

COMISIÓN DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021-2022
NOVENA SESIÓN ORDINARIA

Miércoles 15 de diciembre de 2021

Hora 08:00 a.m.

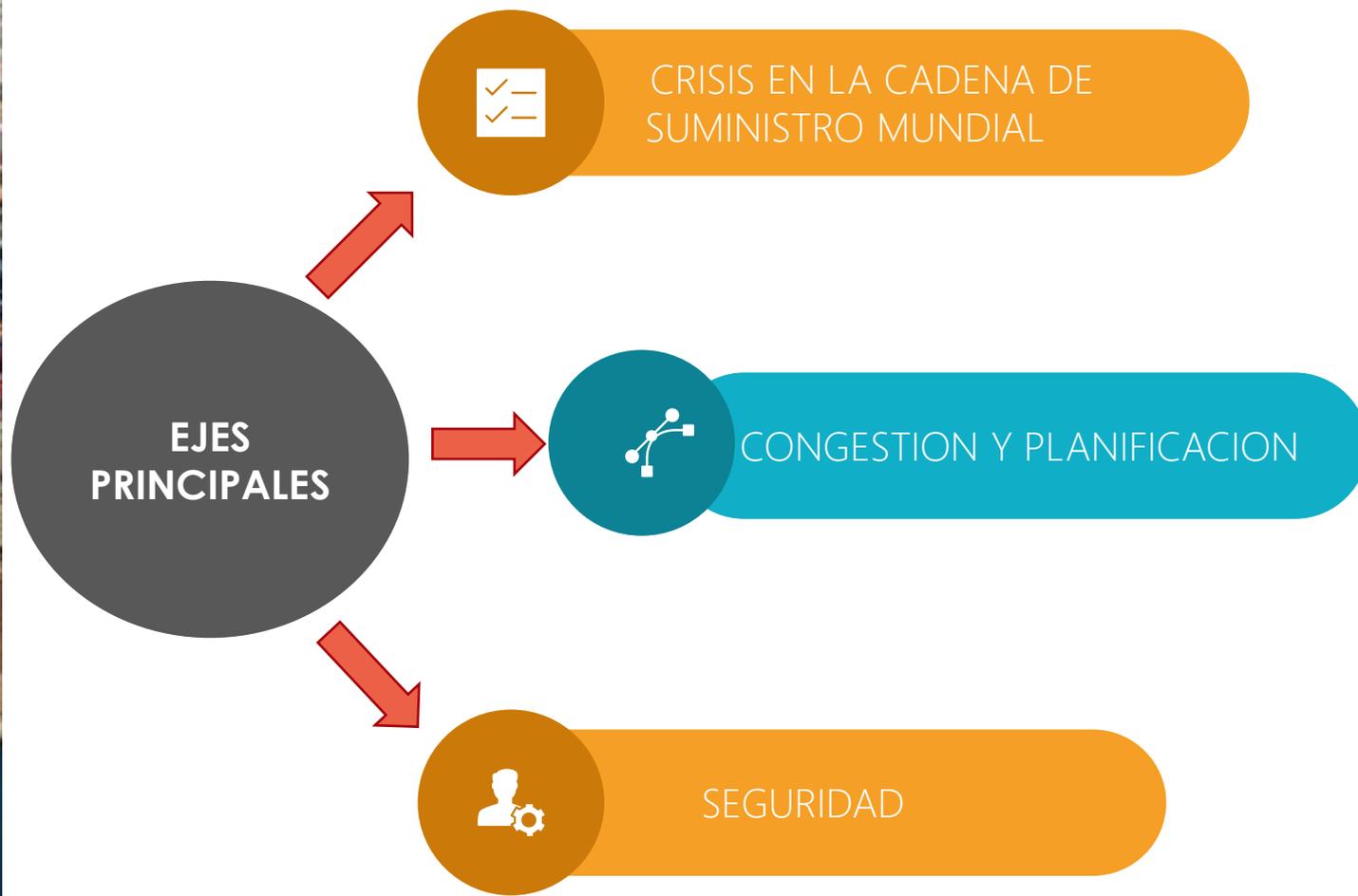
Sala Virtual Microsoft TEAMS – Sala 1, Edificio VRHT

**PROBLEMÁTICA
PORTUARIA EN EL
DESARROLLO DE LAS
EXPORTACIONES**

Orietta Gajate,
Presidente Comité de
Facilitación de
Comercio



PROBLEMÁTICA





PROBLEMÁTICA



Cronología de la crisis mundial



COVID 19

La Pandemia se inicia prácticamente al termino del Año nuevo Chino.



CIERRE DE ECONOMIAS

En mayor y menor medida los países cierran sus economías y establecen cuarentenas



REAPERTURA PARCIAL DE ECONOMIAS

El turismo sigue restringido, se evidencia un cambio de patrones en el consumo.



REBROTE DE DEMANDA

Rebote de demanda excede la capacidad de la flota y los contenedores



CRISIS

Rebotes de Covid causan cierres parciales de puertos. Falta de Choferes en tierra en puertos principales. Bypass puertos – vacíos inmovilizados

CAPACIDAD

En el mes de Julio 2021 se reportaron 120 puertos experimentando congestión con 328 naves en bahía o fondeadas lo que representa un 10% de la capacidad mundial.

Las líneas navieras deben implementar cambios en sus rutas de itinerario regular y programas de "blank sailings" para mantener la carga en movimiento.

El cierre de puertos en China (Ningbo, Yantian) y Vietnam representa mayores retos en cuanto a capacidad de bodega disponible.

DESBALANCE DE CONTENEDORES

El desbalance y falta de contenedores se está experimentando en todas las rutas a nivel mundial y ya no es sólo en contenedores de 40' sino en los equipos de 20' también.

La congestión en puertos, demoras en los itinerarios, falta de capacidad en buques y problemas en la logística de tierra alargan la rotación de equipos.

En el Callao existen 11 depósitos que en muchos casos han tenido que incrementar las áreas de almacenaje para acomodar el creciente stock de contenedores.

La evacuación de estos equipos de regreso al Asia se ha convertido en un reto logístico.

ITINERARIOS

Los itinerarios de las líneas navieras se mantienen erráticos ya que deben acomodarse a las interrupciones que se siguen experimentando. La congestión en puertos del Asia, EEUU y Europa tienen impacto en los itinerarios de naves que recalán en puertos peruanos

Los puertos de trasbordo también están experimentando congestión y reducción de productividad, generando más demoras para la carga en tránsito.

Es difícil anticipar cambios en las fechas estimadas de zarpe o arribo debido a que muchos de los problemas que generan estos cambios se dan de manera repentina, como el cierre de puerto en Yantian o Ningbo.

Los puertos a nivel mundial están luchando para manejar el incremento en el volumen de carga. Problemas de falta de ventanas de atraque y déficit de personal calificado para todas las operaciones portuarias impactando la productividad del puerto.

Muchas veces esto resulta en que el puerto y las líneas navieras no puedan digerir la carga retrasada o reposicionar contenedores vacíos.

CONGESTION PORTUARIA

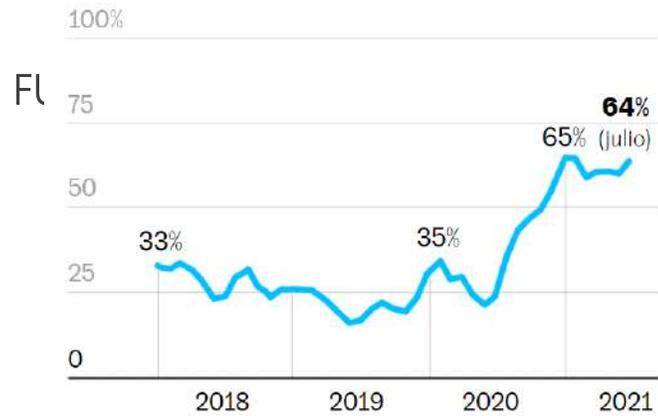
La congestión portuaria tiene impacto en el transporte terrestre con tiempos de despacho incrementados generando congestión en las vías de acceso, más contaminación y sobrecostos a la cadena logística.

Los puertos tuvieron que suspender sus servicios por contagios de trabajadores portuarios acumulándose contenedores.

Situación Mundial

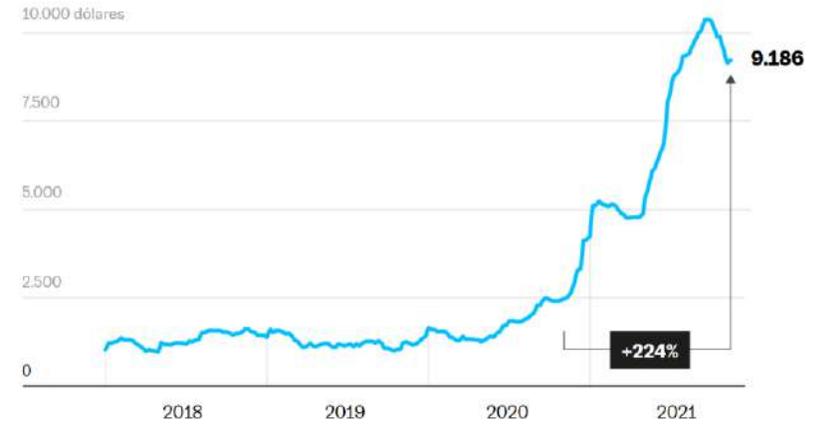
Retraso en la entrega

% de contenedores en el tráfico marítimo mundial que llegan con retraso a su destino.



¿Cuánto cuesta transportar un contenedor?

Precio medio global, en dólares, del envío de un contenedor tipo de 40 pies.



Fuente: Bloomberg.
EL PAÍS

El sector se rige por ciclos de siete u ocho años, lo que explica el aumento de precios es el desequilibrio entre las dos fuerzas del mercado, la oferta y la demanda. Hay menor disponibilidad de espacios y cajas por ello el flete ha llegado a niveles históricos mundialmente al igual que en Perú.

El transporte terrestre y aéreo ha sido la vía alternativa en donde cabe la posibilidad. La conversión exprés de aviones de pasajeros en cargueros se convirtió en tendencia durante los meses más duros de la pandemia

Ruta	Precio de transportar un contenedor	Variación anual
Shanghái-Róterdam	13.475	+375%
Róterdam-Shanghái	1.583	+36%
Shanghái-Los Ángeles	10.085	+150%
Los Ángeles-Shanghái	1.281	+147%
Shanghái-Nueva York	13.230	+166%
Nueva York-Róterdam	1.186	+83%
Róterdam-Nueva York	6.232	+209%

Fuente: Drewry Supply Chain Advisors.
EL PAÍS

PROBLEMÁTICA



**EJES
PRINCIPALES**



CONGESTION Y PLANIFICACION

El Puerto del Callao moviliza mas del 90% del comercio exterior peruano, es la puerta principal del Peru con el mundo

PROBLEMÁTICA DEL SECTOR



El Puerto del Callao cuenta con 3 terminales portuarios

Problemática del Sector

CONGESTION Y
PLANIFICACION

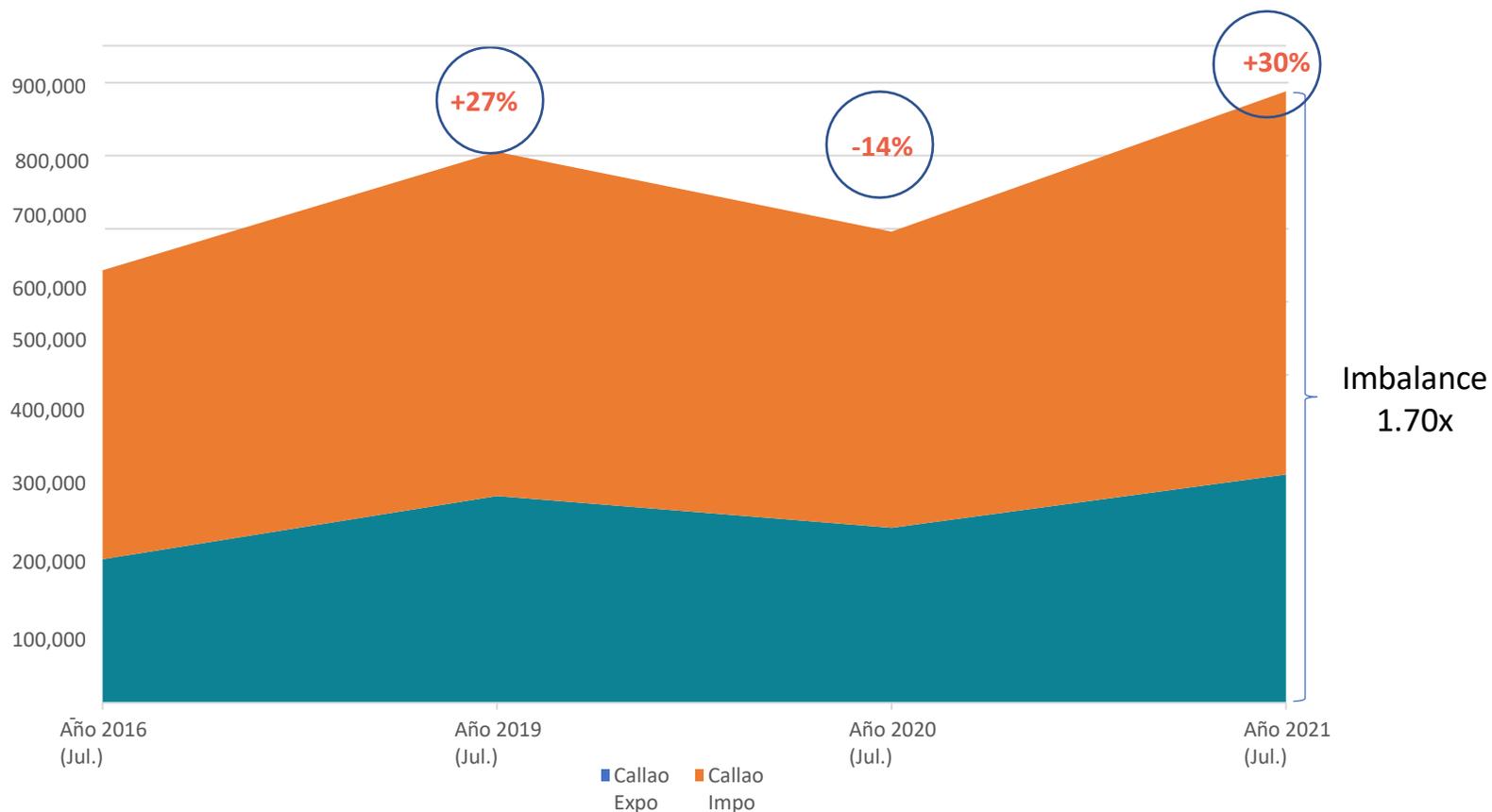
INCREMENTO DEL COMERCIO EXTERIOR

OBRAS INFRAESTRUCTURA

VIAS DE ACCESO LIMITADAS E
INSUFICIENTES

Problemática del Sector

INCREMENTO DEL COMERCIO EXTERIOR



Movimiento de Carga en Contenedores - Callao

- › Ha habido un incremento en las operaciones de Comercio Exterior liderado por los minerales y agroindustria incluido Harina de Pescado, lo cual es positivo pero a su vez ante la falta de disponibilidad ha generado estrés en la cadena.
- › Al haber cancelaciones de recaladas de nave, ha generado que la carga se haya roleado ocupando áreas de almacenamiento.

OBRAS INFRAESTRUCTURA

APM TERMINALS CALLAO



DPWORLD CALLAO



COSCO SHIPPING PORTS CHACAY PERU



NUEVA PROPUESTA DE INVERSIÓN
\$ 1,095MM

Etapas 3 A – 4 B
\$ 789MM

COMPROMISO DE INVERSIÓN
\$ 627MM - \$ 800MM

Solo la ampliación
\$ 300MM

\$1,300MM - \$3,000MM

Proyecto en Ejecución
Fecha de Entrega 2024

INVERSIONES PORTUARIAS EN EJECUCION

OBRAS INFRAESTRUCTURA

TNM antes y después de las obras de modernización - Etapas 1 y 2



Antes



Después

Ampliación DPW Etapa 2

Muelle Sur expansion will start soon at an estimated investment of **USD 350 million**. The civil works of this project consist in the extension of the current quay to **1,050 meters**, increase in the size of the terminal by **12 hectares** for a new storage area and the installation of additional ecofriendly equipment: **3 QC's, 16 RTGs and 20 ITVs**.

 **1. Construction Tender Status** Letter of Award issued to Contractor ✓

 **2. Technical File Status** Approved ✓

 **3. Environmental Impact Assessment** Approved ✓

 **4. Start of Construction** August 2021 

 **5. Go Live** Q1 2024

Other Updates:

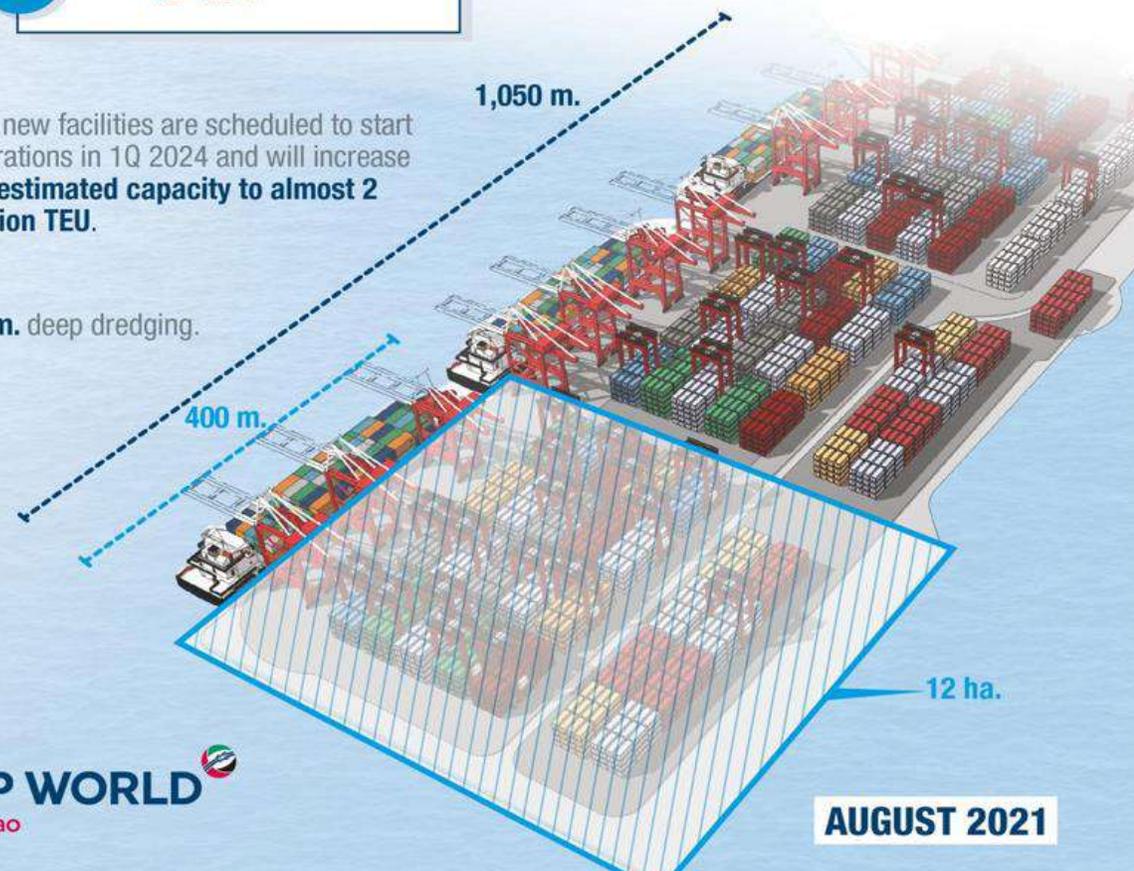
- **Installation of 2 additional reefer towers that will add approx. 100 plugs:** Completed
- **Commission of 4 new RTGs:** 3 completed and only 1 pending.

NOTES:

Although the project is almost completely done offshore, outside our current yard, the contractor has to install their workshop in our current yard. In consequence, we will be reducing the empty pool capacity for approx. 2 years.

The new facilities are scheduled to start operations in 1Q 2024 and will increase the **estimated capacity to almost 2 million TEU**.

16 m. deep dredging.



Línea 2 del Metro





AV. ARGENTINA - AV. MANCO CAPAC
 CRTA. NÉSTOR GAMBETTA - AV. ATALAYA

CAMIONES DIARIOS

AÑO 2020: 3,607
 (hasta septiembre)

AÑO 2019: 3,728

AÑO 2018: 3,630

AÑO 2017: 3,480

AÑO 2016: 3,228

AÑO 2015: 3,090

AÑO 2014: 3,041

Línea 2 del Metro



Lima, 9 de diciembre de 2021.

Señor
Pedro López Barrios
Alcalde de la Municipalidad Provincial del Callao.
Presente.

Asunto: Solicitamos reunión urgente con todos los representantes gremiales que forman parte de la comunidad portuaria, para abordar la problemática referida al inicio de obras de la Línea 2 del Metro de Lima.

Ref: Considerar la propuesta de ruta de desvío consensuada, probada y presentada por la APN, con la que el concesionario evitará una mayor congestión, favorecerá al comercio exterior y su transporte y la seguridad de los ciudadanos.

Señor Alcalde:

Sirva la presente para hacerle llegar nuestro cordial saludo y, a la vez y como representantes de los gremios de transporte, logística y de la comunidad portuaria del Callao, manifestar nuestra enorme preocupación por el inicio de las obras de la Línea 2 del Metro de Lima y su perjudicial impacto en el flujo del comercio exterior peruano.

Habiendo participado los gremios abajo firmantes en reuniones de forma separada con las instituciones públicas vinculadas con esta materia - entre ellas, la Municipalidad Provincial del Callao-, a la fecha no tenemos una idea definida de cuál será el plan de desvío aprobado para mitigar los problemas de congestión que se presentarán inevitablemente en los accesos al Puerto del Callao.

Esta situación genera mucha incertidumbre en todos los actores de la logística portuaria, teniendo en cuenta los malos precedentes con otras obras producidas por una mala articulación entre el concesionario, usuarios de las vías y entidades del Estado.

Por esta razón, le solicitamos que la Municipalidad Provincial del Callao convoque a todos los gremios que hacen uso de las vías y el Puerto del Callao, incluyendo al concesionario, el concedente (MTC), la APN, entre otras instituciones del estado competentes en el tema.

Asimismo, insistimos que se tenga en cuenta la propuesta de ruta de desvío consensuada, probada y presentada por la APN por ser la que menos impacto tiene en las vías de acceso al puerto del Callao.

Es de resaltar la gran importancia que el Puerto del Callao tiene en el contexto del comercio exterior peruano que, este año, llegará a concentrar el 90% de dicho comercio. Es evidente, en consecuencia, que cualquier decisión que se tome con relación a él debe partir del principio de no afectarlo negativamente.

No podemos dejar de pedir a nuestras autoridades su auxilio por esta crisis de crecimiento pero que debe ser atendida multisectorialmente y público-privado, ves así que nos lleva a plantear parte de la solución reforzando la seguridad al transporte de carga las 24 horas en las rutas logísticas del Callao.



Adicional a lo anterior estamos preocupados por el impacto negativo de las mega obras en Callao donde afectaran las actividades del Callao por lo que hemos trabajado como sector privado desde el 2019 sobre cómo lograr las mejores opciones de rutas de desvío así como obras viales complementarias para fortalecer rutas alternas norte a sur como este a oeste, por nuestra experiencia es que consideramos no solo se trata de optimizar los desvíos en las rutas cercanas pues en el mejor de los caso se podrá reducir en algo lo impactos que de todas maneras ocurrirán y que tendrá extensión de largas colas hasta las ruta de flujo de carga hacia el centro como hacia el norte

Esperando la convocatoria solicitada, nos despedimos.

Atentamente,

GEOVANI DIEZ VILLEGAS
Presidente Directorio
GTL Perú & América

BRUNO ABERASTURI SEOANE
Presidente del Directorio Anatec

ASOC. PERUANA DE OPERADORES PORTUARIOS
FAVIO LEON LECCA
PRESIDENTE

ASOCIACION PERUANA DE AGENTES MARITIMOS
ESTENO PIAZAS VIDMAR
PRESIDENTE

ASOCIACION MARITIMA DEL PERU
GUILLERMO B. ACOSTA RODRIGUEZ
Gerente General

CONUDF PERU
PRESIDENTE
Enrique Prado Rey
Presidente

Ricardo Márquez
Sociedad Nacional de Industrias

Se adjunta:

- Presentación del Plan de Desvíos elaborado por la APN.

C.C.:
MTC
PCM
MEF
APN
MINCETUR
SUNAT/ADUANAS



ASPPOR



COMUNICADO

A LAS AUTORIDADES Y MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO, ANTE EL PRÓXIMO INICIO DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA.

ACTUALMENTE EL 90% DE LA CARGA PASA POR EL CALLAO Y LA MUNICIPALIDAD NO ACOGE PLAN DE DESVÍO QUE BUSCA NO PERJUDICAR AL COMERCIO EXTERIOR Y A LA POBLACIÓN DEL PUERTO.

Los gremios del sector de logística y transporte de comercio exterior reiteramos nuestro urgente llamado a las autoridades de Transporte y a la Municipalidad Provincial del Callao (MPC), **a escuchar a los técnicos liderados por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y ejecutar el plan de desvío propuesto por dicha entidad ante el inminente inicio de las obras de la Línea 2 del Metro de Lima.**

Este plan **nos permitirá mitigar sustancialmente los efectos de la terrible congestión en los accesos al puerto, situación que se agravará este 13 de diciembre ante la interrupción temporal de vías permitida por dicha comuna al concesionario.**

Como vemos, tenemos una alternativa y corresponde al concesionario implementarla. De no ejecutarla, las consecuencias serían desastrosas. Corresponde a la MPC acceder a esto y no iniciar obras mientras el concesionario no haga lo que corresponde.

Caso contrario, el flujo de camiones en una sola ruta pasaría de 1700 y pico/día a más de 4,000/día y el colapso del comercio exterior sería total.

<https://larepublica.pe/economia/2021/12/13/transporte-de-carga-en-el-callao-podria-colapsar-por-obras-de-la-linea-2-del-metro/>



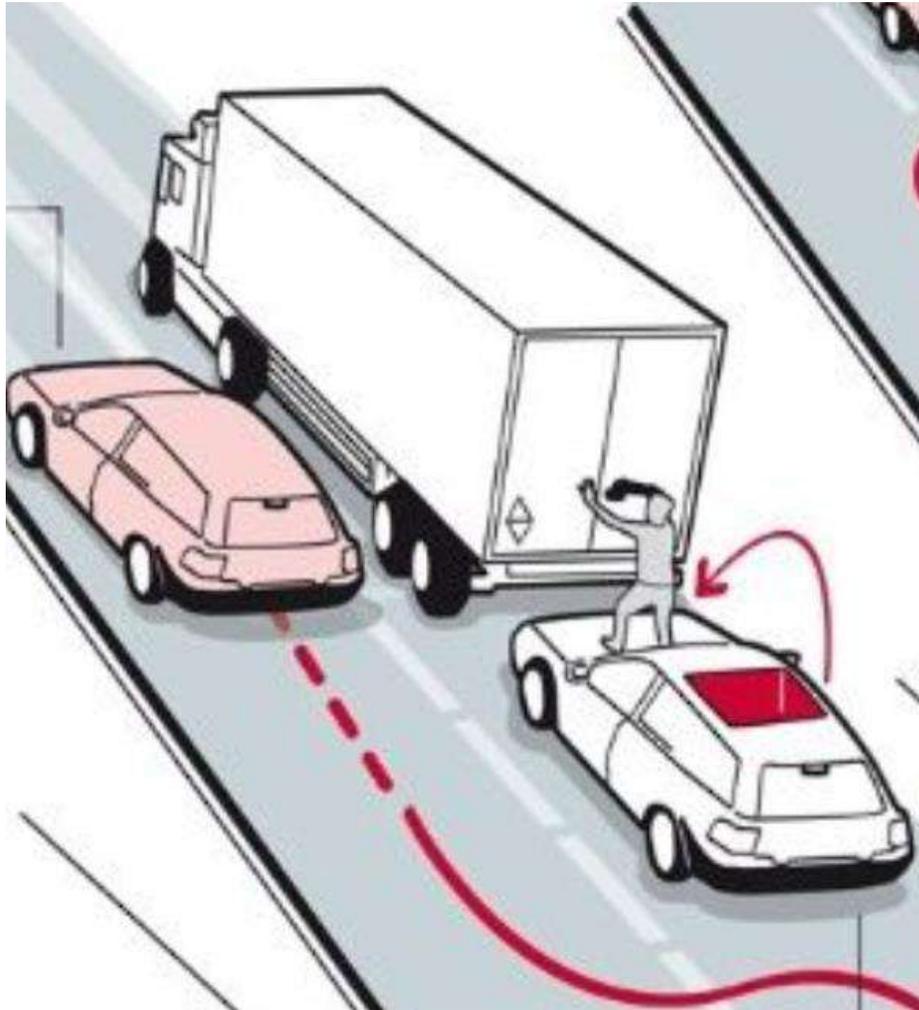
PROBLEMÁTICA

EJES
PRINCIPALES



 SEGURIDAD

SITUACION SEGURIDAD.



Preocupación gremial en relación a la seguridad de la cadena logística de comercio exterior en la Región Callao.



La delincuencia e inseguridad ha incrementado significativamente, constantemente se presentan incidentes, robos o intentos de robo en el traslado de la carga desde /hacia al puerto.



Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana (Conasec) ha solicitado declarar en estado de emergencia el Callao.



El 13 de Noviembre venció el Convenio Especifico de Cooperación entre el MTC y la PNP



El 01 de Diciembre mediante D.S. 335-2021 EF el MEF ha autorizado la transferencia de partidas al MTC para la regularización de los montos adeudados.



A la fecha se encuentra pendiente la suscripción del nuevo convenio interinstitucional

Contingencias latentes.



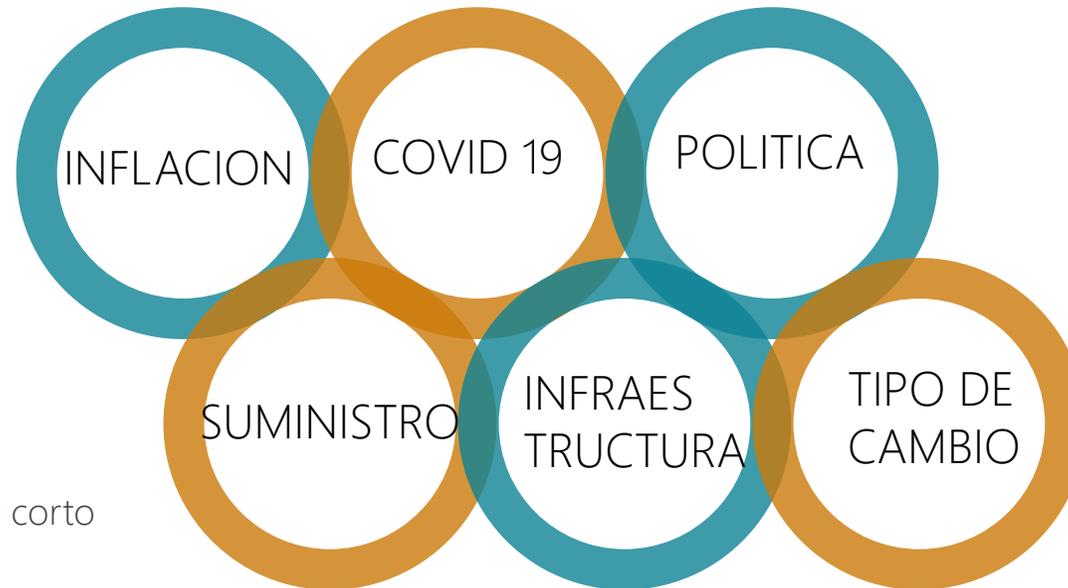
Aun se mantiene cierre de puertos y cadenas logísticas colapsadas



Alza de precios e impacto en la oferta de productos y servicios



Inestabilidad Política



Se prevé que se mantendrá en el corto plazo el desabastecimiento de espacios y contenedores desde el Asia

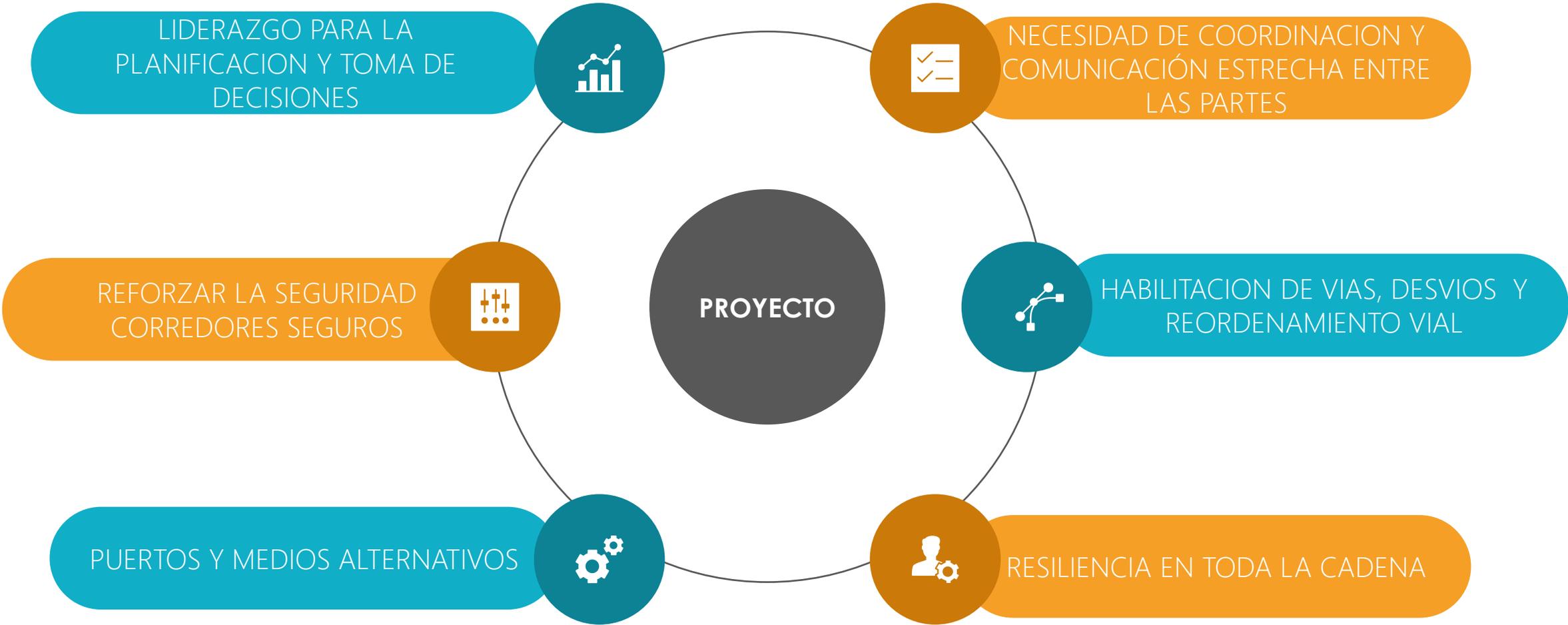


Alza tipo de cambio Impacto directo y severo a las importaciones, sumando e incluso superando el impacto del alza de fletes. En la Exportación afecta a los suministros.



Ampliación de DP World Callao, posible firma de adenda de APMT Callao. Línea 2 del Metro

Conclusiones





Gracias