



OTROS  
DOCUMENTOS

---

2022



# Análisis del sector portuario en Perú

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Lima

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS  
DOCUMENTOS

30 de marzo de 2022

Lima

Este estudio ha sido realizado por  
Sergio López García

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Lima

<http://Peru.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-22-015-3

# Índice

1. Introducción	4
2. Características del mercado	5
2.1. Definición precisa del sector estudiado	5
2.2. Tamaño del mercado	7
2.3. Principales actores	11
3. La oferta española	14
4. Oportunidades de mercado	16
5. Claves de acceso al mercado	19
5.1. Distribución	19
5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias	20
5.3. Ayudas	22
5.3.1. Financiación oficial española y peruana a medio y largo plazo	22
5.3.2. Otros tipos de financiación	23
5.4. Ferias	24
6. Información adicional	25



# 1. Introducción

El sistema portuario peruano está constituido por 87 puertos públicos y privados, tanto marítimos como fluviales, entre los que destacan los terminales portuarios de Callao, Matarani, Paita y Salaverry. Se trata, además, de un sector que no ha parado de crecer, pues no sólo movilizó en 2021 un 57 % más de carga que en 2010, sino que, también, superó los datos anteriores al inicio de la pandemia.

Por otro lado, Perú es el primer productor latinoamericano de oro, cinc, plomo y estaño; y el segundo mundial de cobre, plata y molibdeno. Teniendo en cuenta que aproximadamente el 92 % del intercambio comercial del país se realiza a través de sus puertos marítimos y que la práctica totalidad de la producción minera, valorada en 36.000 MUSD en 2021, se exporta gracias a estas instalaciones, es evidente que el sistema portuario es un sector estratégico para el devenir de la economía de Perú.

Principales indicadores (2021)	
<b>Población (habs.)</b>	33.035.304
<b>Km de litoral</b>	3.080
<b>PIB (a precios constantes, año base 2007)</b>	137.250 MUSD
<b>Crecimiento PIB respecto a 2020</b>	+ 13,3 %
<b>Inversión en infraestructura portuaria (previsión 2022)</b>	1.874 MUSD
<b>N.º instalaciones portuarias</b>	29 públicas 58 privadas
<b>Carga movilizada (toneladas)</b>	110.802.662
<b>Crecimiento del sector portuario respecto a 2020</b>	+ 13,7 %

*Nota:* PIB 2021 calculado a partir del PIB 2021 en soles (549.000 millones de soles) aplicando el tipo de cambio PEN/USD de 30/12/2021: 0,25 USD por PEN.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Autoridad Portuaria Nacional (APN).

## 2. Características del mercado

### 2.1. Definición precisa del sector estudiado

Todos los puertos y terminales portuarios (TP) del Sistema Portuario Nacional (SPN) de Perú se clasifican tomando en consideración cuatro características:

- Por su titularidad, pueden ser privados o públicos.
- Por su actividad, pueden ser especializados o multipropósito. A este respecto, mientras que los terminales portuarios de uso público se caracterizan por ser multipropósito, los terminales privados son en su mayoría especializados, sobre todo en el tráfico de minerales, hidrocarburos, gas y químicos.
- Por su alcance, pueden ser nacionales o regionales.
- Por su ubicación, pueden clasificarse en marítimos, fluviales o lacustres.

Siguiendo dicha clasificación y, de acuerdo con lo publicado en 2020 por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la red portuaria peruana está compuesta por 87 instalaciones portuarias de las cuales 29 son públicas y 58 privadas.

En lo relativo a los puertos públicos, los cuales son administrados bien por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU, S.A.) o bien por empresas concesionarias, 28 de los 29 son terminales multipropósito y de estos, 7 son concesionados. Asimismo, solamente una instalación portuaria es especializada y se dedica al tráfico de minerales.

Por otro lado, en lo que respecta a los puertos privados, estos se caracterizan por estar altamente especializados, puesto que 53 de las 58 instalaciones portuarias de este tipo se dedican a la carga y descarga de minerales, hidrocarburos, químicos, gas o aceites, mientras que solamente 5 son multipropósito. Gran parte de estos puertos pertenecen a grandes empresas petroleras como **Petroperú** o a importantes empresas mineras como **Southern Peru Copper Corporation** (Terminal Portuario de Ilo) o como **Shougan Hierro Perú** (Terminal Portuario de San Nicolás, Ica).

En la siguiente tabla se pueden apreciar los 5 puertos más importantes, por movimiento de carga, del sistema portuario peruano:

TABLA 1. RANKING DE LOS 5 PUERTOS MÁS RELEVANTES, POR MOVIMIENTO DE CARGA, 2021

Puerto	Actividad	Tráfico	Titularidad	Administración (Empresa)
TNM Callao - APMTC	Multipropósito	General, graneles y contenedores	Público	Concesión a APM Terminals
TP Shougan Hierro Perú	Especializado	Mineral	Privado	Shougan Hierro Perú
TP Zona Sur Callao - DPWC	Especializado	Contenedores	Público	Concesión a DP World Callao
T Multiboyas Refinería La Pampilla	Especializado	Hidrocarburos	Privado	Repsol
TP Matarani - TISUR	Multipropósito	Multipropósito	Público	Concesión a TISUR

Fuente: *Boletín Anual – Estadísticas Portuarias 2021* (APN).

Según el *Boletín Anual de Estadísticas Portuarias* publicado recientemente por la APN, en 2021 los TP públicos movieron 56 millones de toneladas, mientras que los privados registraron un movimiento de 54,8 millones de toneladas. Estas cifras representan incrementos del 12,4 % y del 16 %, respectivamente, si se comparan con el 2020 y se deben principalmente al aumento de la demanda en el contexto de recuperación económica tras los peores momentos de la pandemia de COVID-19.

Además, cabe mencionar la vertebración intermodal y la relación puerto-ciudad que se está promoviendo en el sistema portuario peruano. Hasta el momento se propone como una actividad portuaria combinada, incrementando así la capacidad logística de los principales puertos y, a la vez, fomentando la conexión entre infraestructuras que faciliten el intercambio comercial marítimo, aéreo y terrestre.

Así pues, el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (2019)<sup>1</sup>, que tiene por objetivo el cierre de brechas de infraestructuras, prevé la implementación del corredor integrado, que busca mejorar la conectividad puerto-aeropuerto y el acceso a los mismos, junto con la mejora de antepuertos. Se contemplan dos ejes estructurales en la conectividad vial con Lima como nodo principal: la Carretera Panamericana Norte Lima – Piura y la Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa. En cuanto a la conectividad fluvial, se contemplan los corredores logísticos desde Brasil hacia el mercado de Asia y Australia: conexión Paita – Yurimaguas – Santa Rosa, a través de la Carretera Interoceánica IIRSA Norte y la Hidrovía Amazónica, y la conexión Callao – Pucallpa – Santa Rosa, a través de la Carretera Interoceánica IIRSA Centro y la Hidrovía Amazónica.

<sup>1</sup> [https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6082&Itemid=100674&lang=es&language=es-ES](https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=6082&Itemid=100674&lang=es&language=es-ES)



**TABLA 2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL MOVIMIENTO DE CARGA: TERMINALES PORTUARIOS DE USO PÚBLICO Y PRIVADO A NIVEL NACIONAL, 2010-2021**

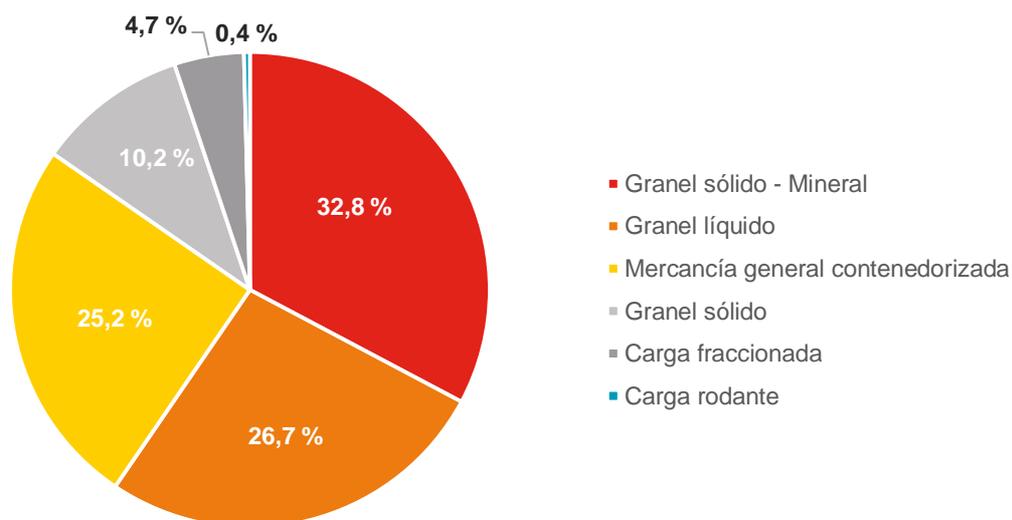
(En millones de toneladas)

Terminales Portuarios	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
<b>TOTAL</b>	70,6	82,1	86,1	90,3	90,9	90,4	95,6	105,5	110,1	109,4	97,4	110,8
<b>TP Uso Público</b>	30,0	35,5	39,3	39,7	43,0	42,7	45,3	50,4	51,7	52,8	49,8	56,0
<b>TP Uso Privado</b>	40,6	46,6	46,8	50,6	47,9	47,7	50,3	55,1	58,4	56,6	47,6	54,8

Fuente: *Boletín Anual – Estadísticas Portuarias 2021* (APN).

En el Gráfico 1 se puede apreciar cómo, del total de carga movilizada en los terminales portuarios de uso público y privado, el 32,8 % corresponde a minerales a granel, seguido del 26,7 % que corresponde a granel líquido, 25,2 % a la carga en contenedores, 10,2 % a la carga en granel sólido (agro y fertilizantes), 4,7 % a carga fraccionada y el 0,4 % a carga rodante.

**GRÁFICO 1. TP PÚBLICOS Y PRIVADOS: PARTICIPACIÓN DEL TIPO DE CARGA, 2021**



Fuente: *Boletín Anual – Estadísticas Portuarias 2021* (APN).



Si se analiza el sector según el ámbito, sea este marítimo o fluvial, en el año 2021, 109 millones de toneladas de carga se movilizaron a través de puertos marítimos y solamente 1,25 millones a través de puertos fluviales. Se observa que prácticamente la totalidad de lo movilizado (98,8 %) se cargó o descargó en puertos marítimos. Además, cabe mencionar que durante el periodo 2018-2021 el ámbito fluvial presentó un retroceso significativo, de 63,7 %, en su movimiento. No obstante, se puede afirmar que en este último año presenta tendencia a estabilizarse.

A continuación, en la Tabla 3, se muestran los principales puertos peruanos, por carga movilizada, en el año 2021:

**TABLA 3. RANKING DE MOVIMIENTO DE CARGA ANUAL, POR TIPO DE CARGA, 2021\***  
(En toneladas)

TERMINALES PORTUARIOS	USO	CARGA 2021	% SOBRE TOTAL	MINERALES		GRANEL LÍQUIDO		CONTENEDORES	
				CARGA	%	CARGA	%	CARGA	%
TNM CALLAO - APM TERMINALS CALLAO	PÚBLICO	19.953.574	18,01 %	0	0,00 %	2.516.310	8,49 %	8.668.782	31,01 %
TP SHOUGAN HIERRO PERÚ	PRIVADO	18.627.622	16,81 %	18.619.649	51,26 %	7.973	0,03 %	0	0,00 %
TP CALLAO ZONA SUR - DP WORLD CALLAO	PÚBLICO	16.561.401	14,95 %	0	0,00 %	0	0,00 %	16.561.401	59,24 %
T MULTIBOYAS REFINERÍA LA PAMPILLA	PRIVADO	7.577.332	6,84 %	0	0,00 %	7.577.332	25,57 %	0	0,00 %
TP MATARANI	PÚBLICO	6.463.242	5,83 %	4.137.193	11,39 %	224.640	0,76 %	113.565	0,41 %
TP MISKY MAYO - VALE	PRIVADO	4.305.837	3,89 %	4.305.837	11,85 %	0	0,00 %	0	0,00 %
TP SALAVERRY	PÚBLICO	3.669.186	3,31 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %
TP TRANSPORTADORA CALLAO	PÚBLICO	3.069.340	2,77 %	3.069.340	8,45 %	0	0,00 %	0	0,00 %
TP PAITA - TPE	PÚBLICO	2.977.318	2,69 %	128.851	0,35 %	131.561	0,44 %	2.137.066	7,64 %
TP PLUSPETROL - CAMISEA	PRIVADO	2.824.013	2,55 %	0	0,00 %	2.824.013	9,53 %	0	0,00 %
TP PUNTA LOBITOS - ANTAMINA	PRIVADO	2.725.130	2,46 %	2.725.130	7,50 %	0	0,00 %	0	0,00 %
TP PERÚ LNG MELCHORITA	PRIVADO	2.579.896	2,33 %	0	0,00 %	2.579.896	8,71 %	0	0,00 %
T MULTIBOYAS CONCHÁN	PRIVADO	2.265.931	2,05 %	0	0,00 %	2.265.931	7,65 %	0	0,00 %
TP GENERAL SAN MARTÍN	PÚBLICO	2.173.479	1,96 %	653.925	1,80 %	0	0,00 %	157.788	0,56 %
TP MULTIBOYAS MOLLENDO	PRIVADO	1.686.513	1,52 %	0	0,00 %	1.686.513	5,69 %	0	0,00 %
TP CONCHAN CEMENTOS LIMA / UNACEM	PRIVADO	1.283.752	1,16 %	1.172.174	3,23 %	0	0,00 %	0	0,00 %
TP REFINERÍA TALARA	PRIVADO	1.265.877	1,14 %	0	0,00 %	1.265.877	4,27 %	0	0,00 %
TP MULTIBOYAS PUNTA ARENAS	PRIVADO	1.178.540	1,06 %	0	0,00 %	1.178.540	3,98 %	0	0,00 %
T MULTIBOYAS PURE BIO FUELS	PRIVADO	1.151.451	1,04 %	0	0,00 %	1.151.451	3,89 %	0	0,00 %
TP BAYÓVAR	PRIVADO	1.019.540	0,92 %	0	0,00 %	1.019.540	3,44 %	0	0,00 %
OTROS		7.443.688	6,72 %	1.511.630	4,16 %	5.206.739	17,57 %	318.032	1,14 %
<b>TOTAL, GENERAL</b>		<b>110.802.662</b>	<b>100,00 %</b>	<b>36.323.728</b>	<b>100,00 %</b>	<b>29.636.317</b>	<b>100,00 %</b>	<b>27.956.635</b>	<b>100,00 %</b>

\* Se muestra el total anual y lo movilizado por tipo de carga mineral, granel líquido y mercancía contenedorizada.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos presentados por la APN.

Los terminales portuarios más representativos son:

En cuanto a **movimiento de carga total** sobresale el Terminal Norte Multipropósito del Callao - APM Terminals Callao, que registró 19,9 millones de toneladas métricas, encabezando el *ranking* y manteniendo su posición por quinto año consecutivo, con una participación de 18 % a nivel nacional. Sobresale también por movilizar el 31 % de los contenedores a nivel nacional y un 8,5 % del granel líquido.

En lo relativo a **carga de mineral**, destaca el Terminal Portuario de Shougan Hierro Perú habiendo registrado 18,6 millones de toneladas métricas, ubicándose en el segundo puesto del *ranking*, con una participación de 16,8 % a nivel nacional. Dicho puerto, especializado en el transporte de hierro,

movilizó más del 50 % de la carga mineral total transportada a través de los puertos peruanos. Además, el Terminal Portuario de Matarani, administrado por Tisur, también destaca por haber registrado el transporte de 6.4 millones de toneladas métricas y por manejar el 11,4 % de la carga de minerales administrada a través del sistema portuario peruano.

Respecto al **transporte y manejo de contenedores**, destaca el Terminal de Contenedores Zona Sur, administrado por DP World Callao, pues registró 16,5 millones de toneladas métricas de carga contenedorizada, movilizándolo casi el 60 % de esta a nivel nacional.

En cuanto al manejo de **carga de granel líquido**, sobresale el Terminal Multiboyas Refinería La Pampilla, administrado por Repsol, que registró el transporte de 7,5 millones de toneladas métricas y movilizó el 25,5 % del granel líquido a nivel nacional.

Como se puede ver en la Tabla 3 anterior, la gran mayoría del comercio por contenedores se realiza a través del Puerto de Callao, cuyas zona norte y sur copan más del 90 % del mercado. En el año 2021, el Muelle Sur del puerto (administrado por DP World Callao) registró el mayor movimiento de contenedores con 1,5 millones TEU y el Muelle Norte (administrado por APM Terminals) registró alrededor de 984.050 TEU.

En cuanto al movimiento de naves a nivel nacional, durante el año 2021 arribaron a los puertos marinos peruanos un total de 18.607 naves. Entre los puertos más representativos en el ámbito marítimo figuran el Puerto del Callao (3.012 naves recibidas), seguido por el Puerto de Paita (572 naves), el Puerto de Matarani (488 naves), el Puerto de Pisco (389 naves) y el Puerto de Salaverry (246 naves). En total se recibieron 5.522 naves durante el año 2021, lo cual representa un 2,4 % más tránsito que en 2020. Por su parte, los puertos más influyentes en el ámbito fluvial son los puertos de Iquitos (3.887 naves mixtas recibidas), Pucallpa (3.237 naves mixtas) y Yurimaguas (2.779 naves mixtas), representando entre los tres el 76 % de las 13.085 naves mixtas recepcionadas por los puertos fluviales peruanos. En dicho ámbito, el aumento del tránsito fue del 37 % respecto al mismo periodo de 2020.

En relación a los tipos de naves comerciales que arribaron a los puertos marítimos del sistema portuario nacional, sobresalieron los siguientes: portacontenedores (1.430), tanqueros (1.549) y graneleros (1.547). Por otro lado, en 2021 se observó un aumento en la frecuencia de atención en comparación con el año 2020 por la mejora del mercado debido a la progresiva recuperación económica tras la pandemia. En el ámbito de los puertos fluviales destacaron los siguientes tipos de naves: de pasajeros (6.223), de pasajero y carga o mixta (3.305) y empujadores (1.441).

Finalmente, es importante mencionar el alza en el coste de los fletes debido a los efectos y consecuencias de la COVID-19 y como se han visto reflejados en Perú. En el 2020, durante el periodo más estricto de confinamiento, muchos puertos alrededor del mundo detuvieron operaciones, causando una paralización breve pero masiva de las importaciones y exportaciones en el mundo. Más adelante, al reactivarse los fletes marítimos, se disparó la demanda de productos

y con ello, la demanda de contenedores. Puesto que muchos de estos contenedores no estaban disponibles en el puerto de origen o estaban siendo usados como almacenes para las mercancías detenidas, el costo de un solo contenedor comenzó a duplicarse e incluso a triplicarse en tiempo récord. En el caso de Perú, la Sociedad de Comercio Exterior (ComexPerú), ha indicado que mientras que antes de la pandemia trasladar un contenedor de China costaba 1.800 USD, en marzo de 2021 el precio llegó a alcanzar los 8.000 USD. Sin embargo, según informó la Comunidad Andina (CAN) esta situación ha mejorado en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, como consecuencia de la norma aprobada por este organismo, que faculta a los países miembros para reducir temporalmente un porcentaje de los gastos de transporte para la determinación del valor en aduana, lo cual a su vez ayudará a mitigar el impacto del incremento de las tarifas de los fletes internacionales.

## 2.3. Principales actores

Las entidades y organismos públicos que forman parte del sector portuario peruano son los siguientes:

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):** órgano del Estado peruano que se encarga del desarrollo de los sistemas de transporte, y de la infraestructura de las comunicaciones y las telecomunicaciones. Asimismo, a través de los órganos de control e instituciones adscritas, supervisa el correcto funcionamiento de las vías terrestres, de las rutas aéreas y acuáticas y de las telecomunicaciones. Dicho Ministerio aplica las políticas necesarias en este sector mediante la Autoridad Portuaria Nacional (APN).
- **Autoridad Portuaria Nacional (APN):** entidad adscrita al MTC que se encarga de coordinar y administrar toda actividad relativa al sistema portuario del Perú. Se ocupa, entre otras cosas, de promover la inversión privada en los puertos del país. Posee distintas funciones entre las cuales se encuentran:
  - Elaborar y proponer diferentes planes de inversión pública, así como convocatorias de inversión privadas.
  - Supervisar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
  - Promover la realización de diferentes actividades comerciales y logísticas en las instalaciones portuarias.
  - Coordinar la integración de los diferentes terminales portuarios de carácter privado que se encuentran dentro del sistema Portuario Nacional.
  - Facilitar la entrega de concesiones a empresas privadas.
- **Empresa Nacional de Puertos (ENAPU):** empresa pública (sociedad anónima constituida con arreglo al régimen de empresas estatales de derecho privado) cuya misión es la de administrar, operar y mantener los Terminales Portuarios de la República de Perú, brindando servicios a los movimientos de naves y cargas del comercio exterior peruano. Su propietario

es el Fondo Nacional de Financiación de la Actividad empresarial del Estado (FONAFE) y actualmente administra los Terminales Portuarios de: Ilo, Huacho-Supe, Iquitos, Puerto Maldonado y Yurimaguas, además del Muelle al Servicio del Perú (MASP) en Arica (Chile).

- **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN):** organismo público con las funciones de supervisar, regular, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos relativos a actividades que tienen que ver con la explotación de infraestructuras de transporte de uso público como carreteras, vías férreas, aeropuertos o puertos.
- **Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT):** organismo técnico, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, entre cuyas funciones se encuentra el control y la gestión de aduanas.
- **Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI):** ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre. Es responsable de velar por la seguridad en el medio acuático, así como de reprimir todo acto ilícito, ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en dicho medio, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales.

Entre las entidades y empresas privadas más destacadas se encuentran:

- **Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM):** institución privada, sin fines de lucro, que agrupa a las Agencias Marítimas que operan en el Perú en puertos marítimos, fluviales o lacustres inscritos en la APN. Su principal misión es promover y representar los intereses de los asociados, buscando el desarrollo de las actividades del sector marítimo, portuario y del comercio exterior.
- **APM Terminals Callao, S.A.:** desde 2011 es el operador del Terminal Norte Multipropósito del Puerto de Callao, el más grande del Perú y de la costa oeste del Pacífico sudamericano.
- **DP World Callao, S.R.L.:** desde 2006 es concesionaria del Muelle Sur del Puerto del Callao, principal terminal de contenedores del país.
- **Terminal Internacional del Sur, S.A. (TISUR):** empresa perteneciente al Grupo Romero, que opera el Terminal Portuario de Matarani mediante contrato de concesión.
- **Terminales Portuarios Euroandinos – Paita, S.A. (TPE):** empresa peruana que opera, administra y explota el Terminal Portuario de Paita mediante contrato de concesión con el Estado desde 2009.



- **Concesionario Puerto Amazonas, S.A. (COPAM):** administra y opera el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.
- **Salaverry Terminal Internacional, S.A.:** administra y opera el TP Salaverry.
- **Terminal Portuario Paracas, S.A. (TPP):** administra y opera el TP General de San Martín.
- **Transportadora Callao, S.A.:** administra y opera el TP Callao de embarque de minerales.

Finalmente, entre los terminales portuarios privados destaca la empresa **Petroperú**. Esta empresa, que es de propiedad estatal y de derecho privado, se dedica al transporte, la refinación, la distribución y la comercialización de combustibles y otros productos derivados del petróleo y cabe mencionar que, de los 58 terminales portuarios privados que existen en el país, donde abundan los dedicados al sector minero y de hidrocarburos, Petroperú posee 11 de ellos.



### 3. La oferta española

La presencia española en el sistema portuario peruano no es reducida. Si bien la representación española en la administración y gestión de puertos peruanos es escasa, la oferta en cuanto a la construcción y supervisión de obras en dichas instalaciones es destacable.

Por un lado, cabe mencionar a la empresa Servinoga S.L. (perteneciente al **Grupo Nogar**) especializada en actividades comerciales relacionadas con el comercio marítimo de exportación e importación, que lideró el Consorcio Terminal Portuario Paracas, entidad ganadora en el año 2014 de la licitación para diseñar, construir y operar durante 30 años el Puerto General San Martín. Este consorcio, compuesto además por varias firmas brasileñas, finalizó las obras del proyecto en el año 2021 habiendo invertido cerca de 240 MUSD.

En cuanto a empresas constructoras e ingenierías españolas con presencia en este sector, destaca **Typsa**, que cuenta con gran experiencia en varios proyectos portuarios peruanos, entre los cuales sobresalen los siguientes:

- Supervisión de las obras de ampliación del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, cuya licitación fue realizada por OSITRAN en el año 2022.
- Gestión y supervisión de la obra de rehabilitación del Muelle 7 de la Terminal Norte del Puerto de Callao, licitado por APM Terminals en el año 2020.
- Supervisión de obra en el Puerto de Matarani para la construcción de un muelle pilotado de 261 metros de longitud, de la conexión a tierra mediante puente de acceso, de la plataforma ferroviaria y de almacenes y edificios para la recepción de mineral. Proyecto concedido en el año 2016 por TISUR.
- Diseño del nuevo canal de acceso en el Puerto de Callao. Proyecto que data del año 2009 y que fue licitado por ENAPU.

La empresa **FCC** también ha adquirido cierta experiencia en el desarrollo del sistema portuario peruano, ya que fue contratada por la concesionaria APM Terminals para la construcción de la nueva terminal Multipropósito del Puerto de Callao.

Otras constructoras e ingenierías españolas instaladas en Perú son:

- **ACS** junto a **FCC** participan en el *megacontrato* de la Línea 2 del Metro de Lima valorado en 4.500 millones de euros.
- **Ferrovial** y **Acciona** son parte del consorcio encargado de la construcción de la torre de control del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.
- A **Sacyr**, que trabaja en la segunda pista de aterrizaje del aeropuerto de la capital peruana, se le adjudicó recientemente el diseño y la construcción del nuevo terminal de pasajeros que entrará en operación en 2025.
- **OHL** con varios proyectos de construcción de infraestructuras hospitalarias y de transporte.



Además, hay que subrayar la presencia de **Repsol** como propietaria de la Refinería de la Pampilla. Posee el Terminal Portuario Multiboya de La Pampilla, el cual está dedicado a la carga y descarga de combustible y cubre aproximadamente el 60 % del mercado de *bunkering* (repostaje en alta mar) del Perú.

También está la colaboración de la **Fundación Valenciaport** con el Puerto de Callao en la iniciativa *Callao Smart Port* financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y llevada a cabo durante el año 2021. Este proyecto, coordinado por la APN y con el apoyo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) de Perú, permite facilitar el monitoreo y evaluación del proceso de transformación de un enclave portuario en un puerto inteligente, utilizando tecnologías *Big Data* o *Blockchain*, entre otras.

Finalmente, por lo que respecta al comercio saliente del Perú y según subraya la Cámara de Comercio de Lima (CCL), España es el tercer destino de las exportaciones agroalimentarias que salen de los puertos del Perú, después de Estados Unidos y Países Bajos.



## 4. Oportunidades de mercado

La economía del Perú experimentó una contracción del 11,1 % en 2020, a causa de la recesión ocasionada por la pandemia de COVID-19, lo cual posicionó al país como uno de los más golpeados del mundo. Sin embargo, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la economía peruana experimentó un incremento del PIB del 13,3 % en el año 2021, como resultado de la fuerte recuperación económica impulsada por factores tanto externos como internos. Además, el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP) estima un crecimiento del 3,4 % para el año 2022 y del 3,2 % para el 2023.

Debido al buen comportamiento económico que lleva mostrando el país desde hace décadas, e incluso a pesar de la reciente pandemia, la APN indica que las inversiones portuarias realizadas en Perú no han parado de crecer, habiendo totalizado 2.600 MUSD en los últimos 20 años. Asimismo, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, elaborado por la APN en 2019, solamente en los contratos de concesión portuarios vigentes a esa fecha, el importe total estimado de inversiones ascendía a 2.800 MUSD. A esto hay que añadir que, según el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, también dado a conocer en el año 2019, que tiene por objetivo el cierre de brechas de infraestructuras, hacían falta un total de 5.000 millones de PEN de inversión en el sistema portuario peruano para alcanzar el nivel de infraestructura de acceso básico de los puertos de los países asiáticos. Y, por último, hay que destacar que, a finales del año 2020 existían 12 obras de infraestructura portuaria en ejecución, entre modalidad de APP (Asociación Público-Privada), habilitaciones portuarias y obras públicas, que implicaban una inversión de más de 1.900 MUSD. Todo ello es una muestra del esfuerzo del país por la modernización de sus puertos.

Asimismo, se han logrado avances importantes gracias a la política del sector de transportes que persigue la promoción de la inversión en el SPN, fomentando, sobre todo, la participación del sector privado. En esa línea, actualmente se encuentran en evaluación varias propuestas de mejora en puertos ya concesionados, como es el caso de:

- TP Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (Lima)
- TP de Paíta (Piura)
- TP de Yurimaguas – Nueva Reforma (Loreto)

A estas obras, hay que sumar nuevos proyectos que se encuentran en evaluación como:

- TP San Juan de Marcona (Ica)
- Nuevo TP de Shougan en San Nicolás (Ica)
- TP de Lambayeque (Lambayeque)
- Modernización del TP de Chimbote (Áncash)

- TP de Pucusana (Lima)
- TP de Tacna (Tacna)
- Mejoramiento y ampliación del TP de Ilo – Enapu (Moquegua)
- Nuevo TP Multipropósito de Ilo (Moquegua)
- Nuevos terminales de pasajeros y de carga en la Amazonía.

Es importante mencionar también el **Terminal Portuario de Chancay**, ubicado en el departamento de Lima, que actualmente se encuentra en su primera fase de construcción y en el cual se invertirán hasta su finalización cerca de 3.600 MUSD. Será un puerto que movilizará cargas en contenedores, a granel y rodante, y se convertirá en una de las principales puertas de entrada desde Asia a Perú, y viceversa, ayudando a descongestionar el Puerto del Callao en cuanto a carga de contenedores. El TP de Chancay será una instalación bajo el modelo de *landlord port*, donde quien desarrolla la infraestructura –en este caso la compañía china Cosco Shipping Port– tiene la integración vertical, es decir, un monopolio dentro del terminal portuario para poder dar, de manera exclusiva, todos estos servicios. Así se consolida en un administrador portuario que también es operador portuario.

En este contexto, hace falta mencionar la importancia que tiene China para Perú, pues no sólo es su mayor socio comercial, sino también su principal inversor, especialmente en el sector minero, ya que China necesita materias primas de las que Perú es fuente importante a nivel mundial. Por otro lado, hay que comentar que las inversiones chinas en Perú se están diversificando y ahora incluyen las inversiones en infraestructura portuaria a gran escala como, por ejemplo, la ya mencionada TP de Chancay. La creación de infraestructuras portuarias es vital para los intereses chinos, pues permite la salida de materias primas de manera más fluida, reduciendo costos al centralizar las cargas en embarcaciones de gran capacidad. Además, la posición geográfica de Perú facilita el ingreso de los productos chinos para su distribución desde puertos *hub*, como el de Chancay, hacia las principales ciudades de Sudamérica, utilizando para ello vías terrestres, aéreas o marítimas a puertos menores. Todo ello contribuye al desarrollo de la “Iniciativa de la Franja y la Ruta” (IFR), o *Belt and Road Initiative* en inglés –comúnmente conocida como Nueva Ruta de la Seda–, que constituye una de las más importantes estrategias de China para lograr la hegemonía económica y el liderazgo mundial.

Por último, hay que subrayar las principales tendencias del mercado que, según varios actores importantes del sector, ya se están manifestando o acabarán haciéndolo. Por un lado, se está fomentando la transformación digital del sistema portuario peruano. En este sentido, en 2020 la APN presentó el proyecto *Smart Port* cuyo objetivo principal es la transformación tecnológica del Puerto del Callao. Dicho proyecto plantea estrategias y tecnologías (entre las cuales se encuentran las tecnologías *Big Data* o *Blockchain*) para conseguir un puerto conectado integralmente que garantice la continuidad de las operaciones en cualquier situación como, por ejemplo, la reciente pandemia de COVID-19. Por otro lado, también se está tendiendo a posicionar a los puertos como pieza clave en la cadena de abastecimiento del comercio peruano (concepto comúnmente denominado *Port-Centric Logistics*). Dicho concepto pasa por ofrecer mayor número de servicios



logísticos dentro de las propias instalaciones del puerto, aportando valor a la cadena de suministro, reduciendo costes y disminuyendo el *Time-to-Market* de la mercancía en cuestión. Esto se consigue no sólo invirtiendo en equipamiento de carga y descarga, sino también apostando por la construcción de un mayor número de depósitos portuarios, centros de desconsolidación y adecuación o zonas francas, por ejemplo.

icex

## 5. Claves de acceso al mercado

### 5.1. Distribución

Perú tiene un régimen receptivo a la inversión extranjera, a la que se asegura trato nacional y libre repatriación de divisas. En los puertos peruanos, la entrada de empresas privadas en el mantenimiento, mejora o construcción del sistema portuario se suele articular a través de **Asociaciones Público-Privadas (APP)**, en los cuales la APN encomienda a un ente privado la ejecución de un proyecto público específico. La selección del gestor privado en puertos públicos se realizará mediante concurso público. Una clasificación de las APP distingue dos categorías:

- **Iniciativas Estatales (APP Tradicionales):** incluye proyectos promovidos por el sector público, cuya construcción y explotación se cede (vía licitación) a una empresa privada, normalmente en forma de concesión.
- **Iniciativas Privadas (IP):** proyectos de interés público promovidos por una empresa privada. El proyecto se presenta a la administración, que certifica su interés público y lo somete a licitación otorgando ciertas ventajas a la empresa proponente.

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) informó recientemente de que los ocho puertos del Perú concesionados mediante el mecanismo APP generaron un flujo de inversión directa de 1.726 MUSD en 2001-2021. Adicionalmente, se ha calculado que esas mismas concesionarias de puertos, bajo la supervisión de OSITRAN, invertirían más de 200 MUSD en infraestructuras portuarias en el transcurso del 2022.

Por otro lado, cabe mencionar una modalidad de inversión que cada vez atrae más atención: las **Obras por Impuestos (Oxi)**. Entre los años 2009 y 2020 se han llevado a cabo más de 400 proyectos bajo esta modalidad, donde las empresas privadas adelantan el pago de su impuesto a la renta para financiar y ejecutar directamente proyectos de inversión pública que los gobiernos subnacionales y las entidades del Gobierno nacional priorizan. Una vez finalizada la ejecución del proyecto, el Tesoro Público devuelve el monto invertido a la empresa privada mediante Certificados de Inversión Pública Regional y Local (CIPRL) que podrán ser utilizados para el pago del impuesto a la renta. Posteriormente, las entidades públicas devuelven al Tesoro Público, el monto financiado para la ejecución de sus proyectos. Según Proinversión, desde la creación de este mecanismo en 2009, y hasta la fecha, se han adjudicado 6.176,9 millones de PEN en 454 proyectos de inversión pública en todo el país.

A pesar de no ser una modalidad de inversión muy utilizada en infraestructuras portuarias peruanas, la inversión pública también se puede dar. Se trata de una intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, mejorar o recuperar bienes o servicios que se brindan a la población.

## 5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

El Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE), adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), es el órgano encargado del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento. Administra el Registro Nacional de Proveedores (RNP) y el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE), resuelve consultas y aplica sanciones, además de designar árbitros en caso de controversias.

Al respecto cabe destacar lo siguiente:

- De acuerdo con la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento, cada entidad debe formular un Plan Anual de Contrataciones, el cual debe incluir las contrataciones de bienes, servicios y obras previstas para el año fiscal. Este plan será publicado en el SEACE y en el portal web de la respectiva entidad.
- Para ser participante, postor, contratista y/o subcontratista del Estado es obligatorio estar inscrito en el RNP. Bajo el RNP existen los siguientes subregistros: proveedores de bienes, proveedores de servicios, consultores de obras y ejecutores de obras. El registro en el RNP tiene validez por un año, a partir del día siguiente a su aprobación. El proceso de renovación puede empezarse 60 días antes de su vencimiento.
- Las empresas extranjeras reciben el mismo trato que las empresas peruanas en materia de contrataciones del Estado.
- Al ser Perú firmante del Convenio de la Haya, los documentos apostillados en el extranjero para su uso en Perú no requieren de la legalización por parte de las oficinas consulares peruanas, ni por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú.
- Asimismo, anualmente, en la Ley de Presupuesto del Sector Público, se señalarán los montos según los que se definirán los distintos procesos de selección: licitación pública, concurso público, adjudicación directa y menor cuantía.

Por otro lado, hace falta hacer referencia también a los **Convenios de Estabilidad Jurídica**. Estos son instrumentos promotores de inversión, que se materializan a través de la suscripción de contratos firmados con el Estado peruano, a través de los cuales se estabilizan garantías aplicables a los inversores o las empresas receptoras, según corresponda, por el periodo de vigencia de estos. En Perú, los requisitos son los de efectuar, en el plazo de dos años, aportes dinerarios canalizados a través del Sistema Financiero Nacional, por una cantidad no inferior a 10 millones de dólares, para los sectores de minería e hidrocarburos, y a 5 millones de dólares para las demás actividades económicas. La vigencia es de 10 años, salvo para el caso de concesiones cuyo plazo de vigencia estará sujeto al plazo de vigencia de la concesión. Este planteamiento es especialmente relevante para el sector de las infraestructuras, debido a su característica de sector intensivo en capital. El inversionista obtiene las siguientes ventajas:

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

Para acceder al Convenio de Estabilidad Jurídica mencionado, una vez se efectúa una inversión en el país, esta debe ser registrada ante ProInversión.

En cuanto al marco legal, se debe tener en cuenta que:

- Desde 1996, existe un Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) entre España y Perú, basado en el principio de trato justo y equitativo, es decir, no se podrá ofrecer un trato menos favorable que el que se dé a las inversiones de un tercer país, según el principio de nación más favorecida. Dentro del sector de la construcción, es de especial importancia la limitación de actos de nacionalización o expropiación. Estos deben aplicarse por razones de necesidad o utilidad pública sin ser, en ningún caso, discriminatorias. Además, la indemnización debe emitirse sin demora injustificada y en una moneda convertible y libremente transferible. Por último, existen cláusulas de compensación por pérdidas, transferencias, el principio de subrogación y los mecanismos de resolución de controversias.
- El 1 de marzo de 2013 entró en vigor el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Perú, con el que se eliminaron los aranceles para muchas partidas y se programó la eliminación paulatina del resto en función de diversas categorías.
- Aún no existe Convenio de Doble Imposición Internacional entre España y Perú, lo que supone ciertos inconvenientes fiscales a la inversión española en el país, por lo que es conveniente un buen asesoramiento tributario en Perú y España, además de tener en cuenta las posibilidades de deducción de la doble imposición internacional que ofrece unilateralmente la normativa tributaria española (Artículos 31 y 32 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades).

Actualmente, y como norma general, las garantías o fianzas exigidas por la administración peruana a las empresas a la hora de poder acceder y/o ser adjudicatarias de licitaciones públicas en el país deben ser bancarias, ejecutables a primer requerimiento y emitidas por un banco considerado de primera categoría internacional por la Superintendencia de Banca y Seguros peruana (SBS). A la fecha, la SBS considera únicamente a dos bancos españoles dentro de dicha categoría: **BBVA** y **Banco Santander**, lo que implica que en muchas ocasiones los avales presentados por las empresas españolas para poder acceder a diferentes proyectos en el país tienen que ser obtenidos en bancos peruanos o contravalados por estos.

Las trabas post-adjudicación representan un problema importante para el éxito en el desarrollo de proyectos de infraestructura en Perú. Estas trabas generan sobrecostos y retrasos en el cierre financiero e inicio del proyecto. La reciente aprobación del sistema Invierte.pe y la reforma de las APP tratan de prevenir algunas de las trabas que se enumeran a continuación:

- **Trabas para la expropiación, saneamiento de terrenos, liberación de interferencias y generación de problemas sociales:** en ocasiones, la entrega de los terrenos se retrasa, bien sea por no haber llevado a cabo la negociación con el propietario o porque los poseedores no cuentan con un título de propiedad, lo que ocasiona que el procedimiento expropiatorio genere conflictos sociales adicionales, además de sobrecostos y retrasos.
- **Retrasos por exceso de burocracia:** la excesiva demora en la aprobación de los estudios y expedientes técnicos, tales como el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) o los informes de

supervisión de obras, juegan un papel contrario al fomento de los proyectos de infraestructura nacional.

- **Problemas con el diseño de los Contratos de Concesión y generación de adendas para el cierre financiero:** el nivel de predictibilidad de los ingresos de la futura infraestructura es una de las condiciones fundamentales para que un proyecto sea considerado viable. De acuerdo con esto, las instituciones financieras tendrán mayor certeza en el retorno de sus inversiones y, por tanto, exigirán menores costes de financiación y garantías al concesionario.

### 5.3. Ayudas

Fundamentalmente existen las siguientes vías para la obtención de financiación para proyectos:

#### 5.3.1. Financiación oficial española y peruana a medio y largo plazo

- **El Fondo de Internacionalización de la Empresa (FIEM):** es gestionado por el Ministerio de Industria y Comercio (MINCOTUR) de España, a través de la Secretaría de Estado de Comercio, y tiene como objetivo promover la internacionalización de la empresa española a través de sus operaciones de exportación e inversión en el exterior. La financiación, que puede ser para operaciones de exportación, inversión o *project finance*, se otorga al cliente de la empresa española exportadora de los bienes y servicios o a la filial extranjera de la empresa española. La estructura de un crédito FIEM es la de un crédito comprador, según la cual la financiación se concede al comprador extranjero, que es quien contrae la deuda, y los desembolsos del crédito se hacen directamente al exportador español, a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO), que es el agente financiero del FIEM, de acuerdo con los hitos establecidos en el contrato comercial.

Más información:

[https://comercio.gob.es/Financiacion\\_para\\_internacionalizacion/FIEM/Paginas/QueFinanciamos.aspx](https://comercio.gob.es/Financiacion_para_internacionalizacion/FIEM/Paginas/QueFinanciamos.aspx)

- **Instituto de Crédito Oficial (ICO):** suscribe y firma los Contratos de Ajuste Recíproco de Intereses (CARI). El CARI sirve de apoyo a las exportaciones españolas de bienes y servicios. Se trata de un sistema mediante el cual se incentiva la concesión, por parte de las entidades financieras, de créditos a la exportación a largo plazo y a tipos de interés fijos. Existen tres tipos de créditos beneficiarios: el crédito al comprador extranjero, el crédito al suministrador nacional y la línea de crédito. Pueden financiar un máximo del 85 % del importe de los bienes y servicios exportados y de las comisiones comerciales, y hasta el 100 % de los gastos locales, aunque con ciertas limitaciones.

Más información: <https://www.ico.es/>

- **Compañía de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE):** Es una empresa que ofrece soluciones integrales para la gestión del riesgo comercial y la emisión de seguro de caución y garantías en parte de Europa y Latinoamérica, mitigando los principales riesgos asociados a la actividad internacional y facilitando a las empresas la obtención de financiación o avales

para su actividad internacional. También es la Agencia Española de Crédito a la Exportación (ECA, por sus siglas en inglés) y como tal la encargada de gestionar, de forma exclusiva, el seguro de crédito y de inversiones por cuenta del Estado, cubriendo los riesgos políticos, comerciales y extraordinarios asociados a la internacionalización de las empresas españolas.

Más información: <https://www.cesce.es/es/>

- **Compañía Española de Financiación del Desarrollo, S.A., S.M.E. (COFIDES):** Esta sociedad mercantil estatal busca fomentar la internacionalización de la economía y las empresas españolas, además de contribuir al desarrollo sostenible de los países en desarrollo y emergentes. Facilita financiación a través de instrumentos de capital y de deuda a medio y largo plazo para proyectos privados y viables de inversión en el exterior, y en los que exista interés español. Aparte de recursos propios, también gestiona el Fondo para Inversiones en el Exterior (FIEX) y el Fondo para Operaciones de Inversión en el Exterior de la Pequeña y Mediana Empresa (FONPYME). Adicionalmente, COFIDES apoya al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (a través de AECID) en la gestión de operaciones de financiación reembolsable del Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE). Asimismo, es una de las entidades acreditadas para la gestión delegada del presupuesto de la UE y, por consiguiente, puede presentar operaciones de financiación combinada, conocidas como Facilidades de *Blending*, instrumento de financiación que combina una contribución no reembolsable (o con altos niveles de concesionalidad) de la UE con financiación reembolsable de COFIDES.

Más información: <https://www.cofides.es/que-financiamos>

- **Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE):** en cuanto a las ayudas por parte del Estado peruano, COFIDE es una entidad estatal de derecho privado comprendida en el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE), adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) de Perú, que opera como banco de segundo piso, dedicado a la financiación de proyectos de infraestructura y de inversión productiva tanto a entidades estatales como extranjeras, así como al financiamiento tradicional, canalizando recursos a instituciones financieras (IFI), para ser destinados al desarrollo de la micro y pequeña empresa.

Más información: [https://www.cofide.com.pe/inversion\\_empresarial.php](https://www.cofide.com.pe/inversion_empresarial.php)

### 5.3.2. Otros tipos de financiación

- **Financiación multilateral:** Los proyectos financiados por organismos internacionales multilaterales son una opción muy interesante para las empresas extranjeras del sector de construcción e ingeniería de infraestructuras. En estos casos, la fiscalización de estos proyectos es realizada por las entidades multilaterales que los financian, por lo que la empresa tiene unas altas garantías en los procesos licitatorios y en el cobro.
- **Financiación privada:** la cual puede ser mediante entidades bancarias o de crédito que establecen sus propias condiciones.

## 5.4. Ferias

- **TOC Américas** (18-20 de octubre de 2022)
  - Congreso de tecnología de puertos, transporte marítimo y terminal.
  - Westin Lima Hotel & Covention Center, Calle Las Begonias 450, Lima, Lima.
- **Expo Pesca & AcuiPeru** Lima (6-8 de septiembre de 2023)
  - Feria de pesca y acuicultura.
  - Jockey Exhibition Center, Av. Javier Prado Este, Lima.

icex

## 6. Información adicional

Se puede encontrar información relevante del sector en las siguientes direcciones web:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  
<https://www.gob.pe/mtc>
- Autoridad Portuaria Nacional (APN)  
<https://www.gob.pe/apn>
- Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión)  
<https://www.investinperu.pe/>
- Cámara de Comercio de Lima (CCL)  
<https://www.camaralima.org.pe/>
- Empresa Nacional de Puertos (ENAPU, S.A.)  
<https://www.enapu.com.pe/enapu/>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)  
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)  
<https://www.inei.gob.pe/>
- *Boletín Anual 2021: Estadísticas Portuarias*  
<https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/2778761-boletin-anual-2021-estadisticas-portuarias>
- *Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019*  
[https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6082&Itemid=100674&lang=es&language=es-ES](https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=6082&Itemid=100674&lang=es&language=es-ES)

# ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

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



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones