra además en el eje central de la ruta marítima de la costa oeste de Sudamérica.

6.1.9 Dinámica de la carga total de los puertos administrados por ENAPU

| Carga de Exportación e Importación: Principales Puertos ENAPU | | | | | | | | | |
|---|---------------------|--------------|--------------|------------------------|------------|-------------|-------------------|-------------|-------------|
| | Promedio (Miles TM) | | | Tasas de Variación (%) | | | Participación (%) | | |
| | 85 - 90 | 91 - 99 | 00 - 02 | 85 - 90 | 91 - 99 | 00 - 02 | 85 - 90 | 91 - 99 | 00 - 02 |
| Paita | 260 | 511 | 737 | 12,9 | 12,7 | -3,87 | 3,8 | 4,6 | 5,3 |
| Salaverry | 293 | 660 | 839 | 12,1 | 3,1 | 3,99 | 4,3 | 5,9 | 6,1 |
| Chimbote | 823 | 604 | 477 | 1,6 | -5,7 | -26,82 | 12,1 | 5,4 | 3,5 |
| Supe | 91 | 55 | 0 | 30,1 | -6,9 | 0 | 1,3 | 0,5 | 0 |
| Huacho | 32 | 91 | 134 | 0 | -9,3 | -25,72 | 0,5 | 0,8 | 1,0 |
| Callao | 4292 | 7506 | 10078 | -0,1 | 7,2 | 7,56 | 63,0 | 67,5 | 72,7 |
| General San Martín | 412 | 776 | 1246 | -3,8 | 12,4 | -1,9 | 6,0 | 7,0 | 9,0 |
| Matarani | 509 | 744 | 0 | -1,8 | 11,7 | 0 | 7,5 | 6,7 | 0 |
| Ilo | 97 | 173 | 223 | -11,8 | 7,6 | 22,97 | 1,4 | 1,6 | 1,6 |
| Total | 6808 | 11121 | 13734 | 1,4 | 7,0 | 3,56 | 100 | 100 | 100 |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.10 Posición competitiva (carga de exportación) de los puertos administrados por ENAPU

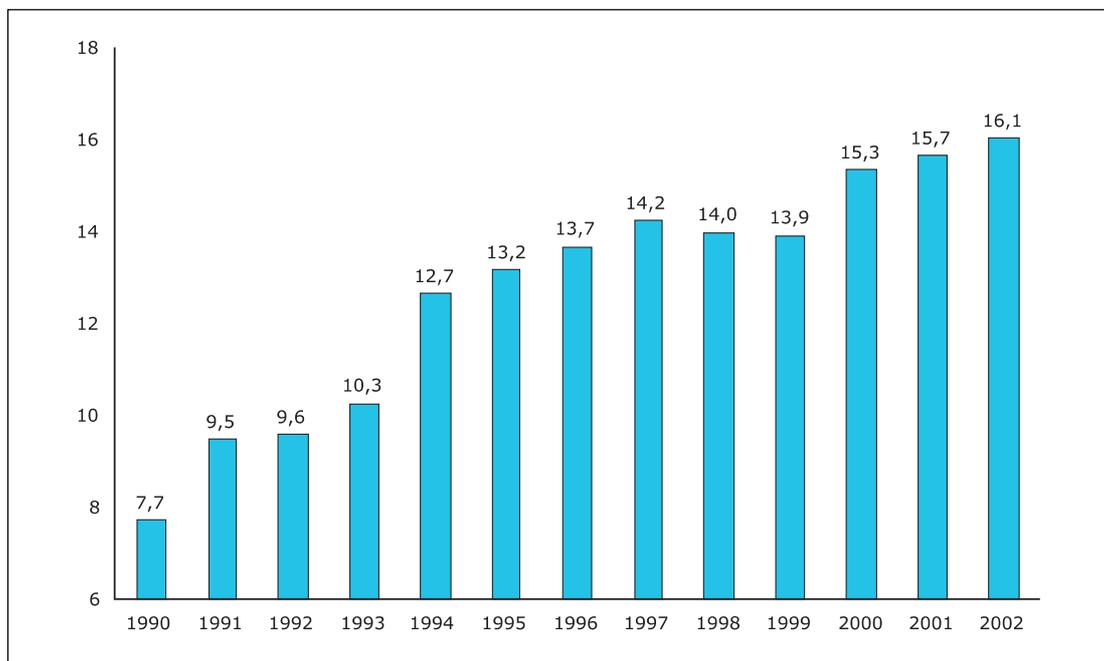
| Carga de Exportación: Principales Puertos ENAPU | | | | | | | | | |
|---|---------------------|-------------|-------------|------------------------|------------|-------------|-------------------|-------------|-------------|
| | Promedio (Miles TM) | | | Tasas de Variación (%) | | | Participación (%) | | |
| | 85 - 90 | 91 - 99 | 00 - 02 | 85 - 90 | 91 - 99 | 00 - 02 | 85 - 90 | 91 - 99 | 00 - 02 |
| Paita | 162 | 357 | 528 | 10,6 | 14,8 | -4,4 | 5,1 | 7,7 | 8,2 |
| Salaverry | 151 | 202 | 203 | 3,5 | -5,6 | -17,0 | 4,8 | 5,9 | 6,1 |
| Chimbote | 530 | 529 | 476 | 9,0 | -5,7 | -27,2 | 16,8 | 5,4 | 3,5 |
| Supe | 71 | 52 | 0 | 0 | -7,3 | 0 | 2,2 | 0,5 | 0 |
| Huacho | 32 | 91 | 123 | 0 | -9,4 | -32,3 | 1,0 | 0,8 | 1,0 |
| Callao | 1779 | 2551 | 4046 | -0,1 | 5,3 | 4,6 | 56,4 | 54,9 | 63,2 |
| General San Martín | 121 | 467 | 846 | (28,7) | 19,9 | -10,4 | 3,8 | 10,1 | 13,1 |
| Matarani | 235 | 265 | 0 | 0,1 | 9,5 | 0 | 7,5 | 5,7 | 0 |
| Ilo | 71 | 134 | 116 | (21,8) | 3,4 | 64,0 | 2,2 | 2,9 | 1,8 |
| Total | 3151 | 4648 | 6337 | 1,2 | 5,5 | -2,9 | 100 | 100 | 100 |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.11 El puerto del Callao es el más Importante por capacidad e infraestructura

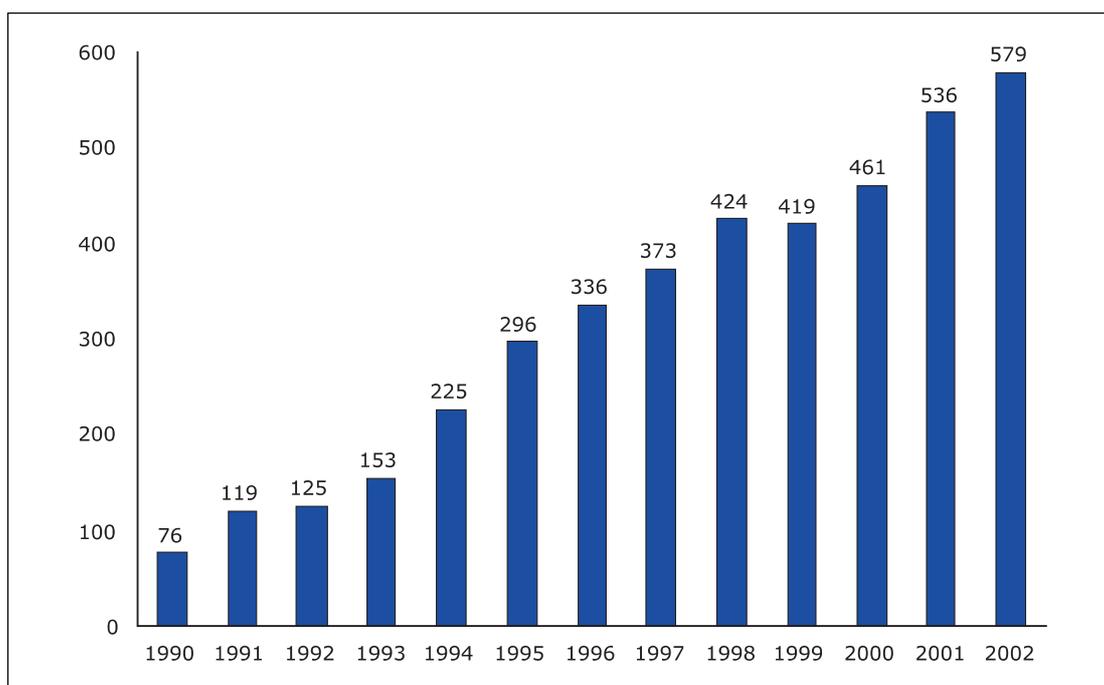
TRAFICO DE CARGA
(Millones TM)



Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

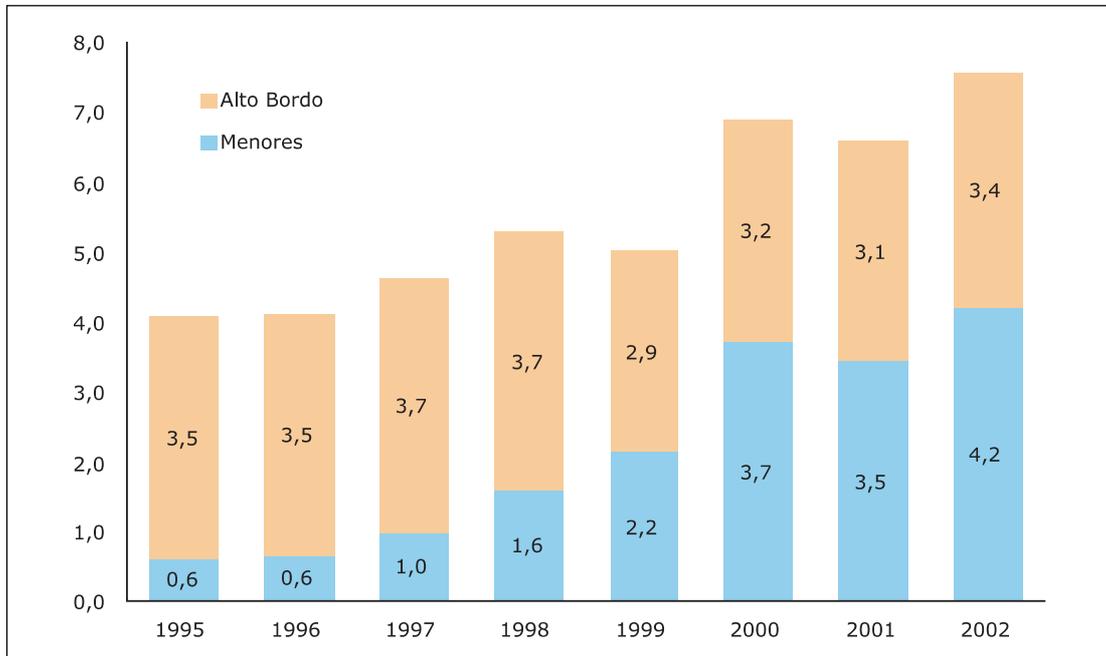
TRAFICO DE CONTENEDORES
(Miles TEU)



Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

TRAFICO DE NAVES (Miles de Unidades)



Fuente: ADUANAS, ENAPU

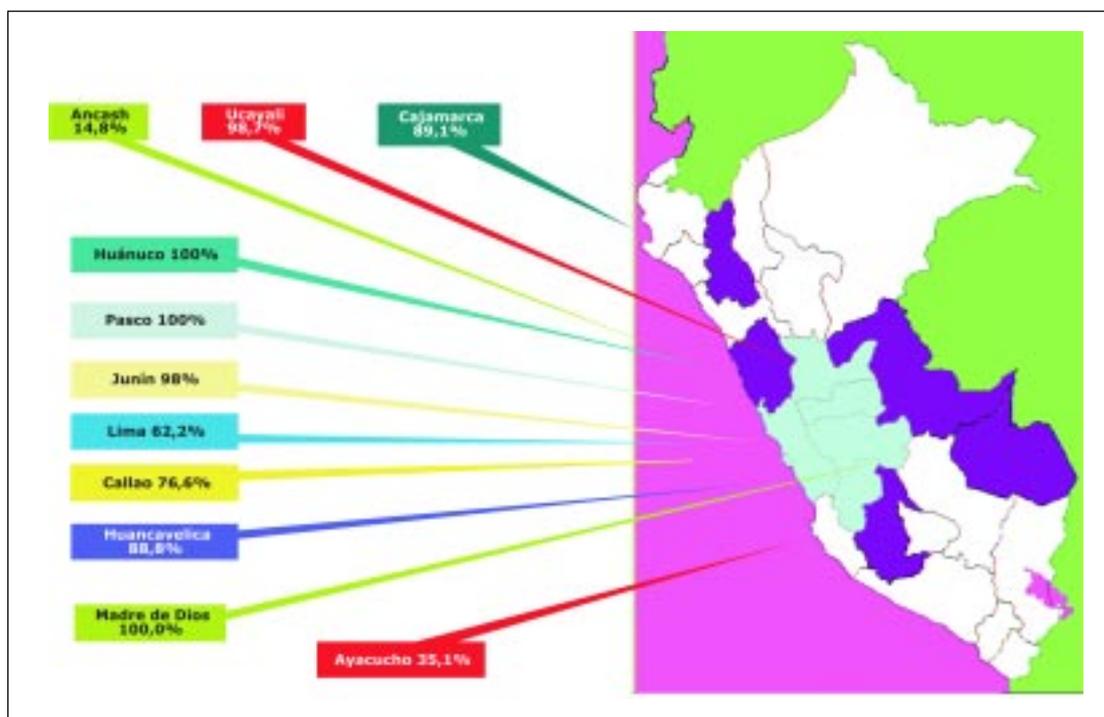
Elaboración: MAXIMIXE

| <p>Total Sitios de Atraque (naves comerciales) 18 Amarraderos</p> <p>Calado Máximo 36 Pies</p> <p>Eslora Máxima Sitios de atraque continuos de hasta 426 m (Sitios 11A, 11B y 11C)</p> <p>Sitios de atraque Especializados</p> <ul style="list-style-type: none"> -Muelles de Contenedores -Muelles multipósito -Muelle de Minerales -Muelles Ro -Ro -Muelle de Hidrocarburos -Muelle de Granos <p>Sistema Multimodal Conexión con línea férrea, con acceso directo a sitios de atraque</p> | <p style="text-align: center;">TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO INSTALACIONES</p> <p>MUELLE Nº 1 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 182,80 Metros Ancho 30,50 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>33 Pies</td> <td>182,80 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 2 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 182,80 Metros Ancho 86,00 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>33 Pies</td> <td>182,80 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 3 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 182,80 Metros Ancho 30,50 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>33 Pies</td> <td>182,80 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 4 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 182,80 Metros Ancho 86,00 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>33 Pies</td> <td>182,80 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 5 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 390,00 Metros Ancho 182,80 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (4)</td> <td>36 Pies</td> <td>178,00 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (4) | 36 Pies | 178,00 Mts. | <p style="text-align: center;">TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO INSTALACIONES</p> <p>MUELLE Nº 7 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 262,80 Metros Ancho 8,32 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>35 Pies</td> <td>262,80 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 9 Muelle de Atraque Directo Tipo Espigón Largo 457,20 Metros Ancho 42,60 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>27 Pies</td> <td>188,30 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 10 Muelle de Atraque Directo Tipo Marginal Largo 268,80 Metros Ancho 19,90 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (2)</td> <td>21 Pies</td> <td>134,40 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> <p>MUELLE Nº 11 Muelle de Atraque Directo Tipo Marginal Largo 427,00 Metros Ancho 19,90 Metros</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>AMARRADEROS</th> <th>Profundidad</th> <th>Longitud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Amaradero (3)</td> <td>33 Pies</td> <td>157,27 Mts.</td> </tr> </tbody> </table> | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 35 Pies | 262,80 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 27 Pies | 188,30 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (2) | 21 Pies | 134,40 Mts. | AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | Amaradero (3) | 33 Pies | 157,27 Mts. |
|--|--|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|--|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|---------|-------------|
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 33 Pies | 182,80 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (4) | 36 Pies | 178,00 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 35 Pies | 262,80 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 27 Pies | 188,30 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (2) | 21 Pies | 134,40 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AMARRADEROS | Profundidad | Longitud | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amaradero (3) | 33 Pies | 157,27 Mts. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.12 Los departamentos del área de influencia canalizan sus exportaciones generalmente por el TM Callao



6.1.13 Proyección del flujo de carga de importaciones del puerto del Callao: fraccionada y sólido granel

| Fraccionada | | | | | |
|-------------|----------|--------|------------|--------------------|--------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 924 | -3,4 | 2001-2020 | 598 | -2,4 |
| 1981-1990 | 932 | -7,4 | 2001-2010 | 674 | -2,3 |
| 1991-2000 | 916 | -0,2 | 2011-2020 | 523 | -2,5 |

| Sólido granel | | | | | |
|---------------|----------|--------|------------|--------------------|--------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 1 527 | 2,0 | 2001-2020 | 1 702 | 0,5 |
| 1981-1990 | 1 193 | -2,0 | 2001-2010 | 1 650 | -0,3 |
| 1991-2000 | 1 860 | 2,9 | 2011-2020 | 1 754 | 1,4 |

6.1.14 Proyección del flujo de carga de importaciones del puerto del Callao: líquido granel y contenedorizada

| Líquido granel | | | | | |
|-----------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 336 | 6,2 | 2001-2020 | 549 | 5,8 |
| 1981-1990 | 227 | 7,6 | 2001-2010 | 397 | 5,6 |
| 1991-2000 | 446 | 2,6 | 2011-2020 | 701 | 5,9 |

| Contenedorizada | | | | | |
|------------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 1 114 | | 2001-2020 | 3 732 | 3,8 |
| 1981-1990 | 274 | | 2001-2010 | 3 107 | 4,9 |
| 1991-2000 | 1 787 | 20,3 | 2011-2020 | 4 358 | 2,8 |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.15 Proyección del flujo de carga de exportaciones del puerto del Callao: fraccionada y sólido granel

| Fraccionada | | | | | |
|--------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 215 | -7,8 | 2001-2020 | 84 | -12,9 |
| 1981-1990 | 220 | -9,9 | 2001-2010 | 119 | -17,6 |
| 1991-2000 | 210 | -19,3 | 2011-2020 | 50 | -17,9 |

| Sólido granel | | | | | |
|----------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 1 359 | 0,1 | 2001-2020 | 3 319 | 6,7 |
| 1981-1990 | 1 357 | -3,1 | 2001-2010 | 2 330 | 7,4 |
| 1991-2000 | 1 361 | 3,4 | 2011-2020 | 4 308 | 6,3 |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.16 Proyección del flujo de carga de exportaciones del puerto del Callao: líquido granel y contenedorizada

| Líquido Granel | | | | | |
|-----------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 170 | -4,3 | 2001-2020 | 130 | -0,7 |
| 1981-1990 | 222 | -9,4 | 2001-2010 | 130 | -1,5 |
| 1991-2000 | 118 | 10,0 | 2011-2020 | 129 | -0,1 |

| Contenedorizada | | | | | |
|------------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| Histórico | Miles TM | Var. % | Proyección | Escenario Moderado | |
| | | | | Miles TM | Var. % |
| 1981-2000 | 678 | | 2001-2020 | 3 667 | 6,4 |
| 1981-1990 | 170 | | 2001-2010 | 2 610 | 6,9 |
| 1991-2000 | 982 | 19,5 | 2011-2020 | 4 725 | 5,9 |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.17 Proyección del flujo de carga de transbordo y cabotaje del puerto del Callao

| Período | Fraccionada | | Sólido Granel | | Líquido Granel | | Contenedorizada | |
|------------------|--------------------|-------------|----------------------|--------------|-----------------------|-------------|------------------------|-------------|
| 1981-2000 | 36 | -0,5 | 20 | -10,2 | 1 091 | -4,3 | 146 | |
| 1981-1990 | 38 | 7,9 | 23 | -8,2 | 1 368 | -4,4 | 39 | |
| 1991-2000 | 34 | 8,2 | 18 | -13,2 | 813 | -6,7 | 210 | 10,9 |
| 2001-2020 | 42 | -0,6 | 1 | -28,9 | 572 | -1,9 | 585 | 1,5 |
| 2001-2010 | 43 | -1,3 | 1 | -29,1 | 597 | -3,2 | 564 | 2,6 |
| 2011-2020 | 41 | 0,1 | 0,04 | -28,5 | 547 | -0,5 | 607 | 0,7 |

Fuente: ADUANAS, ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.18 Tarifas ENAPU: servicios a la nave (US\$)

| Concepto | Terminales Portuarios | | | | | | |
|--|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|
| | Callao | Paita | Salaverry | Chimbote | San Martín | Ilo | Iquitos Y Demás |
| Remolcaje (NR) - por operación y por Arqueo Bruto de Nave | | | | | | | |
| Hasta 1100 (con Lancha) | 100.00 | 0.04 x UAB | |
| de 1,101 a 1500 | 210.00 | | | | | | |
| de 1501 a 6500 | 350.00 | | | | | | |
| más de 6,501 | 0,055xUAB | | | | | | |
| Amarre y Desamarre (R) | | | | | | | |
| Por Operación | 200.00 | 200.00 | 200.00 | 200.00 | 200.00 | 200.00 | 50.00 |
| Uso de Amarradero (R) | | | | | | | |
| Alto Bordo (m. Eslora/hora) | 0.65 | 0.50 | 0.50 | 0.50 | 0.50 | 0.50 | 0.20 |
| Menores < 80m eslora (nave/día) | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

Fuente: ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.1.19 Tarifas ENAPU: servicios a la carga (US\$)

| Concepto | Terminales Portuarios | | | | | | |
|--|-----------------------|-------|-----------|----------|------------|-----|-----------------|
| | Callao | Paita | Salaverry | Chimbote | San Martín | Ilo | Iquitos Y Demás |
| Uso de Muelle (R) x TM | | | | | | | |
| Carga Fraccionada | 7 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3.5 | 2.5 |
| Carga Rodante | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 14 |
| Carga Sólida a Granel | 3 | 1.5 | 2 | 2 | 2 | 2.5 | 2 |
| Carga Sólida a Granel con Equipo ENAPU | | | | | | | |
| - Torres Absorbentes | 3.7 | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| - Con Silos | 4.5 | --- | 3.5 | --- | --- | --- | --- |
| Carga Líquida a Granel | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Carga Líquida a Granel con Equipos ENAPU | 3 | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Por Contenedor | | | | | | | |
| Con carga de 20´ | 80 | 60 | 60 | 60 | 60 | 50 | 60 |
| Vacío de 20´ | 20 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 13 |
| Con carga de 40´ | 120 | 90 | 90 | 90 | 90 | 80 | 90 |
| Vacío de 40´ | 30 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 21 |
| Uso de Muelle (R) x TM | | | | | | | |

Fuente: ENAPU

Elaboración: MAXIMIXE

6.2 ESTRATEGIA Y PROGRAMA DE COMPETITIVIDAD EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

6.2.1 Análisis del entorno en infraestructura y servicios de transporte marítimo

6.2.1.1 Fortalezas y oportunidades estratégicas en infraestructura y servicios de transporte marítimo

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> o Puerto del Callao de importancia internacional por bajos costos operativos y ubicación estratégica o Interconexión del puerto del Callao con Ferrocarril Central y cercanía al AIJCH o Ubicación estratégica en la Cuenca del Pacífico, con proyección al Asia, el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes o Capacidad de servicios de alta calidad en dique, reparación y mantenimiento de naves o Presencia de agentes con experiencia en logística integral y transporte multimodal o Rutas liberalizadas que permiten el acceso al mercado de líneas marítimas internacionales | <ul style="list-style-type: none"> o Existencia de marco legal de transporte multimodal y posibilidad de reglamentarlo e impulsar su desarrollo o Marco regulatorio favorable a la libre competencia o Puerto de Callao con potencial para ser puerto altamente competitivo en trasbordo o Posibilidad de completar la infraestructura de transporte intermodal para interconectar el Puerto del Callao con el AIJCH y el territorio nacional o Tendencia de los flujos mundiales de carga hacia la contenerización o IIRSA refuerza flujos de carga del Brasil hacia la Cuenca del Pacífico o Paíta y Bayóvar se complementan para aprovechar flujos de carga del centro oeste de Brasil con proyección a la Cuenca del Pacífico o Puertos de Ilo y Matarani pueden nutrirse cada vez más de carga procedente de y destinada a Bolivia y el Mercosur, en competencia con Arica o Participación del Perú en APEC y Tratados de Libre Comercio o Potencial para el tráfico de cabotaje marítimo o Posibilidad de incursión de inversión privada en modernización portuaria o Zonas de Actividad Logística en Ley de Puertos o Paíta, Chimbote y Callao (multi-carga), Matarani (especializado en granel) e Ilo (especializado en contenedores) o Disponibilidad de áreas de desarrollo portuario para incrementar la capacidad portuaria de importancia internacional |

6.2.1.1 Debilidades y amenazas estratégicas en infraestructura y servicios de transporte marítimo

| DEBILIDADES | AMENAZAS |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> o Déficit y obsolescencia de infraestructura portuaria y falta de inversión o Dependencia del Canal de Panamá para acceder a costa este de EEUU y México y a costa europea o Falta perfeccionar la Ley del Sistema Portuario Nacional y su reglamento o Sobrecostos por falta de transparencia en servicios marítimo-portuarios y complejidad del sistema de precios o Tarifas portuarias de Enapu elevadas o Tarifas de Callao infladas entre 20 a 30% por carga de jubilados de la Ley N° 20530 o Aplicación de IGV a servicios de dique, reparación, mantenimiento y rancho de naves o Norma aduanera considera trasbordo sólo a la carga que tiene destino extranjero, impidiendo el desarrollo de este servicio o Cabotaje marítimo restringido por inadecuada normatividad tributaria y aduanera o Transporte marítimo limitado por restricciones y prohibiciones aduaneras en regímenes y operaciones aduaneras de tránsito, reembarque y trasbordo o Ineficiencias generadas por excesivas e innecesarias atribuciones que interfieren con la operatividad portuaria, asignadas a SUNAT en la Ley General de Aduanas o Falta de autoridad en el sector permite informalidad en algunos eslabones de la cadena logística o Pocas bahías naturales identificadas en la costa peruana como zonas con potencial para creación de nuevos puertos que contribuyan a la competencia o Restringidas vías de acceso al Puerto del Callao | <ul style="list-style-type: none"> o Alta atomización de operadores promueve conflictividad en sector por intereses contrapuestos o Intereses políticos contrarios a participación privada en operaciones portuarias o Cultura estatista en Enapu y fuerte influencia de sindicatos de trabajadores portuarios en ella, son amenazas permanentes a la competitividad portuaria o Tendencia a reducirse el número de puertos de llegada en itinerarios internacionales o Competencia desleal en cabotaje de navíos de Marina de Guerra o Peligro de que el practicaje sea monopolizado por particulares por posibilidad de influencia en la normativa de la Marina de Guerra o Demanda acelerada de China por servicios de transporte marítimo tiende a encarecer fletes a mediano plazo o Crecientes inversiones en puertos de Manta, Esmeralda y Mejillones aumenta competencia frente a Callao o Tendencia a la concentración de actores navieros y creciente capacidad de negociación de tarifas en grandes navieras mundiales o Concesión de puerto del Callao bajo un solo operador generaría condiciones monopólicas por lejanía de otros puertos o Capacidad tecnológica portuaria no sigue tendencia de puertos más competitivos o Cultura recaudatoria de SUNAT puede limitar alcance de las operaciones de las ZAL's |

6.2.2 Definición de políticas, objetivos y acciones en infraestructura y servicios de transporte marítimo

Estrategia general

Elevar la competitividad de los servicios portuarios y de transporte marítimo modernizando y descentralizando la infraestructura portuaria, ganando transparencia en el mercado de servicios y organizando a los agentes vinculados como un cluster

Política I

Modernización de la infraestructura portuaria nacional, potenciando su capaci-

dad para añadir valor agregado, con participación activa del sector privado

Política II

Organización y potenciación del mercado de servicios logísticos como cluster

Política III

Marco regulatorio moderno con calidad de servicios

Política I : Modernización de la infraestructura portuaria nacional, potenciando su capacidad para añadir valor agregado, con participación activa del sector privado

| Objetivos Específicos | Tareas | Medios de Verificación | Responsables |
|---|---|---------------------------------------|--|
| Transformación logística de los puertos claves | Redefinición de la ZAL ampliando su capacidad operativa incluyendo posibilidad de realizar actividades de agregación de valor | Modificación de la Ley de Puertos | APN MINCETUR, MTC |
| | Creación e implementación de una ZAL en el Puerto del Callao e incorporación de áreas aledañas de dominio público como zonas de desarrollo portuario | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN MINCETUR, MTC |
| | Creación e implementación de una ZAL en el Puerto de Iquitos | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN MINCETUR, MTC GOB. REG. |
| | ZAL en el Puerto de Paita, proyectándose a reexportación de productos del centro oeste de Brasil | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN MINCETUR |
| | Desarrollar el Puerto de Chimbote en el rubro de contenedores | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN MINCETUR |
| | Estudiar la implementación de ZAL's en Pisco y Chimbote | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN MINCETUR GOB. REG. |
| | ZAL en el Puerto de Ilo, con capacidad de añadir valor a carga del Mercosur, especializada en contenedores y el ingreso de insumos y materiales para la salida del gas de Camisea | Ley de creación de ZAL | APN MINCETUR GOB. REG. |
| Inyección de inversión privada y competencia en la gestión portuaria | Programa acelerado de concesiones del Puerto del Callao, promoviendo concurrencia de dos o más operadores por unidad de negocio, contemplando cuatro terminales de contenedores | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN PROINVERSION |
| | Licitación pública internacional pronta para la construcción y operación de un Terminal de Contenedores en la Zona Sur del Puerto del Callao | Contrato de Concesión | APN PROINVERSION |
| | Entrega en administración al sector privado los puertos de titularidad pública del interior del país, asegurando compromisos de inversión | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN PROINVERSION |
| | Concesión del Puerto de Ilo conjuntamente con la carretera de integración a los ejes IIRSA, asegurando compromisos de inversión para especialización en contenedores | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN PROINVERSION |
| | Incluir la articulación de vías de acceso rodoviario al Puerto del Callao dentro del programa de concesiones | Plan Nacional de Desarrollo Portuario | APN PROINVERSION |

Política II: Organización y potenciación del mercado de servicios logísticos como cluster

| Objetivos Específicos | Tareas | Medios de Verificación | Responsables |
|--|---|--|---|
| Delimitar responsabilidades e identificar servicios | Declarar los servicios portuarios y aduaneros como esenciales, asegurando su continuidad los 365 días del año las 24 horas del día | Modificación del Reglamento de la LSPN | APN MINCETUR |
| | Reglamentar la asignación de responsabilidades en servicios portuarios y conexos brindados a la carga | Reglamento | MTC Operadores Portuarios |
| | Elaborar un Glosario único con equivalencias, a partir de la estandarización de los conceptos utilizados para denominar los servicios portuarios y conexos brindados a la carga | Publicación del Glosario | APN Operadores Portuarios MINCETUR |
| | Establecer un tarifario detallado, estandarizado y actualizado de los servicios portuarios en puertos de titularidad pública | Tarifario publicado en Internet | OSITRAN |
| | Establecer mecanismos de autoregulación para prevenir y sancionar cobros indebidos por servicios | Acuerdo entre operadores | Operadores Portuarios |
| | Inhibición de realizar cabotaje a cargo de la Marina de Guerra del Perú | Normativa | APN |

| Objetivos Específicos | Tareas | Medios de Verificación | Responsables |
|---|---|--|----------------------------|
| Fortalecer la autoridad y el rol facilitador | Selección del Gerente General y demás ejecutivos de la APN por concurso público tercerizando en una institución especializada de prestigio el reclutamiento, evaluación y selección de candidatos | Cambio de Ley que designa | FONAFE MTC |
| | Organización de la APN con personal idóneo, especializado en logística y operatividad portuaria | MOF y ROF | APN |
| Fortalecer la asociatividad entre operadores | Fomentar la asociatividad entre operadores logísticos, evitando la atomización | Fusiones | APN |
| | Programa de atracción de operadores de talla internacional y facilitación de alianzas estratégicas con operadores nacionales | Nº de alianzas estratégicas e inversiones nuevas | APN PROINVERSIÓN |
| | Crear la comunidad electrónica intraportuaria del Callao, apoyada por APEC, con base en una plataforma internet de operación | Instalación de plataforma Web | MTC |

Política III: Marco regulatorio moderno con calidad de servicios

| Objetivos Específicos | Tareas | Medios de Verificación | Responsables |
|---|---|--|-----------------------------------|
| Promover el trasbordo y el cabotaje | Permitir y facilitar el trasbordo, reembarque y tránsito entre cualquiera de las aduanas de la república | Modificación de la Ley General de Aduanas | CONGRESO MEF, SUNAT |
| | Flexibilizar el cabotaje y generar las condiciones para su desarrollo | Modificación de normativa | MTC, SUNAT |
| Desarrollo competitivo de calidad de servicios | Inaplicación del IGV a los servicios de dique, reparación y mantenimiento de naves, vía tratamiento como rancho de nave | Ley del IGV | MEF |
| | Adecuación de los puertos internacionales peruanos a exigencias del código de seguridad ISPS antes de 30 de junio del 2004 | Aprobación del Plan | DGTA ENAPU |
| | Implementar un sistema de calidad entre todos los operadores de la comunidad portuaria | Sistema de Calidad funcionando | APN Comunidad Portuaria |
| | Crear una marca que garantice altos estándares de calidad de servicios logísticos y tarifas transparentes para el Puerto del Callao y replicar el modelo en otros puertos | Programa para implantar y replicar un Sistema de Calidad | APN Comunidad Portuaria |

ANEXO MARÍTIMO

CARGA POR PUERTOS

| | Puerto | Carga Principal | TM 1991 |
|----------|---------------|--|---------|
| ENAPU | Callao | Contenedores, minerales, cereales, petróleo y derivados | 11337 |
| | San Martín | Acido sulfúrico, sal industrial, minerales, harina de pescado, granos, carbón | 1474 |
| | Salaverry | Granos, azúcar, zinc, harina de pescado, fertilizantes, carbón, fertilizantes | 871 |
| | Paíta | Contenedores, harina de pescado, fertilizantes | 812 |
| | Chimbote | Harina de pescado | 521 |
| | Iquitos | Madera, cemento, alimentos y carga de cabotaje | 205 |
| | Ilo | harina de pescado, estaño, vehículos, maquinarias y equipos | 142 |
| | Huacho | Harina de pescado, fertilizantes | 121 |
| | Otros | Supe y Chicama: Harina de pescado, fertilizantes Yurimaguas y Pto. Maldonado: Carga general | 184 |
| Privados | Talara | Petróleo | 5750 |
| | San Nicolás | Hierro | 4400 |
| | La Pampilla | Petróleo | 4370 |
| | Bayovar | Petróleo | 2740 |
| | Matarani | Graneles y rodantes | 1300 |
| | Punta Lobito | Cobre y zinc | 1200 |
| | Conchan | Graneles sólidos | 1100 |
| | Southern Perú | Contenedores y cobre | 740 |
| | SIDER PERU | Minerales | 450 |
| | ENERSUR | Carbón | 200 |

Elaboración: MAXIMIXE

| Infraestructura Pública del Comercio Marítimo | |
|---|---|
| Callao | La importancia de este puerto radica en que el 65% del comercio exterior del país se realiza a través del TM Callao |
| San Martín | Tiene capacidad para atender la movilización de contenedores y la futura explotación del gas de Camisea. Se proyecta como puerto alternativo al Callao. |
| Salaverry | Es un puerto especializado en el embarque de azúcar que cuenta con una planta especial de embarque que permite movilizar 200 TM hora |
| Paíta | Segundo puerto en movimiento de naves tendiendo a especializarse en el movimiento de contenedores |
| Chimbote | Principal puerto de exportación de harina de pescado, donde el 99% del movimiento total corresponde a carga de exportación. Se complementa con el muelle de SIDER PERU |
| Iquitos | Puerto Fluvial más importante de la región Amazónica, su ubicación cerca de la frontera con Brasil y Colombia posibilita realizar el intercambio a través del Atlántico |
| Ilo | Atiende a la región sur del país, compitiendo con el muelle minero de SOUTHERN PERU S.A. Se proyecta para atender el potencial de carga de Bolivia y la zona de influencia del Brasil y Paraguay (Convenio Binacional Mariscal Santa Cruz-1992) |
| Huacho | Puerto exportador de harina de pescado ubicado a 135 KM de Lima |
| SUPE | Puerto exportador de harina de pescado ubicado a 190 KM de Lima |
| Chicama | Puerto exportador de harina de pescado ubicado en la Libertad |
| Yurimaguas | Puerto de cabotaje fluvial ubicado en la cuenca del Río Huallaga |
| Puerto Maldonado | Puerto de cabotaje fluvial ubicado en la cuenca del Río Madre de Dios, especializado en madera |
| Arica | Malecón de atraque administrado por ENAPU en virtud del Acta de Ejecución del Tratado de 1929 |

Elaboración: MAXIMIXE

La red vial del área de influencia del puerto del Callao supera los 19 mil km (menos de 2,2 mil son asfaltados)

| Red Vial por Departamentos | | |
|----------------------------|---------------------|----------------|
| | Longitud Total (Km) | Asfaltado (Km) |
| Huancavelica | 2 863 | 160 |
| Huánuco | 3 597 | 286 |
| Junín | 6 286 | 515 |
| Lima | 4 803 | 1 134 |
| Pasco | 2 294 | 102 |
| Total | 19 483 | 2 197 |

Fuente: MTC *Elaboración: MAXIMIXE*

La red ferroviaria del área de influencia del puerto del Callao es pequeña comparada con la red carretera

| Red Ferroviaria por Tramo (Km) | | |
|--------------------------------|-------------------------|------------|
| Tramos | Empresa | |
| Callao - Huancayo | Consortio Ferrocarriles | 380 |
| Huancayo - Huancavelica | Consortio Ferrocarriles | 129 |
| La Oroya - Cerro de Pasco | Centromin Perú | 187 |
| Total | | 696 |

Fuente: MTC

BIBLIOGRAFÍA

1. Araoz, M. (2002). *Política arancelaria y de integración: perspectivas del Perú en ATPDEA, ALCA y CAN*. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.
2. Araoz, M. (2003). *Problemas del comercio exterior peruano y la promoción de la Inversión*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.
3. Banco Interamericano de Desarrollo. *Perú: Programa de Desarrollo de Políticas de Comercio Exterior*. Washington DC.
4. Banco Mundial (2003). *Peru Microeconomic Constraints to Growth the Evidence from the Manufacturing Sector*. Washington DC.
5. Bhagwati, Jagdish N. (1990). "Export Promotion Trade Strategy: Issues and Evidence". En *Export Promotion Strategies*. Editado por Chris Milner. Nueva York: Harvester Wheatsheaf.
6. CAN (2000). *Legislación aduanera comparada*.
7. CAN (2003). *Incentivos a las exportaciones e inversiones*.
8. Castilla, Miguel (2002). *Reporte global de la competitividad 2002*. Lima: Corporación Andina de Fomento.
9. Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (2003). *Perú: competitividad e infraestructura y servicios de transporte*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.
10. CEPAL. "El costo del transporte internacional y la integración y competitividad de América Latina y el Caribe". En *Boletín FAL, edición N.º 191, julio de 2002*.
11. Cowell, Frank (1990). *Cheating The Government: The Economics of Evasion*. MIT.
12. Evans, David H. (1990) "Outward Orientation: An Assessment". En *Export Promotion Strategies*. Editado por Chris Milner. Nueva York: Harvester Wheatsheaf.
13. Gerber, James. "Incertidumbre y expansión en el sector de maquiladoras en México". *Border Information and Outreach Service. Vol. 9, marzo de 2001, número 3*.
14. Governa (2003). *Competitividad y desarrollo regional*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.
15. González, Hugo (2002). *Fiscal harmonization: competition vs. coordination in Mercosur countries*. Porto Alegre.
16. Grupo de Análisis para el Desarrollo (2003). *Capacitación y entrenamiento ocupacional en el Perú: situación y opciones de política*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.
17. *Grupo de Análisis para el Desarrollo (2003). Competitividad e innovación tecnológica*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.

18. IDIED (1999). *Armonización tributaria y exportaciones*. Rosario.
19. Izam, Miguel (2001). *“Facilitación del comercio: un Concepto urgente para un tema recurrente”*. Santiago de Chile: CEPAL.
20. Larraín, Felipe (2003). *Perú: la competitividad en un entorno incierto*. Lima.
21. Loesener, Otto Octavio Maizza (2003). *Programa de apoyo a América Central para facilitación del comercio y acceso a mercados internacionales*. Tegucigalpa: ONUDI.
22. Lopes Braga, Rubens (1999). *“Cómo expandir las exportaciones de los países dentro de una economía globalizada”*. ITC/UNCTAD.
23. Lora, Eduardo (2002). *La posición competitiva del Perú*. Washington DC.: Banco Interamericano de Desarrollo.
24. Macroconsult S.A. (2003). *Sistema financiero y mercado de capitales*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.
25. MAXIMIXE (1996). *“Diagnóstico del sector exportador de la Pequeña y Mediana Empresa”*. Proyecto ALA/Prompex.
26. Melo, Alberto. *La competitividad del Perú después de la década de reformas: diagnósticos y propuestas*. Washington DC.: Banco Interamericano de Desarrollo.
27. MTC (2003). *“Plan de Acción 2003: Balance”*.
28. Muñoz Salgado, Silvia (2003). *El comercio electrónico en las operaciones internacionales*. Lima.
29. Oficina General de Planificación Agraria (2003). *La política arancelaria y las negociaciones internacionales*. Lima: Ministerio de Agricultura.
30. OSITRAN (2003). *Revisión tarifaria de los servicios portuarios en los terminales administrados por ENAPU*. Lima.
31. Proyecto de Ley de Promoción de las Exportaciones. *“Presentación ante la Comisión de Comercio Exterior y Turismo del Congreso de la República”*. Lima: ADEX.
32. Rubiato, José María (2001). *Mejores prácticas de transporte intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del Mercosur al NAFTA*. CEPAL.
33. Ruibal Handabaka, Alberto (1994). *Gestión logística de la distribución física internacional*. Bogotá.
34. Solari de la Fuente, Luis. *Discurso pronunciado como Primer Ministro en el marco de CADE 2002*. Lima.
35. Winters, Alan (1995). *International Economics*. Unwin Hyman Ltd.