

80
T/330/A39
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

Facultad de Ciencias Económicas



"LA PLANIFICACION DEL TRANSPORTE
MARITIMO EN EL PERU
PERIODO 1980 - 1986
SITUACION Y PERSPECTIVAS"

T E S I S

Para Optar el Título de:

ECONOMISTA

Presentada por:

AUGUSTO ALIAGA CUEVA

933

CALLAO - PERU

1989

JURADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

QUE PRESIDIO LA EXPOSICION DE LA TESIS UNIVERSITARIA

CONFORMADO POR LOS SEÑORES PROFESORES



PRESIDENTE :ECO. HERACLIO MEZCUA B.

SECRETARIO :ECO. ALEJANDRO RABANAL N.

VOCAL :ECO. JOSE VALDIVIA A.

PATROCINADOR :ECO. CARLOS A. LA ROSA L.

Mezcua
Rabanal
Valdivia
La Rosa

Four handwritten signatures in black ink, corresponding to the names of the members of the jury listed to the left. The signatures are written in a cursive style.

El Perú, es aula, es asignatura y es Maestro; podemos carecer de toda clase de necesidades, padecer sufrimientos y de toda clase de miseria, pero jamás, la miseria de carecer de inspiración, sentimiento y conocimiento.

(Discurso de Bustamente y Rivero al asumir la presidencia en 1945).

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO I: LA PLANIFICACION Y LOS MODELOS DE DESARROLLO EN EL PERU PERIODO 1980-86.

1.1 ELEMENTOS CONCEPTUALES DE LA PLANIFICACION	1
1.2 EL SISTEMA DE PLANIFICACION ECONOMICA EN EL PERU.....	3
1.3 LOS PLANES DE DESARROLLO EN EL PERU: 1980 A 1986.....	5
1.4 ASPECTOS CONCEPTUALES DE MODELO DE CREDI- MIENTO.....	8
1.5 CARACTERISTICAS DE LOS MODELOS	8

CAPITULO II: EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL PERU

2.1 CONCEPTO, FUNCIONES Y ELEMENTOS DEL TRANSPORTE MARITIMO	10
2.2 MODALIDADES DEL TRANSPORTE MARITIMO	11
2.2.1 Transporte de pasajeros.....	12

CAPITULO IV: PERSPECTIVA DE LA PLANIFICACION DEL
TRANSPORTE MARITIMO EN EL MEDIANO
Y LARGO PLAZO.

4.1 REACONDICIONAMIENTO PORTUARIO	43
4.2 REESTRUCTURACION DE AGENTES ECONOMICOS	45
4.2.1 Compañía Peruana de Vapores	45
4.2.2 Flota Naviera Privada	47
4.2.3 Del Personal Directo e Indirecto	47
4.3 TECNOLOGIA AVANZADA EN EL TRANSPORTE MARITIMO	48
4.4 PRIORIZACION DE INVERSIONES	49
4.5 PLANIFICACION EN EL CORTO PLAZO	50
4.6 PLANIFICACION EN EL MEDIANO PLAZO	52
CONCLUSIONES	54
RECOMENDACIONES	56
BIBLIOGRAFIA	57

INTRODUCCION ✓

El presente estudio obedece a las necesidades vigentes de investigación económica en un campo donde son notorias las deficiencias estructurales y coyunturales, conocer el caso del transporte marítimo, donde debido a su complejidad organizativa, económica e inclusive social hacen indispensable no sólo en ordenamiento efectivo, sino de corregir situaciones que se presentan con mucha mayor profundidad en la presente década donde al actuar éste sector fuerte a un marco proteccionista de los países desarrollados en el Comercio Exterior, obligan al sector marítimo confrontar nuevas posibilidades de desarrollo, pero dentro de un Proceso planificado que permiten racionalizar y utilizar sus escasos factores productos en forma de un mejoramiento de su situación.

El trabajo estructuralmente consta de un total de 4 capítulos.

En el primer capítulo se efectua una descripción acerca de los objetivos y fines de la Planificación, analizando no sólo su forma de aplicación, sino su desenvolvimiento dentro de los Modelos de desarrollo económicos.

El segundo capítulo estudia el desarrollo del transporte marítimo y su influencia e integración dentro de sus variables marco y microeconómicos más representantes y de la infraestructura respectiva.

El capítulo tercero versa sobre el estudio y análisis de la problemática estructural y evolutiva del transporte marítimo al amparo de las políticas de Comercio Exterior implementadas por los gobiernos peruanos y también su inserción en el marco del proteccionismo mundial.

El cuarto capítulo trata de determinar las perspectivas de la Planificación como herramienta de política económica, en cuanto sus posibilidades de reestructuración, reordenamiento y reacondicionamiento del transporte marítimo, tanto en el Mediano como en el Largo Plazo.

Como Corolario del estudio se presenta las conclusiones y recomendaciones que se desprende de la investigación.

OBJETIVOS Y HIPOTESIS PARA EL PRESENTE

TRABAJO DE INVESTIGACION

OBJETIVO GENERAL:

Determinar la importancia de la Planificación del Transporte Marítimo, para lograr su reestructuración y reordenamiento en el Mediano y Largo Plazo.

OBJETIVOS SECUNDARIOS

- a) Explicar la problemática del transporte marítimo, a nivel operativo e infraestructural a través del análisis de los distintos agentes económicos intervinientes en su desarrollo.
- b) Evaluar el transporte marítimo dentro de los modelos de desarrollo implementados en el período 1980 - 1986.

HIPOTESIS GENERAL:

No existe un desarrollo auto sostenido en el transporte marítimo provocado por la improductividad y falta de tecnología innovadora del transporte marítimo, no acorde con la tendencia actual del transporte en los países desarrollados por lo cual se es indispensable reordenar y reestructurarla en base a la planificación económica aplicable al sector.

HIPOTESIS ESPECIFICAS

- a) Las políticas económicas ligadas al comercio exterior implementadas en el período de estudio, no han estado de acuerdo con el desarrollo del transporte marítimo sobre

todo en sus necesidades.

b) La planificación del comercio exterior es estratégica para la implementación de la planificación del transporte marítimo, especialmente en el Mediano y Largo Plazo.

c) La reestructuración y reordenamiento del transporte marítimo son independientes de las políticas implementadas por los gobiernos de turno.

CAPITULO I: LA PLANIFICACION Y LOS MODELOS DE DESARROLLO EN EL PERU PERIODO 1980-86

Para la realización de este capítulo se tratará de introducir algunos aspectos conceptuales básicos acerca del instrumento de política económica denominada "Planificación" y su significación dentro de los alcances del crecimiento y desarrollo económico, tomando referencialmente concepciones modernas que interpretan en un sentido cabal su utilización como herramienta de bienestar económico y social.

1.1. ELEMENTOS CONCEPTUALES DE LA PLANIFICACION

El concepto teórico de planificación es muy discutible sobre todo si se utilizan para formular bases prácticas de desarrollo sea empresarial o de país. Empresarialmente la planificación toma la forma de planeamiento, el cual significa el uso ordenado y racional de los factores productivos bajo la égida administrativa empresarial privada.^{1/}

Sin embargo dicha concepción tiene limitaciones macroeconómicas de ahí que esta se circunscribe específicamente para países y dentro de un régimen administrati-

1/ Planificación Económica Albert Waterston
Edit. FCE 1980.

vo sectorial.

Específicamente el término planificación se debe especificar a que tipo de planificación se debe tomar como base de referencia, en forma sustancial existen 2 formas clásicas de planificación 2/

a- De situación - constituye el uso racional de los recursos productivos en forma de planes, siendo propia de los países socialistas y la forma de contexto es de tipo compulsiva por el mismo desarrollo y crecimiento de los factores de producción.

b- De proceso - Es la que se aplica a este como "Contrabando" a los países occidentales, siendo su forma de aplicación práctica de tipo indicativo, que equivale a una programación, más que una planificación propiamente dicha.

A partir de estas definiciones y delimitación, podemos inferir que en nuestro país la planificación aplicada es, la indicativa o de proceso básicamente seguido por los países occidentales.

2/ Planificación en el Asia
Charles Bthelherni Edi. ERA
1978 pg. 21

1- Planificación Indicativa

Se denomina así cuando esta es realizada como orientadora de una política económica predeterminada bajo la égida gubernamental donde esta se centraliza y se rige bajo un plan de Desarrollo Sectorial.

El impulso de esta planificación se sustenta en un ordenamiento gubernamental que le incluya como obligatoria en el desarrollo gubernativo como es su implementación en la ramas ministeriales, pero no es obligatoria inclusive para todos los entes del gobierno.

2- Compulsiva

Constituye aquel instrumento de política económica que rige como obligación en cuanto a los objetivos de desarrollo económico como son los asignados por variables fundamentales como : el empleo, producción, exportación, importaciones, etc.

Es igualmente rígida y obligatoria para el sector privado constituyendo un mecanismo muy eficaz en el cumplimiento de los fines propuestos por el gobierno.

1.2. EL SISTEMA DE PLANIFICACION ECONOMICA EN EL PERU

Por su indudable impacto en el desarrollo, la planificación viene a constituir una herramienta que organica-

mente se integra en un contexto y en territorio que le otorguen un panorama de inversión para el crecimiento o desarrollo, para ello es muy conveniente identificar aquellos aspectos ligados a su evolución y significación económica.

A- Planificación Descentralizada

Constituye a aquella forma de planificación encargada dentro de un proceso de regionalización donde los organismos descentralizados asumen una posición compulsiva sobre todo en el planeamiento y programación de inversiones, tomando una proyectividad absoluta en cuanto su responsabilidad en la aplicación de los proyectos de inversión.

Constituye otra forma de planificación y una de las variantes de la planificación indicativa la cual consiste en la desmenbración de los planes o programas por descentralización administrativa, es decir; que la única diferencia con el anterior item, es la ubicación de oficinas de planificación en aquellos centros o polos de desarrollo de mayor importancia en la economía. 3/

3/ Estrategias para la Descentralización y el Desarrollo Regional. Raúl Lizarraga Bobbio. Edit. CERR. 1986 op. pág. 32.

Su utilización estuvo muy en boga alrededor de la década del 70, donde se implementaron en el país el manejo del poder político y la gestión administrativa en dichas oficinas planificadoras, pero donde no había consumo popular, sino que obedecía a mandatos de tipo gubernamental de tal manera que en la práctica sólo eran oficinas intermediadores y recopiladores de información económica y social específicamente.

La planificación descentralizada implica el uso racional de la capacidad administrativa es desmedro de objetivo de desarrollo, por ello es contradictorio con respecto a la planificación regional donde la capacidad gestionaaria de ésta última es autónomo.

1.3. LOS PLANES DE DESARROLLO EN EL PERU: 1990 A 1986

Es aquella forma de planificación enmarcada dentro de un proceso de desarrollo global donde los grandes objetivos para todas las regiones están sintetizadas en lineamientos, formales y asignaciones presupuestarias, involucrando ella en su participación para todas las regiones o departamentos del país

Como modalidad política es muy utilizada por los gobiernos de turno para justificar una posición social y desprejuiciada para el desarrollo económico, básicamente por la postergación que sufran las regiones más atrasadas

en la economía nacional.

Como desventaja de la planificación regional y nacional se tiene que ella es concebida sólo por un instrumento indicador, tomando cada región de atribución propia de su desarrollo.

Constituye un proceso que más se asemeja a la planificación compulsiva, pues introduce elementos, como las desventajas comparativas regionales a identificar regiones de mayor atraso económico, por su forma es un instrumento de programación regional, es decir, que conseguía no polos productivos, sino por regiones sea cual fuere su porción económica e integrada dentro de un plan nacional que toma el nombre de Sistema Nacional de Planificación.

La planificación regional sugiere un proceso donde se cruzan todos los factores que inciden en el logro de mejoras sociales, económicas y políticas, tiene el mismo concepto que planificación nacional sólo que aplicado a un segmento del territorio total.

La breve definición anterior debería hacer intuitiva la comprensión de que el proceso de la planificación regional reconoce el manejo de cambios por planes más o menos en la organización del sistema productivo y en el ejercicio del poder, además de modificaciones en el acondicionamiento económico del espacio regional, infraestructuras

para aprovechar los recursos naturales y para comprar los asentamientos poblacionales. Esta precisión es importante porque con frecuencia el diálogo alrededor de la planificación regional se ve limitado por dos posibles equívocos:

- 1.- Asimismo que el programa práctico reduce caso exclusivamente en el replanteamiento de infraestructuras capaces de articular económicamente el espacio de una región son otros, facilitar el uso de recursos potenciales o dar cabida a la ubicación de poblados.
- 2.- Creer que el sólo diseñar programas regionales de una región particular puede lograrse en sus objetivos con esfuerzos aislados o autónomos, independientes del modelo económico político del país en su conjunto.

Generalmente la Programación regional y por ende la planificación regional debe estar concatenada con la Planificación Nacional y sujeto a un orden específico de ahí que se evitarían contradicciones dentro del conjunto económico-político y social del país. Es por ello muy importante señalar que la planificación regional al ser casi compulsiva es que puede diseñar planes de desarrollo regional y ser autónoma en cuanto a formulación de inversiones regionales.

1.4. ASPECTOS CONCEPTUALES DE MODELOS DE CRECIMIENTO

La relación entre la interpretación del desarrollo económico peruano y su formulación teórica se pueden plantear bajo esquemas específicos que constituyen el marco teórico de su accionar, especialmente en el transcurso de las 2 últimas décadas. Indudablemente la diferente dotación de recursos (trabajo, capital, tierra) entre las distintas regiones crea desigualdades en el país a esto hay que añadir el proceso social y económico que afectan en forma particulares a cada región del país, pero que en su integralidad todas ellas intervienen dentro de un esquema dinámico que en realidad constituye la base conceptual de las medidas de crecimiento económico del país.

La evolución del proceso nacional permite comprender de manera más precisa el proceso social y económico que se dan en los distintos puntos del país, ya que estas no son sino el producto de la aprobación especial y particular del proceso nacional conjugado con las contradicciones económicas y social que se dan en el interior del país.

1.5. CARACTERISTICAS DE LOS MODELOS

El Perú a través de su inserción en modelos puede ser caracterizado en base a 4 modelos debidamente definidos

como son :

- a) Modelo primario exportador
- b) Modelo sustitución de importaciones
- c) Modelo secundario exportador
- d) Modelo Neo-liberal

Es conveniente que estos modelos no son universales, sino relativos, ya que en cada uno de ellos se puede apreciar rasgos de otros modelos, así por ejm. El modelo de sustitución de importaciones convergen al modelo primario exportador en sus rasgos traducirlo como son las exportaciones de materias primas del cual el Perú se ha convertido en un gran exportador, así como rasgos de otros modelos afines.

Generalmente esta excepción del desarrollo en modelos trae implícito que se convierten en básicos aquellos efectos derivados de su accionar como son el caso del centralismo y concentración que son característica fundamental de cada modelo que se desee interpretar de acuerdo a conceptos básicos de desarrollo económico.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL PERU

La temática del desarrollo del transporte marítimo en el Perú, se puede enfocar desde diversos ángulos, una de ellas en su inserción en modelos de desarrollo económico y la otra constituye, la forma operativa de su desarrollo.

2.1. Concepto Funciones y elementos del transporte marítimo

El concepto de transporte marítimo está ligado al desenvolvimiento del desplazamiento de personas o mercaderías a través de embarcaciones de regular calaje y en base a vías marítimas o lacustres. Es por tanto que el transporte marítimo constituye en sí mismo un factor productivo que por su misma integración a los sectores productivos las dinamiza y permite el cumplimiento de sus objetivos consistiéndose por lo tanto éste sector en un factor estratégico de desarrollo socio-económico trasladando sus beneficios a la economía y al bienestar de los pobladores, en tal sentido también cabe el transporte marítimo el cumplimiento de fines gubernamentales en cuanto al flujo de las mercaderías insidentes en las exportaciones e importaciones.

Entre los elementos de mayor incidencia en el transporte

marítimo se encuentran:

- a). Los Puertos.— Que son instalaciones donde se realizan las labores de embarque y desembarque de mercaderías siendo por lo tanto estructuras de gran dimensionalidad sobre todo se acodean en ellas grandes embarcaciones sobre todo de alto bordo, contando por ello con grandes almacenes.
- b). Naves marítimas.— Son embarcaciones construidas expresamente por el sector industrial (metal mecánico) para el transporte marítimo, pudiendo tener distintas características de acuerdo a las mercaderías que se transportan como son carga física y sólida.
- c). Astilleros.— Son aquellos recintos donde se construyen profesamente los varios que pueden estar localizados en el país en el extranjero.
- d). Aduanas.— Generalmente en el transporte de mercaderías tiene que tener un registro económico en cuanto su integración el control gubernamental cumpliendo los aduaneros, el rol de fiscalización final del transporte.

2.2. Modalidades del Transporte Marítimo

El transporte Marítimo comercial ha logrado su dinamismo en base a sus pioneros como fue la compañía transocean

con capital netamente privado para cubrir metas solamente nacionales (cabotear) en la década del 20 y en el momento en que con todos los países se sudamerica entren a funcionar líneas marítimas internacionales 2/.

La destrucción programática de las funciones del transporte a partir de dicha época se sintetizan en el tráfico o transporte de pasajeros y en el transporte de carga marítima.

2.2.1. Transporte de pasajeros

Constituye una modalidad tradicional del transporte naval, el cual consiste en el despliegamiento de personas hacia un puerto de destino retribuyendo por dicho servicio un pago tarifario y que es realizado por las líneas navales comerciales de un país, por su carácter de relacionador cumple un rol fundamental en cuanto a comunicaciones por la cobertura de personas humanas como a la vez que se integra en un mercado potencial, cuya solvencia lo permite agilizar dicha comunicación donde el factor tiempo, costo son relativos por la lentitud del tráfico marítimo frente a otras modali

2/. Luis Roca Torres
Viejas ataduras con menos nudos
Edit. Fondo de Cultura Popular - Perú 1980

dades mucho mas rapidas como son el transporte ferroviario, lacustre areo e inclusive carretero.

Es necesario hacer incapié en la necesidad de dicho tráfico y que en realidad tipifica su accionar creciente y tradicional en el sector.

2.2.2. Transporte de carga

Es la modalidad adjunta el tráfico de pasajeros, el cual consiste en la realización de un servicio de tráfico de mercaderias o bienes físicos generalmente sólidos u liquidos que permitan un desplazamiento de ella entre los puertos de destino.

Debido a su caracter aleatorio en una primera instancia se le relaciona con el tráfico de pasajeros, es decir a su operatividad y que esta reglamentada por R.S. Nro 084-79 EF/70 del 19 de abril de 1979 como reglamento de tipo mercante; sin embargo existe dentro de dicha ramificación en acervo relacionado por el transporte de carga de cabotaje realizado al margen del tráfico comercial de pasajeros y carga y que es referida especialmente a la carga en costal del litoral simplemente carga naval comercial; y que pueden ser ligados a una importación como entrada legal al país de mercancías o de exportación consideradas como

salidas legal del país de cualquier mercancía nacional.

El flujo tanto de entradas salidas en el país de mercancías si bien se refleje en sus variables económicas, el transporte de carga toma su carácter propio en cuanto al alcance de ella en el comercio exterior al estar representadas por el volumen de flotas que en salidas constituye el sistema tarifario, y cuya dimensionalidad impacta dentro de nuestras reservas internacionales netas y brutas y dentro de una Balanza de pagos equilibrada.

2.3. La Infraestructura del Transporte Marítimo en el Perú.

En base a los principales elementos del transporte marítimo al desarrollo igualmente su infraestructura, el cual de acuerdo a su significatividad e impacto en el sector comercio, podemos analizarle convenientemente.

2.3.1. Flota Naviera

Existen 2 ámbitos ligados al desarrollo de la flota naviera; el Sector estatal compuesto por la CPV y la Empresa transoceánica y el sector privado para una mejor ilustración en el Cuadro Nro 1 se observa que hacia 1980 se tenía una flota de 45 unidades, situación que se incrementa en 1986 con

60 unidades que significan un 33.3% de aumento relativo, es importante señalar que dentro de un análisis mucho más sectorial en el sector estatal y tiene un estancamiento en la flota naviera con un promedio de 26 unidades, mientras que en el sector privado de un promedio de 19 unidades en 1980 se torna en un incremento del 73.6% hacia 1986 situación que refleja un mayor dinamismo de éste último sector.

En cuanto los rubros de mayor relevancia se tiene a los congresos que hasta 1980 tenían en total de 26 unidades y representaban un 57.7% situación que a 1986 se nota una baja del mismo a un 46.6%. Existe más bien cierto incremento de navios granulares los cuales en 1980 significaban al 17.7% de la flota, situación que a 1986 pasan a obtener el 20% de la flota en general.

En cuanto a barcos Contanier de gran importancia dentro de la tecnología naviera se observa que hacia 1980 no representaba ningún navio manteniendo en la actualidad un 6.6% de la flota naviera, cifra muy exigua desde la gran importancia de este tipo de embarcación para el transporte marítimo.

En forma integral se tiene que nuestra flota está basada en cargas de tipo tradicional y en base a

presupuestos de navios muy antiguos con promedio de 10 a 15 años de antigüedad y con exiguo número de navios de gran tecnología naviera.

PARQUE MARITIMO Y LACUSTRE SEGUN SECTOR DE PROPIEDAD Y

TIPO DE NAVE 1980-86

Sector de Propiedad y tipo de Nave	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<u>MARITIMO</u>	45	54	64	64	64	62	60
Estatal	26	29	29	30	30	28	27
Carguero	14	16	16	15	16	15	14
Vasero	--	--	--	01	01	01	01
Granelero	03	03	03	03	03	02	02
Multipropósito	--	--	--	--	01	01	01
Semicortecial	--	--	01	01	01	01	01
Tanquero	09	10	09	10	08	08	08
Privado	19	25	35	34	34	34	33
Carguero	12	13	19	16	15	15	14
Frigorífico	01	02	02	01	01	01	01
Granelero	05	06	08	09	10	10	10
Multipropósito	--	01	--	01	01	01	01
ORO	01	02	01	01	--	--	--
Semicontainer	--	--	02	03	03	03	03
Tanquero	--	01	03	03	04	04	04
Lacustre	05	03	03	03	03	03	03

FUENTE: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dirección Acuática.

2.3.2. Puertos

Los puertos son otro de los elementos estructurales útiles en el transporte marítimo en tal sentido tenemos que en la actualidad estos son administrados por la Empresa social de Puertos, situados en el litoral peruano y en la afluencia del Río Amazonas aunque ésta vía solo conecta con el exterior con el país brasileño.

El principal Puerto del Perú es el del Callao que durante 1986 ha absorbido el 24.2% de la carga en barcos naviales y el 44.5% de la carga de barcos extranjeros situándose en promedio con un 34.6% de la carga en general del país y que refleje una importancia de primer orden en el país.

Luego en forma global el segundo puerto del país es considerado el Puerto de Chimbote que abarca el 9.2% de la carga marítima en general, en tercer lugar se encuentra el Puerto de Talara con el 9.10% de la carga marítima en general.

En cuanto a puertos que no son administrados por ENAPERU y que tienen volumen con el comercio exterior, se encuentra en primer lugar el Puerto de Bayóvar orientados al transporte de crudos petrolíferos con un 2.4% de la carga general marítima del país, situándose en segundo lugar el Puerto de San

Nicolas orientado a el transporte de mineral con un 8.10% de la carga maritima señal del país, y en tercer lugar el Puerto de Ilo explotado mayormente por el cobre de la Southern con un 4.8% en la carga maritima general del país (Ver cuadro adjunto).

MOVIMIENTO DE BARCOS- ENERO- DICIEMBRE 1986

TERMINALES	BARCOS NACIONALES			BARCOS EXTRANJEROS			TOTAL DE BARCOS NACIONALES Y EXTRANJEROS		
	T.R.B	T.R.N	Nº DE BARCO	T.R.B	T.R.N	Nº DE BARCOS	T.R.B.	T.R.N.	Nº DE BARCO
TOTAL GENERAL	14'380,913	10'443,898	4947	18'127,549	10'954,028	1729	32'508,462	21'392,390	6676
Sub- Total Terminales ENAPU	11'062,879	7'987,468	4825	13'566,049	8'256,041	1571	24'628,928	16'243,509	6396
Talara	1'958,384	1'517,156	284	671,357	443,510	53	2'629,741	1'960,666	337
Paita (A)	268,278	176,529	39	732,246	353,881	126	1'000,524	530,419	165
(B)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eten	558,547	435,840	35	69,728	42,368	4	628,275	472,108	39
Pacasmayo	-	-	-	10,792	6,709	4	10,792	6,709	4
Chicama	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m
Salaverry	824,817	653,181	70	493,471	331,887	56	1'318,288	986,962	126
Chimbote	1'076,012	839,145	82	1'816,517	1'150,566	158	2'892,529	1'969,711	240
Supé	432,067	324,108	34	271,121	182,937	23	703,208	597,045	57
Huacho	-	-	-	19,066	13,056	1	19,066	13,066	1
Chancay	-	-	-	21,789	13,946	6	21,789	13,646	6
Callao	-	2'531,918	502	8'115,448	4'875,604	1010	11'929,924	7'407,322	1512
General San Martín	853,000	581,948	116	653,636	416,206	71	1'506,636	998,154	187
Matarani	127,763	80,326	19	460,264	284,159	42	588,027	364,485	61
Ilo	275,906	233,872	21	230,614	141,412	17	506,520	373,284	38
Iquitos (A)	167,135	117,375	111	-	-	-	167,135	117,375	111
(B)	193,231	112,345	1861	-	-	-	193,231	112,345	1861
Yurimaguas (B)	115,293	62,125	631	-	-	-	113,293	62,125	434
Pucallpa	397,950	321,600	1020	-	-	-	397,950	321,600	120
Sub Total Otros Terminales	3'318,034	2'456,430	122	4'561,500	2'698,037	158	7'879,534	5'154,162	180
Negritos	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m
Bayovar	2'457,625	1'860,485	62	622,333	503,375	17	3'079,958	2'363,860	70
Pimentel	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m	s/m
San Nicolás	266,440	193,026	15	2'835,245	1'555,522	48	3'191,685	1'748,548	63
Ilo Southern	593,969	402,919	45	1'103,922	639,140	93	1'697,891	1'042,959	138

ELABORACION SUB-GERENCIA TECNICA
AREA DE ESTADISTICA E INFORMATICA

(A) EMBARCACIONES MAYORES

(B) EMBARCACIONES MENORES

T.R.B TONELAJE DE REGISTRO BRUTO

T.R.N TONELAJE DE REGISTRO NETO

S/M = Sin Movimiento

S/I = Sin Informacion

(*) = En Nacionales en Movilizacion



2.4. La Astillería en el Perú

El principal rol de la Astillería en el Perú es asumido por el SIMA PERU, empresa dependiente del Ministerio de Marina pero que tiene representatividad importante en la construcción de Navíos marítimos ya que actualmente la astillería privada sólo se dedica al mantenimiento de barcos especialmente para la actividad privada.

En la última década la importancia del SIMA ha provocado una respuesta en función de la construcción de ciertos barcos de alto bordo como es el buque tanque Capaluon de 25,000 TM construida por la Naviera transoceánica en 1980, El Granelero Marañon de 25,000 construida en 1981 para la CPV, la Motonave Jose Pardo de 20,000 TM también para la CPV, entregada en 1983.

Esta construcción generalmente ha sido orientado para el sector público puesto que el sector privado se ha orientado principalmente chosteadado a alquiler de naves marítimas que ha perjudicado lamentablemente en este sentido a la astillería en general y desviarla la misma hacia objetivos de mantenimiento o de conservación de mares.

2.5. PERSONAL, PRODUCTIVIDAD Y SALARIOS

La diversidad de empresas de transporte marítimo es muy inmensa (en el cuadro adjunto se muestra una relación de

principales firmas) tanto labores en mares como en las labores portuarias, las cuales son influidas decisivamente por la generación de productividad en las labores portuarias de acuerdo al servicio ofrecido. Se considera asimismo que el Puerto del Callao, sus trabajadores tienen los más altos sueldos del país que representa en las tarifas a costos generales de importación y exportación y que alcanzan por buque a 323 Dólares por trabajador en importación y 342 Dólares por exportación, situación que se considera el más alto del mundo (ver cuadro adjunto) y que comparativamente quintuplica a los sueldos en Guayaquil y casi triplica a la de Valparaíso, por lo que estos costos en el Puerto del Callao se consideran políticas y son regidos por la Comisión Reguladora de Trabajo Marítimo que afecta considerablemente el servicio en general.

TIPOS DE TRABAJADORES PORTUARIOS

- a) Estibadores
- b) Marnobiista
- c) Tarjadores
- d) Parihueleros
- e) Vagoneteros
- f) Lancheros
- g) Carreros
- h) de Ribera.

SERVICIOS A LA CARGA IMPORTACION/EXPORTACION TARIFAS (COMPARATIVAS)

(TARIFED US \$ P/M)

CARGA EN				
CONTENEDORES		CALLAO	GUAYAQUIL	VALPARAISO
1 Importación (Desembarque)				
contenedores de hasta 20				
días.		323.00	92.00	166.80
2 Exportación (Embarque)				
contenedores de hasta 20				
días.		342.00	70.00	118.20

FUENTE: ENAPU.

2.6. ASPECTOS FINANCIEROS

Uno de los factores que influye decisivamente en el transporte marítimo es el referido a los costos y precios derivados del accionar operativo que será menester estudiar en éste capítulo.

2.6.1. Costos del Transporte Marítimo

Dentro de la gama ligada al transporte marítimo, los costos operativos influyen decisivamente en ella, incluyéndose aquellos costos directos y que están en función del tonelaje transportado y de la misma capacidad de los barcos, de manera que este factor es primordial para la existencia misma del transporte, sin embargo hay que considerar de que el flujo por la dimensionabilidad del viaje incrementa su costo, estableciéndose una relación directa entre recorrido de viaje y costo del mismo y que le ayuda a establecer costos intermedios de recorridos.

En nuestro país los costos portuarios son los más altos del mundo en comparación con otros puertos. Así puertos como Rotterdam o Hamburgo que se considera importante en el transporte marítimo mundial cuentan el equivalente al 73% y 56% respectivamente considerando que ofrecen mejores y más rápidos servicios. Los costos de los puertos

japoneses (Yokohama y Kobe) fluctúan alrededor del 50% de los del Callao. Mientras que Singapur y Hong Kong equivalen al 36 y 14% respectivamente; Buenos Aires es ligeramente más caro que el Callao lo que se explica por los altos costos del practicaaje al tenerse que navegar vía estuario sumamente externo y que requiere un continente dragado (ver cuadro adjunto).

2.6.2. Tarifas del Transporte Marítimo

Un aspecto de suma importancia es el que se refiere a las tarifas del transporte marítimo entendido como fletes en la cual el desarrollo de ellas esté en función de los costos, que dentro de la economía marítima mundial esté regida por los Acuerdos Navieros: Conferencias en la cual se establecen costos uniformes para todos los puertos y en base a recorridos que deben cumplir en forma uniforme todos los países integrantes de la conferencia, con lo cual se establece una relación de equilibrio que permite evitar la indiscutida competencia naviera por fletes que en el caso de ciertas empresas transnacionales se considera vital para su desarrollo económico transgrediendo libre competencia en el mercado respectivo.

En nuestro país la evolución de los fletes ha tenido una tendencia hacia las bajas que ha sido producto del logro de la introducción en los mares extranjeros de las economías de escala desviado de las construcciones y presión de naves de alto tonelaje (70,000 DW) los cuales si bien en un primer lugar lograron una menor erogación de fletes para nuestra balanza de servicios, la alta dependencia externa en servicios no ha permitido gozar de éstas ventajas y más bien ha perjudicado (caso de la CPV).

Hacia 1980 se tenía por fletes un total de 615'264 miles de dólares con un promedio general de fletes de 22.79 dólares por TM. para 1985 mantener un total de fletes en nuestro país de 386.3 millones de dólares con un promedio de fletes de 19,77 dólares, que sin embargo benefician mayormente a empresas extranjeras ya que estas absorben el 64.1% de los fletes en general (ver cuadro ad junto).

CUADRO COMPARATIVO DE GASTOS PORTUARIOS US

Concepto	Latinoamerica				Europa			Asia				
	Callao	Guayaquil	Santos	B. Aires	Rotterdam	Hamburgo	Hong	Kong	Singapur	Kee Long	Yokohawa	Koge
Uso de Puertos	4200	865	--	5904	--	4215	205	880	2922	1500	1500	
Uso de Muelle	10500	4212	723	--	8316	1715	1320	7047	2593	4941	4941	
Derecho Entrada	--	--	--	10080	--	--	--	--	--	238	238	
Faros y Polizas	1900	5700	833	2520	--	--	--	--	--	--	--	
Atraque y Desatraque	7200	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
Prácticas, remarcadores y varias.	--	2400	2000	8550	9749	8319	1934	1253	1697	7393	8845	
OTROS	2000	500	--	--	485	--	150	71	552	--	--	
TOTAL	25700	13677	3563	27054	18550	14249	3609	9251	7764	13142	13522	
INDICE	100	53	14	107	73	56	14	36	31	52	53	

FUENTE: ENAPU, Para base se ha tomado una nave de 22,000 TAW (Peso Muerto).

2.6.3. Financiamiento

En la actualidad el transporte marítimo en general, tiene un apoyo decidido a través de los agentes representativos del sector, en ello cabe resaltar el hecho de un efectivo pago para la CPV empresa estatal que ha debido explotarse en los últimos años financieramente debido a sus malas condiciones económicas, que lamentablemente no han tenido oportunidad de recuperación pues esta compañía prácticamente se encuentra liquidada.

Es preciso señalar que el financiamiento para el sector funciona a través del sistema bancario comercial en forma normativa y regular de acuerdo a ley.

2.7. EL TRANSPORTE MARITIMO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

El flujo de importaciones y exportaciones marítimas constituyen un acervo de gran contenido económico pues en gran parte de su estructura se desenvuelve el comercio exterior peruano. Posteriormente en mercaderías de gran escala productiva como es el: Sector Minero, agrícola, industrial, etc., que permite asimismo consolidar no sólo el desarrollo de estos sectores, sino dinamizada en cuanto su evolución, en ello es importante señalar que éste flujo ha permitido no sólo al Perú insertar en la econo

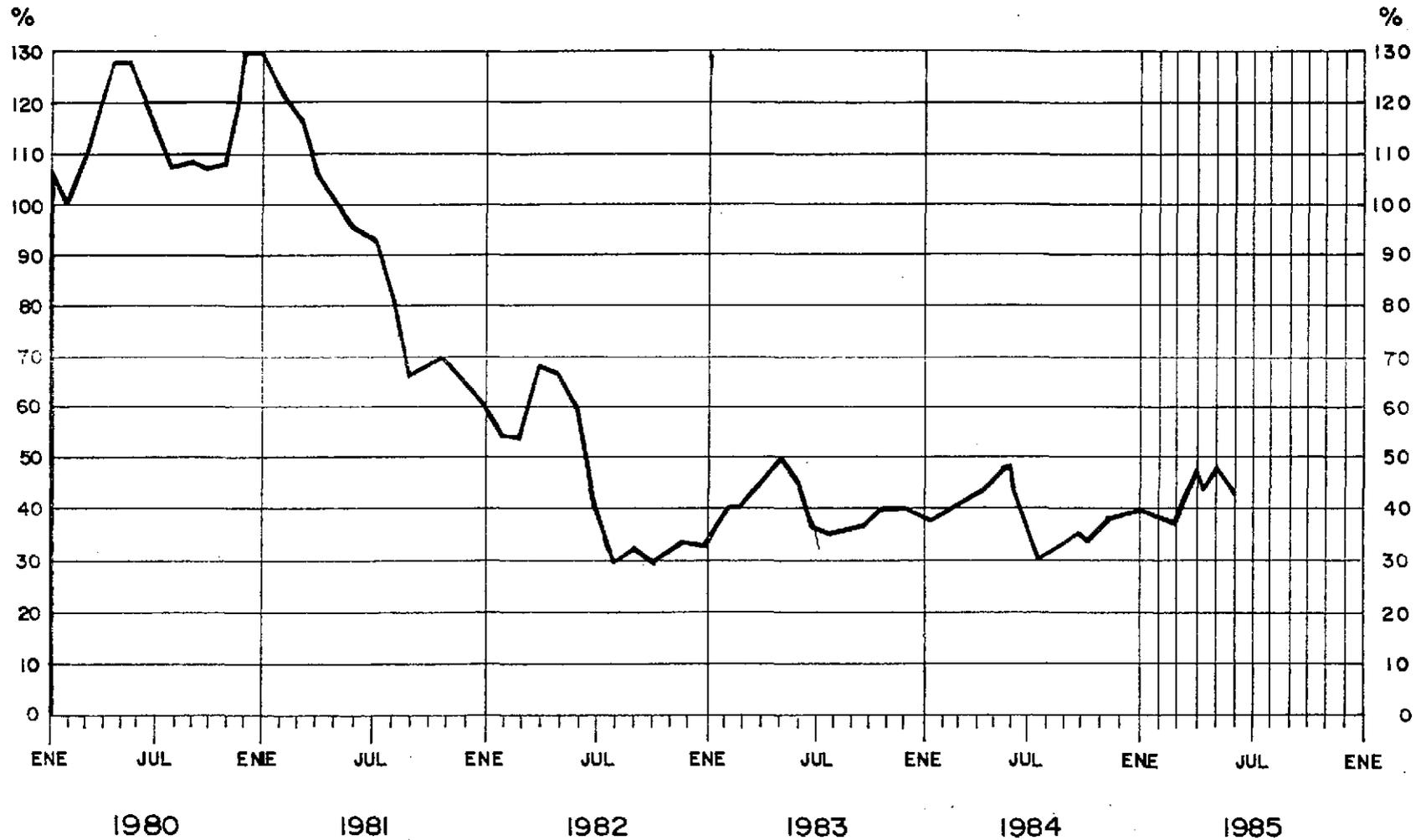
mía mundial, sino formular un aspecto primordial para su desarrollo.

Generalmente esta absorción se ha acentuado en la 2 últimas décadas transformando la industria naviera en estrategia para todo el orbe conllevando una forma de desarrollo que se ha vuelto compleja por el uso de diversas formas de operación ligados tanto a las exportaciones e importaciones que constituyen el foco operativo de dicho desarrollo.

De acuerdo al cuadro adjunto se observa que hacia 1984 se obtiene un total de 10.4 millones de TM por exportación y un 3.6 millones de toneladas por importaciones con un 9.56% con respecto a 1980 y un decremento de importaciones en el mismo período por el 29.2%.

En cuanto a la carga específica la mayor incidencia en el transporte marítimo lo constituye la carga de sólidos que en exportaciones representa un 56.0% de este flujo regido de la carga líquida con el 35.6% y de 8.4% para la carga general, en cuanto a importaciones, la mayor carga corresponde a productos sólidos con el 61.18% de las importaciones seguido de las cargas en general con el 33.9% y de la carga líquida con el 4.92%.

INDICE GENERAL DE FLETES



2.8. LA ADMINISTRACION DEL TRABAJO MARITIMO

El trabajo marítimo debido a la condición de estar ligado al mar, requiere de una especialización en éste sector, sobre todo por el hecho de mantener ella, una dinámica continua y de clara explosión tecnológica, en ella inclusive se participa a las personas en tierra dedicados a labores de Estibaje. El factor trabajo sobre todo su manipuleo operativo constituye un aspecto social indudablemente que acompaña a la renovación tecnológica pues éste sector productivo le da cierto valor agregado al desarrollo económico marítimo, procurando con ello mantener no sólo operativas las naves, sino de insertarse dentro de un proceso de desarrollo económico naviero.

En cuanto su asociación es muy importante citar al sindicato de trabajadores marítimos de gran fuerza sindical en el país y que directamente ofrece al país una administración laboral competente en su accionar.

PESO Y FLETE DE LAS IMPORTACIONES VIA MARITIMA SEGUN TIPO DE CARGA POR EMPRESAS NAVIERAS 1981/1985

IMPORTACION	1,981				1,982				1,983				1,984				1,985			
	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%
TOTALES	3'615,279		377'871,692		2'616,094		252'930,896		3'051,997		204'716,304		2'640,057		181'121,913		2'558,316		160'490,290	
Peruanas	2'084,254																			
C.P.V.	(P) 251,920	59	142'980,624	38	1'355,218	51	91'095,337	32	1'650,667	53	78'406,179	38	1'560,411	59	68'433,207	38	1'400,279	54	61'863,250	38
	(F) 88,316	7	39'636,440	10	189,055	7	26'075,654	9	254,744	3	22'950,706	11	211,485	8	16'371,558	10	108,829	4	14'773,400	9
D.Nac.	(P) 807,757	3	21'490,802	6	37,255	1	7'218,293	3	39,062	1	5'835,921	3	26,032	1	2'744,522	2	34,370	1	3'454,430	2
	(F) 936,201	22	46'255,597	13	750,771	29	45'322,837	16	1'029,454	34	38'039,282	18	857,410	32	33'011,514	18	815,940	32	30'743,670	19
Extranjeras	1'531,025	23	33'397,785	9	378,126	14	11'926,553	4	307,497	10	11'580,269	6	465,484	10	14'305,613	8	440,640	17	12'888,750	8
C. GENERAL	1'717,172	42	234'897,068	62	1'260,966	48	191'835,567	68	1'421,331	47	126'310,126	62	1'973,546	41	112'688,706	62	1'156,037	46	98'727,040	62
Peruanas	599,095		324'671,387		1'133,736		246'141,244		1'156,331		158'756,337		1'114,516		144'365,724		868,504		121'565,160	
C.P.V.	(P) 217,433	35	102'332,440	33	417,946	37	73'370,230	30	471,619	41	54'808,331	34	405,131	35	44'234,413	31	330,015	36	37'896,140	31
	(F) 85,316	13	38'801,126	12	135,307	12	25'006,330	10	254,724	22	22'950,706	14	100,118	9	16'157,448	11	106,701	12	13'740,220	12
D.Nac.	(P) 173,493	5	21'322,802	7	35,455	3	7'187,493	3	39,062	3	5'835,921	4	26,032	2	2'744,522	2	31,870	4	3'365,250	3
	(F) 122,853	10	34'393,672	10	210,234	19	35'565,270	15	98,025	9	19'601,513	12	186,996	17	18'862,369	13	154,321	12	16'427,450	13
Extranjeras	1'118,077	7	13'820,840	4	34,700	3	5'609,134	2	79,695	7	6'420,192	4	91,985	8	6'470,038	5	37,123	4	3'363,210	3
S. SOLIDO	1'665,571	65	216'332,947	67	715,790	63	172'771,014	70	684,312	50	103'948,054	65	709,386	64	100'131,311	69	538,489	62	83'667,309	69
Peruanas	1'437,176		41'020,090		1'313,238		27'969,523		1'477,327		31'113,425		1'343,226		29'615,651		1'565,606		33'540,130	
C.P.V.	(P) 34,547	86	32'621,727	79	937,272	71	17'725,103	63	1'132,996	77	22'376,998	72	1'155,280	36	24'198,794	82	1'034,136	63	22'521,570	62
	(F) 3,000	2	835,314	2	52,758	4	1'069,324	4	120,685	8	2'228,842	7	111,367	8	2'214,074	8	2,123		36,170	
D. Nac.	(F) 597,028		169,000		600		28,900								3,000		3,000		89,120	
	(F) 802,600	36	12'513,307	30	540,488	41	10'257,544	36	797,566	54	15'704,570	60	623,414	50	14'149,145	48	851,868	42	13'937,920	43
Extranjeras	228,396	48	19'105,106	47	343,427	26	6'369,419	23	214,749	15	4'415,586	14	373,499	28	7'835,575	26	377,140	21	3'403,250	25
E. LIQUIDO	232,536	14	8'452,363	21	376,965	29	10'244,416	37	344,800	23	8'734,427	28	187,246	14	5'416,867	18	531,470	34	11'013,500	33
Peruanas	47,984	21	2'020,457	17	169,110		8'820,131		417,841		14'146,492		182,314		7'140,538		124,206		5'485,000	
C.P.V.	(P)								26,151	6	1'218,849	8					34,128	29	1'445,540	26
	(F)																			
D. Nac.	(P) 37,216	16	1'348,618	11					13,173	3	504,357	3					9,751	8	328,260	6
	(F) 10,748	5	671,809	6					12,973	3	714,492	5					26,377	21	1'117,200	30
Extranjeras	184,552	79	10'093,758	83	169,110	100	8'826,131	100	391,638	94	13'627,643	92	182,314	100	7'140,538	100	88,078	71	4'039,460	76

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE ADUANAS. MEF. ANUARIOS

PESO Y FLETE DE LAS EXPORTACIONES VIA MARITIMA SEGUN TIPO DE CARGA POR EMPRESAS NAVIERAS 1981-1985

EXPORTACION

	1,981				1,982				1,983				1,984				1,985			
	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%	T.M.	%	Flt. \$	%
TOTALES	10'415,377		237'393,269		10'996,616		246'682,039		3'666,303		193'362,461		10'556,870		211'301,141		11'411,150		225'689,260	
Peruanas	2'057,156	20	57'925,288	24	2'766,178	25	61'800,041	25	8'823,909	40	61'166,744	32	4'382,271	42	70'408,023	33	6'118,984	45	76'670,540	34
C.P.V. (P)	273,126	3	15'809,252	6	254,194	2	12'549,390	5	202,145	2	8'803,432	5	218,895	2	7'825,145	4	167,073	2	7'433,640	4
(F)	228,199	2	7'997,342	3	1'348,759	12	20'294,650	3	453,522	5	6'060,349	3	22,411		874,682		20,427		949,370	
O.Nac. (P)	1'340,052	13	27'727,557	12	1'095,493	10	26'049,915	11	765,698	8	19'435,895	10	939,604	9	23'326,235	11	1'165,347	10	25'287,190	11
(F)	215,779	2	6'891,127	3	67,431	1	2'909,163	1	3'396,544	23	27'076,068	14	3'201,361	31	38'230,153	19	3'766,137	33	43'000,340	19
Extranjeras	8'358,220	80	179'467,981	76	8'229,437	75	184'373,998	75	5'845,391	50	132'213,717	68	6'174,599	58	140'892,519	67	6'292,166	55	149'013,720	66
C. GENERAL	1'058,574		98'544,724		1'427,695		111'720,695		909,436		79'772,383		1'112,156		37'943,166		1'256,259		95'355,940	
Peruanas	293,044	27	24'677,350	25	215,344	15	18'617,168	17	153,859	17	12'642,475	16	192,916	17	15'156,211	17	247,176	20	16'614,260	17
C.P.V. (P)	103,628	10	9'633,656	10	96,160	7	7'380,419	7	32,179	8	3'350,373	4	79,196	7	3'491,980	4	84,665	7	4'884,260	5
(F)	51,762	5	4'282,051	4	17,580	1	1'135,768	1	11,495	1	769,746	1	9,664	1	514,489	1	9,150	1	677,900	1
O.Nac. (P)	97,748	9	7'369,243	9	91,249	6	7'824,333	7	99,306	11	6'983,285	9	71,624	6	8'311,226	9	137,128	11	9'716,760	10
(F)	29,906	3	3'347,395	3	20,406	1	2'273,548	2	14,885	2	1'539,071	2	33,432	3	2'845,866	3	16,233	1	1'385,940	1
Extranjeras	775,530	73	73'967,374	75	1'212,351	85	93'103,502	33	750,577	83	67'129,908	84	919,240	33	72'787,544	33	1'009,083	80	78'741,630	83
S. SOLIDO	6'663,024		104'538,529		6'962,473		101'247,511		5'818,055		31'647,205		5'735,960		32'430,476		6'391,434		88'653,440	
Peruanas	1'087,828	15	23'525,536	23	1'997,492	29	35'610,478	35	1'639,883	23	23'902,726	29	1'291,438	23	26'308,339	32	1'444,092	24	27'062,683	3
C.P.V. (P)	168,020	2	6'073,389	6	158,334	2	5'165,971	5	169,972	3	5'233,059	6	139,699	3	4'341,015	6	82,408	1	2'549,380	3
(F)	176,427	3	3'716,291	4	1'331,229	19	19'158,885	19	442,027	3	5'290,683	6	13,747		360,748		11,279		272,070	
O. Nac. (P)	533,237	8	11'433,265	11	460,902	7	10'650,082	11	371,315	6	3'607,920	11	438,309	3	10'106,158	12	328,044	6	8'037,350	9
(F)	130,234	2	2'306,611	2	47,027	1	635,540		356,519	6	4'472,044	6	699,683	12	11'400,618	14	1'012,363	17	16'190,300	19
Extranjeras	5'860,096	95	81'012,993	77	4'964,981	71	65'637,038	65	4'478,292	77	57'744,479	71	4'440,592	77	56'242,137	68	4'643,392	70	66'600,340	69
G. LIQUIDO	2'688,780		34'310,015		2'605,448		33'710,838		2'938,812		31'949,873		3'726,754		40'906,810		4'063,407		41'679,880	
Peruanas	766,185	28	9'722,402	26	563,512	21	7'675,400	22	2'822,317	77	29'610,543	77	2'897,917	78	29'048,773	71	3'427,216	84	33'000,618	79
C.P.V. (P)																				
(F)																				
O. Nac. (P)	740,546	26	8'895,281	26	563,242	21	7'575,400	22	297,077	10	3'845,590	12	429,671	12	4'958,901	12	680,125	17	7'535,080	19
(F)	55,640	2	137,121	2					2'038,140	69	20'764,969	65	2'468,216	66	24'084,369	69	2'787,641	67	25'470,630	61
Extranjeras	1'922,595	72	24'537,814	72	2'052,106	79	26'138,433	78	316,595	21	7'339,830	23	810,817	22	11'863,027	29	635,691	16	8'695,200	21

FUENTE : DIRECCION GENERAL DE ADUANAS. MEF. ANUARIOS

CAPITULO III

LAS POLITICAS ECONOMICAS Y SU INCIDENCIA

EN EL TRANSPORTE MARITIMO

La utilización de instrumentos de política económica interna y externa son muy importantes y decisivos dentro del desarrollo de diversos sectores económicos, sin embargo la existencia de ellos muchas veces son más incidentes en uno y menos dependientes en otros; en el caso del transporte marítimo por tener una estrecha relación en el comercio exterior está se acentúa, por lo que es necesario analizar aquellos factores de tipo político incidentes en su accionar en el periodo de estudio.

3.1. Contexto Internacional: Comercio y Proteccionismo

Desde hace más de 30 años el intercambio internacional de productos y servicios ha sido fuente de dinámica de crecimiento económico.

Sin embargo el lento desarrollo que persistió a fines de la década pasada originó una respuesta de los países desarrollados en el establecimiento de un proteccionismo comercial, particularmente a sectores como los textiles, el vestido, el calzado, el acero y la constancia naval, ello inclusive se ha trasladado a países como el nuestro que son sujetos de restricción comercial, en cuanto al evitamiento de transferencias de carga, perjudicando a

las naves nacionales en el logro de óptimos de carga marítima.

Este proteccionismo en un primer momento abarcaba a países como Japón, Taiwan, Corea, Singapur, los cuales dependen sus economías en grado sino de las exportaciones, que provoca en el nivel comercial restricciones sin perjudicar a los países subdesarrollados que todavía son independientes en el desarrollo de exportaciones, pero que dentro de una perspectiva en el mediano plazo, corten dichas posibilidades en ello se acrecienta el tráfico marítimo que en nuestra flota nacional se vea perjudicada con dicho accionar lo cual se traduce en egreso de divisas, así como es aplicable en el comercio internacional, los fletes son cobrados en el exterior, en el caso de importaciones y en el caso de exportaciones, este proteccionismo perjudica y sobre todo los desplazamientos en contenedores, lo cual es desventajoso inclusive para los costos estructurales de las exportaciones y de la misma carga de exportaciones que se ha reducido en forma muy sustancial su flujo.

El proteccionismo en realidad es aplicado por los países desarrollados que son justamente los mercados más competitivos del mundo, esto evita que se forme una industria naval en nuestros países, acentuando nuestra condición de simples exportadores de materias primas, perjudicando con

ello nuestro crecimiento económico y por ende a aquellos sectores que están influenciados por el comercio exterior como es el transporte marítimo.

En la actualidad la tendencia del proteccionismo es muy fuerte y se acentúa debido a la brega económica de los países exportadores especialmente orientales, haciendo peligrar no solo el comercio exterior, sino perjudicando a sectores estratégicos de dicho desarrollo como es el transporte marítimo.

3.2. Política Neo liberal del Gobierno Belaundista

Los elementos básicos que constituyen la política Neo liberal en el gobierno belaundista, poseen varias características fundamentales, que son las siguientes:

A. Orientación del aparato productivo hacia las actividades en las que el país tiene ventajas comparativas. Esta característica implica la integración de la economía al mercado mundial ya que los precios mundiales que rigen dentro de este estado orientaban la producción nacional.

Lógicamente, esto, significa la reducción de las barreras arancelarias y la eliminación de subsidios, puesto que los aranceles y subsidios, al modificar los precios mundiales, distorsionan las decisiones de inversión y producción en la economía nacional.

B. Al interior de la economía el modelo exige la liberación de precios en todos los mercados. Esta liberación según los supuestos del modelo, permitirá el flujo de los factores hacia aquellos sectores productivos o improductivos (servicios) en los que se obtengan los mayores beneficios, obviamente esto es normativo puesto que el estado seguirá contratando los precios básicos de la economía: El precio de la divisa, el precio del crédito, los salarios y algunos precios de mercancías, en especial los precios de los bienes salarios.

C. El estado deberá ir perdiendo importancia en la economía tanto en el control de precios, como en la participación, en la producción de bienes y servicios, asimismo el sector público y la presión tributaria deberán ir reduciéndose al punto de eliminar los edificios fiscales.

D. El flujo de capitales internacionales deberá ser libre para compensar las deficiencias de ahorro interno. Paralelamente, las inversiones directas extranjeras deberán ser alentadas para incentivar la producción.

En todo este enfoque Neo liberal se derrota un libre oportunismo que constituye el centro motor de la economía en cuanto su dinámica y accionar directo con un esquema político divergista y del cual el transporte

marítimo se inserta bajo una modalidad de importancias con contenedores, derivados justamente de la influencia de un transporte multimodal vigente en el mercado.

3.3. Política Intervencionista y Proteccionista del Gobierno Aprista

Apenas iniciado el gobierno aprista en julio de 1985 se establecen nuevas reglas de juego en el sistema, orientadas a reducir drásticamente la inflación y a reactivar el aparato productivo, planteando estrategias cuya absorción hacia la economía serían las siguientes pautas: 1/

1. Favorecer la rentabilidad de la producción en contra de la especulación financiera.
2. Hacer selectiva la reactivación.
3. La rentabilidad y los márgenes de ganancia no deben perjudicar el nivel creciente que deben tener los salarios y la capacidad de consumo de las mayorías nacionales.
4. Incentivar las actividades generadora de divisas de producciones agrícolas e industriales y las exportaciones no tradicionales.

1/ Reactivación y Desarrollo Industrial.
Jorge Peirano Morán. Ed. Fund. Friedrich Ebert. 1986

5. Estimular productivamente la liquidez y las divisas con que cuenta el país.
6. Estimular el ahorro interno.
7. Estimular la austeridad y productividad del gasto público.

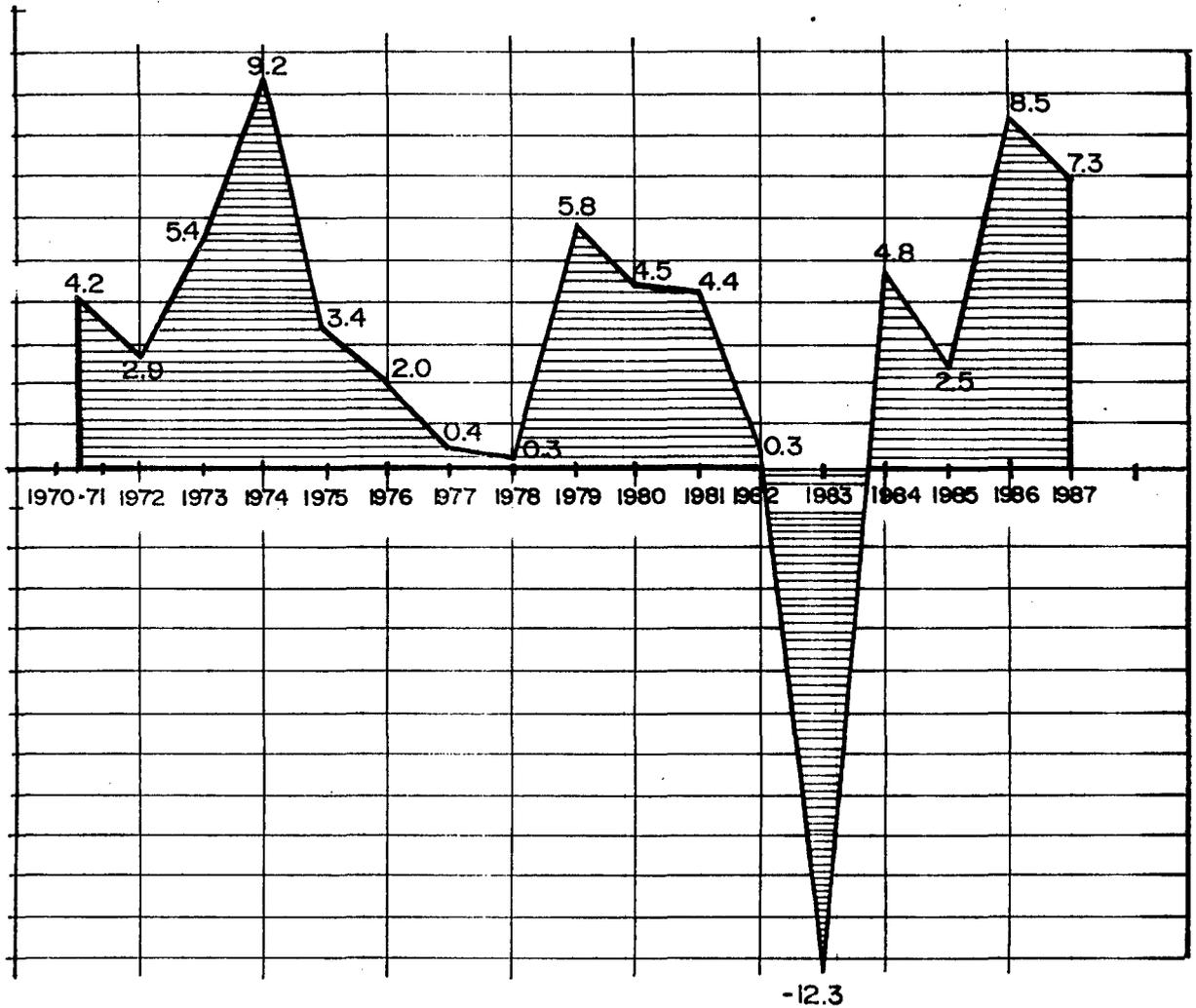
A. Esquema del Incremento de la Demanda Interna

Una de las particularidades del Modelo Heterodoxo están referidas al crecimiento de la demanda interna impulsando la demanda relacionada con el gasto público y que ha logrado con el apoyo del PBI (ver cuadro adjunto); esto se ha logrado vía el incentivo incremento en una mayor emisión de circulante o emisión primaria que complementada con un crecimiento de los ingresos para la población en forma sustantiva y de una congelación del mismo provoca una mayor elasticidad de la demanda por consumo interno en ello intervienen todos los factores relacionados con los costos directos o indirectos para darle un sustento técnico en cuanto el efecto de congelar precios, siendo los más frecuentes: La tasa de interés y la tasa de encaje como instrumentos de control, en el primer caso la reducción de la tasa de interés es de doble en la desiminación del costo financiero y el segundo caso para mantener una posición ventajosa en el crédito para el sector público que garantiza en el largo plazo una ubicación para lograr dicho consumo especialmente efectista en el corto plazo.

Dentro del transporte marítimo y debido al aislacionismo compulsivo del Partido Aprista al disminuir sensiblemente las importancias manufacturales sobre todo de consumo directo industrial, el país no solo se resquebraja en cuanto los actuales modos de transporte marítimo mundial, sino que se

hizo más patente la incomodidad de una flota con peso (DMU) muy por debajo de la tendencia mundial que es de un promedio de 70,000 a 80,000 (DW) peso muerto, situación que no la posee nuestra flota marina.

CRECIMIENTO DEL PBI (1970 - 1987)



NOTA: 1987 = ESTIMADO DEL B.C.R.

FUENTE : BANCO CENTRAL DE RESERVA

B. Control de la Política Económica

Uno de los elementos más utilizados por el gobierno Neo liberal fue el control de los instrumentos de política monetaria especialmente en cuanto la jerarquía del Banco Central de Reserva y de la Superintendencia de Banca y Seguros como entes rectores de la política monetaria en general, pero que conugaba mucho más en el apoyo a la Banca Comercial que a la Banca de Fomento, ello fue necesario justamente para incentivar el uso adecuado de dichos instrumentos dentro de una economía cuya competencia se derivaba de una competencia aguda por el mercado y cuya liberalidad era común, es por ello que en dicho período fue notorio la creación de entidades financieras comerciales, como también incentivó en el cierre de otras (BIC) que le dieron al sistema financiero un control riguroso sobre el fin básico que era la generación de utilidades.

Esta tendencia liberal permitió asimismo una finalidad permisible para una mayor flexibilidad del sistema conectándolo con usos más adecuados para los instrumentos de política monetaria.

CAPITULO IV

Perspectivas de la Planificación del Transporte Marítimo en el Mediano y Largo Plazo

Las crisis periódicas e intermitentes por las que atraviesa el transporte de carga marítima, son tan incidentes en el comercio exterior marítimo y general que muchas veces existen planteamientos para corregir las políticas aplicadas tanto para la reformulación como su reordenamiento, no en función de sus conexiones estructurales, sino en su función operatoria; situación que de solucionarse son solo efectos para el corto plazo; es por ello que plantear correctivos para el transporte marítimo tiene un sustento que deviene en planificar los recursos y con ello planear efectivamente sus lineamientos y programar sus inversiones en forma correcta y en armonía con el desarrollo económico.

4.1. Reacondicionamiento Portuario

Se ha mencionado anteriormente que nuestro parque marítimo es deficitario por lo que en su forma operativa tiene una tendencia negativa, que se ve contrapuesto con el incremento de necesidades de comercio, esto es específico en cuanto la aplicación de políticas sea de promoción de exportaciones como en un aperturismo de importaciones y en donde su influencia se hace evidente en los flujos respectivos.

Las limitaciones pertinentes al parque marítimo generalmente se confluyen en que estos se dividan en dos sectores como son la CPV, y el sector Privado conjunto, empresas que constantemente sufren pérdidas operativas, y que en el caso de este último a pesar de su rentabilidad la falta de una acumulación de capital constante no permite la adquisición de naves comerciales, limitándose a alquilar via "leassing" o préstamos limitados en el tiempo de las naves, corriendo el país los gastos numerosos en el sector.

La noción de acumulación de capital en el sector constituye una de las razones fundamentales de desarrollo del sector, esto se debe a la existencia de una tecnología renovadora en el sector que hace necesaria plantear en cada empresa marítima es por ello que mantener empresas marítimas como la CPV, solo son regazos y perjudican el desarrollo sectorial, sobre todo son empresas que son manejadas burocráticamente y en donde el esquema tecnológico no constituye cualidades de distinción sectorial.

Otra de las particularidades importantes que deben presentarse en cuanto al parque marítimo es la adquisición de naves nuevas dejando de lado la compra por la modalidad de arriendos o en el caso de su aplicación éstas deben ser naves con cierto fuselaje y capacidad de bodega que permiten una economía escolar en su producción del transporte, con la temática de la producción del trans-

porte marítimo en general y bajo ciertos lineamientos de desarrollo sectorial los cuales deben contactarse con el reacondicionamiento portuario que debe adaptarse a la situación de las naves o la tendencia de consistencia mundial del mismo.

4.2. Reestructuración de Agentes Económicos

La problemática más urgente que se señala dentro de los aspectos sustanciales del transporte marítimo es el referente a la posición de los entes dinámicos del sector, como es de la compañía nacional de vapores y el de los entes privados navieros.

4.2.1. Compañía Peruana de Vapores

La situación de la CPV es que ella debe ser reestructurada en base a su capacidad de flota; es una primera instancia es necesaria impulsar el tipo de barco granelero, sobre todo por que los últimos años se ha debido importar fuertemente granos agrarios u otros granos importantes dentro del transporte marítimo, en ello es necesario señalar que la proporción en barcos (%) puede incrementar a 10% y equipararse con los cargueros (ver cuadro adjunto), es doble de señalar que siendo la CPV una empresa con barcos viejos y sobre todo de bajo tonelaje es necesario dotarle de nuevas adquisiciones de alta carga a bordo.

CPV: CAPACIDAD DE FLOTA POR TIPO DE ORIGEN Y BONOS
1986

<u>TIPO DE BARCO</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>TONELAJE UNITARIO</u>	<u>Nº BONOS</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>%</u>
CARGUEROS	Español	13179	5	65895	
	Filandes	13700	6	82200	55%
	Perú Lima	13100	1	13000	
GRANELEROS	Perú Lima	25200	3	75600	25%
SEMICONTAINERS Ro. Ro.	Perú Lima	20000	1	20000	20%
	Italianos	20000	2	40000	
TOTAL :			18	296695	

FUENTE : CPV Dpto. Finanzas y Planeamiento.

4.2.2. Flota Naviera Privada

En cuanto a los aspectos concernientes al desarrollo de la flota naviera privada existe un consenso que tiene en cuanto a su desarrollo programático el cual se ha concentrado mayormente en el chantageo o el alquiler de barcos, situación que ha tenido un mayor nivel de incidencia en el Marco del Modelo Neo Liberal, provocado mayormente por una mejor y mayor oferta de barcos de poco calaje (20 a 30,000 DW) en el transporte marítimo mundial, cuestión que es necesario remediarla en tanto el rol del sector privado en búsqueda de eficiencia y productividad, por lo que sería necesario reorientar y reacondicionar las modalidades de alquiler en base a barcos de gran tonelaje es desmedro de su actual tendencia, lo cual en el largo plazo podría ayudar a consolidar el papel del sector privado dentro del transporte marítimo mundial.

4.2.3. Del Personal Directo e Indirecto

Los factores ligados al desarrollo del transporte marítimo son muy diversos, pero en el caso del personal directo e indirecto se hace necesario planificar su desarrollo programático, especialmente en cuanto al uso de una calificación standa-

rizada, persuasible a una especialización de labores en el campo marítimo cuya modernización se hace más latente debido al avance de las construcciones navieras que se han constituido en elementos sustancial del desarrollo del transporte marítimo.

Es conveniente señalar que la división del trabajo, si bien tiene una consistencia en cuanto al uso constante de labores divididas en el caso del transporte marítimo debe estar ligado a una productividad laboral, sobre todo plasmada en los rendimientos hora/hombre de las principales actividades desarrolladas en un navío de transporte marítimo, lo cual conlleva implícitamente un desarrollo potencial para todas las personas intervinientes en su desarrollo, para ello es necesario darle cierta especialización en centros de calificación a los trabajadores de mayor compulsividad tenga en el proceso del transporte marítimo.

4.3. Tecnología Avanzada en el Transporte Marítimo

La tecnología utilizada en el transporte marítimo, se ha constituido en una fuerza teórica y práctica que en la actualidad constituye una forma sustancial en el servicio del transporte marítimo, en ello se puede apreciar en grado como la existencias de navíos con carga o de menor

manipulación que se ha convertido en sustanciales dentro del proceso de transporte sectorial.

Lamentablemente en nuestro país, las posibilidades de adquirir estas naves son permitibles debido a la existencia de temáticas de compra como son las provenientes del leassing o adquisición de naves de segunda mano que sean dobles para la formalización del comercio marítimo, esto es en cuanto a la dinamización, aunque es necesario indicar que las labores operativas tengan que ser realizadas con técnicas novedosas o que se estén produciendo en forma directa y elemental en navíos extranjeros de manera que su existencia sea tácita en el desarrollo de este sector.

4.4. Priorización de Inversiones

Los aspectos circunsdantes a la orientación de inversiones en el transporte de carga marítima están relacionadas con la política impuesta por los gobiernos de turno en los actos realizados con su favorecimiento o retracción en el ámbito regional.

La temática impuesta en este aspecto se trata para el caso de la centralización, y descentralización implícita en su desarrollo sobre todo portuario.

En el caso de la centralización este puede sintetizarse en el esfuerzo por el incremento del parque marítimo de

carga externa proveniente de una mayor fuerza centrípeta en la acumulación de capital de las empresas marítimas centralizadas en el puerto del Callao, los cuales compulsivamente pasan a orientar sus inversiones en activos bajo cualquier modalidad pertinente en el sistema financiero.

La tendencia hacia la descentralización constituye una solución obligada para que se pueda descongestionar el actual puerto marítimo del Callao, cuya eficacia en el tráfico actual marítimo se encuentra bastante lejos de ser óptimo desenvolvimiento.

Es conveniente en este aspecto de dotar a otros puertos de aquellas inversiones infraestructurales que pueden servir para el tráfico naval de carga, especialmente en lo relacionado a construcciones óptimas de carreteras como en almacenes que puedan servir como complemento logístico en el transporte marítimo u otras construcciones que permitan rápida fluidez en el desplazamiento de mercaderías de importación o exportación.

El estado debe tener cierta concientización en cuanto sus posibilidades de desarrollo sectorial y planificar adecuadamente las inversiones en forma presupuestal.

4.5. Planificación en el Corto Plazo

Por ser conectivos ligados a un desarrollo estructural

del transporte de carga externa, podemos visualizar los siguientes aspectos programativos en el corto plazo:

1. Estructura de una política descentralizada de inversiones en forma compulsiva en el sector pertinente, de manera que ella puede generar por analogía polos de desarrollo sectorial específicamente en construcción de puertos descentralizados.
2. Estrategia destinada a la tecnificación del personal humano ligado al transporte de carga mercante externa, sobre todo en aquellos procesos técnicos fundamentales en el sector.
3. Correlación con el comercio exterior, es decir con los consumidores del servicio, planeando futuros servicios de manera que se pueda preveer en futuros la disminución o elevación del tráfico marítimo externo, especialmente aquellos derivados de la política impuesta por el gobierno para la disminución ya sea de las importaciones como de las exportaciones.
4. Selección de prioridades básicas a introducir en el transporte de carga como es el caso de la contarreivización tratando de que los usuarios verifiquen el sentido comercial de sus ventajas comparativas en el sector.

4.6. Planificación en el Mediano Plazo

Para el desarrollo en el mediano plazo, se puede plantear los siguientes objetivos :

- a) Realización e implementación de una política monetaria que puede facilitar en créditos selectivos al transporte de carga marítima externa, concatenando principios de priorización para el sector.
- b) Adquisición de naves de cierta calificación y priorización tecnológicas, especialmente de aquellas con alta capacidad de bodega.
- c) Implementar todo un mecanismo y campaña regular de publicidad marítima en el Perú, dando a conocer los beneficios de las nuevas modalidades de transporte de carga (multimodal), con la seguridad y eficacia que puede brindar por un alto capacidad de servicio.
- d) Tecnificar en forma absoluta al actual movimiento de carga realizada en almacenes portuarios del puerto del Callao con introducción de programas PERT y CPM en dicho movimiento.
- e) Aplicar una estrategia que se coadyure con el actual modelo de reactivación económica donde se integran el factor parque marítimo, almacenes y logística empresarial.

f) Redimensionar los principales puertos descentralizados del país, contando con los elementos mínimos necesarios para desempeñar un rol positivo en el transporte de carga marítima externa.

CONCLUSIONES ✓

1. El desarrollo del país se circunscribe a su interrelación con objetivos planteados de antemano por el Estado a través del instrumento de política económica denominada Planificación, y que es formulado pragmáticamente a través de los planes de desarrollo económico.

2. Existen variantes clásicas de planificación económica, que pueden dentro de su tratamiento teórico, puesto que en forma práctica en el país sólo se practica la planificación indicativa a través de un proceso de programación económica.

3. En el periodo de estudio 1980-1986 se ha practicado en el país dos Modelos clásicos que son : El Modelo Neo liberal durante la gestión Belaundista y el Modelo de Reactivación Económica en el periodo 1985-1986.

4. El transporte marítimo de carga en el país se ha constituido en la principal vía de transporte de comercio exterior, sobre todo para la carga sólida y líquida y que impacta en el país por la irrogación de un flete calculado alrededor de los 500 millones de dólares y la cual es absorbida en su mayor parte por flotas extranjeras.

5. Existe una continua deficiencia de la flota marítima peruana que provoca que la demanda se oriente a las flotas extranjeras perjudicando con ello a la Balanza de Pagos.

6. La existencia de modalidades de chosteo o alquiler de naves a perjudicado a la existencia de una industria de naves de alto fondo, deviniendo hacia una crisis de la artillería peruana.

7. Existe una concentración de servicios portuarios por el Puerto del Callao perjudicando una forma de mejoramiento de calidad del servicio y de la generación de la productividad.

8. Los costos de transporte marítimo por servicios portuarios son unos de los más caros dentro del transporte marítimo mundial debido a la existencia de un fuerte sindicato portuario.

9. La evolución de las flotas en el periodo de estudio a devenido en una baja continua de los mismos descuidos básicamente de la existencia de una protección comercial que lamentablemente ha perjudicado hacia una capitalización debido a la CPV, más orientado hacia una flota de baja capacidad, que por ventajas comparativas ha frustrado su desarrollo.

RECOMENDACIONES

1. Es importante incrementar la flota marítima peruana mediante la adquisición de naves de gran dimensión que hagan factible el desarrollo de las economías de escala en el sector, a la vez que contribuya al mejoramiento del servicio y también siguiendo la secuencia del proteccionismo comercial que persiste en la actualidad.
2. Incrementar la productividad en el sector portuario contribuyendo a la consolidación de un nivel salarial que debe justificarse en los puertos peruanos puesto que las tarifas son unas de las más altas del país y del mundo.
3. Interrelacionar el mecanismo de la planificación en el transporte marítimo, mediante un trabajo coordinado de los distintos agentes económicos intervinientes en su accionar.
4. Dotar de una legislación que permite contar con un mecanismo promotor del transporte marítimo solo para la incentivación del sector en cuanto a la industria de construcción de naves de alto bordo.

BIBLIOGRAFIA

1. Economía Internacional
Charles P. Kindleberger
Edit. FCE. México 1980.
2. La Planeación del Desarrollo
Jan Tinberger
Edit. Fondo de Cultura Económica. México 1978.
3. Teoría y Programación del Desarrollo Económico
J. Ahumada.
Edit. ILPES. 1975. Stgo. de Chile.
4. Problemas teóricos y prácticos de la Planificación.
Charles Bethelheim.
Edit. Tecnos. Madrid 1979.
5. Economic Geography & World Trade
The Norwegian Shippig Academy
Edit. Swing. Noruega 1980.
6. Plan Nacional de Desarrollo 1975-80 y 1981-85
Instituto Nacional de Planificación.
Lima Perú 1986.
7. Diagnóstico del Comercio Exterior Peruano.
Instituto de Comercio Exterior ICE.
Lima Perú 1987.

8. Estado de la Flota Naviera Peruana y Puertos.
ENAPU
Lima Perú 1985.
9. Economía Marítima
Juan Musso W.
Edit. Callao 1982 Lima Perú.
10. Desarrollo Regional y Dinámica Nacional
Jesús Guillen Marroquin.
Edit. CERA Lima 1985.
11. Las Exportaciones No Tradicionales en el Perú.
Daniel Schydrowsky.
Edit. ADEX Lima 1984.
12. Problemática del Transporte Marítimo y Lacustre.
Ministerio de Transporte y Dirección de Transporte
Acuático.
Lima Perú 1985.
13. Memorias.
Banco Central de Reserva del Perú.
Lima Perú 1987.
14. Cuentas Nacionales.
Instituto Nacional de Estadística.
Lima Perú 1987.

15. Diagnóstico Marítimo 1980-85.

Asociación de Armadores del Perú.

Lima Perú 1987.