

Mayor Infraestructura Para Consolidar el Crecimiento del Sector Transporte en el Perú

País

Elaborado por el Centro de Estudios de la Competitividad y Mercados (CECYM)

Uno de los retos urgentes que enfrenta el país es mejorar su infraestructura básica ligada al transporte. En efecto, de acuerdo al Índice de Competitividad Mundial 2011 del IMD, el Perú se ubica penúltimo en el factor infraestructura (de un total de 59 países), como consecuencia del bajo desarrollo de su infraestructura básica (puesto 54), así como de la científica y tecnológica. La brecha (estimada a 2008 por el IPE en cerca de US\$ 13,961 millones) en infraestructura de transporte demuestra que, a pesar de los avances realizados, el enlace entre centros de consumo y producción aún es deficiente, lo que se refleja en una menor competitividad transversal a todos los sectores.

A pesar de lo anterior, el transporte en el Perú ha reportado un crecimiento notable en sus diversas modalidades, en línea con la facilitación del ingreso de la inversión privada orientada a superar el rezago de la infraestructura. Salvo los años 2001 (-0.2%) y 2009 (-0.6%), la década anterior se tuvo tasas de crecimiento por encima de la actividad económica, con el transporte terrestre como el más importante, al representar el 80% del VAB sectorial, mientras que el transporte aéreo aportó el 3% y el acuático, el 2%.

Oferta

En el primer semestre del presente año, el transporte avanzó 7.8%, y destacó el dinamismo del transporte modal marítimo, al expandirse en 30%, seguido del aéreo (22.9%) y el terrestre (3.9%). En el crecimiento marítimo destacó la mayor operatividad del Muelle Sur en el Callao, a cargo del consorcio DP World, proyecto que al culminar su primera etapa movilizaría 850,000 TEU anuales, mientras que el transporte terrestre reflejó el crecimiento de los principales mercados regionales.

La estructura en el mercado del transporte según modalidad es heterogénea, con un parque acuático de 905 naves (que creció 28.8% en 2010 como consecuencia de la mayor adquisición de naves), un parque vehicular para el transporte terrestre altamente atomizado (7,973 unidades para el transporte de pasajeros, 148,759 para el transporte de carga y un incipiente transporte ferroviario) y un segmento aéreo con una alta concentración en pocas empresas.

Infraestructura Para el Transporte de Carga

La infraestructura que soporta el transporte de carga en el Perú, si

bien creció en los últimos años, aún no posee las condiciones para soportar a un sistema integrado de transporte que permita con eficiencia niveles adecuados de transitabilidad, confiabilidad y seguridad. Asimismo, según modos de transporte, el crecimiento de la infraestructura ha sido heterogéneo, tanto en ámbito como en calidad.

La red vial cuenta con una longitud de 84,245 km, y el 28% corresponde a la red nacional (de la cual el 70% se encuentra en buen estado), el 31% a la red departamental y el 41% a la red vecinal. Asimismo, solo el 18.2% de la red vial se encuentra pavimentada (15,313 km). Por su parte, la red ferroviaria mantuvo su longitud durante los últimos años (1,956 km), caracterizada por tener gran parte de su extensión bajo la modalidad de concesión para su operación y mantenimiento.

La infraestructura aérea nacional está constituida por 110 instalaciones aeroportuarias (11 aeropuertos internacionales, 26 aeropuertos nacionales, 65 aeródromos y 8 helipuertos), mientras que el sistema portuario nacional consta de 134 instalaciones portuarias (60 marítimas, 65 fluviales y 9 lacustres).

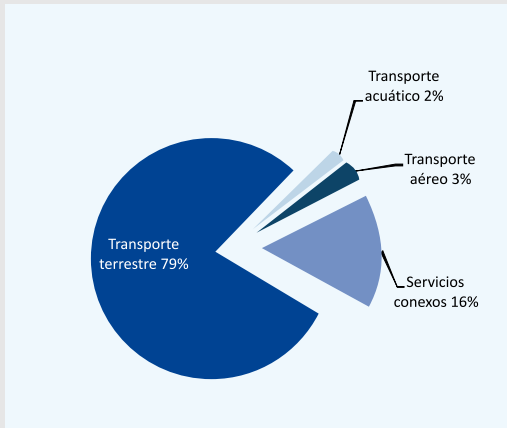


Figura 1. Estructura porcentual del sector transporte, 2010. Adaptado de INEI. Elaborado por CENTRUM Católica.

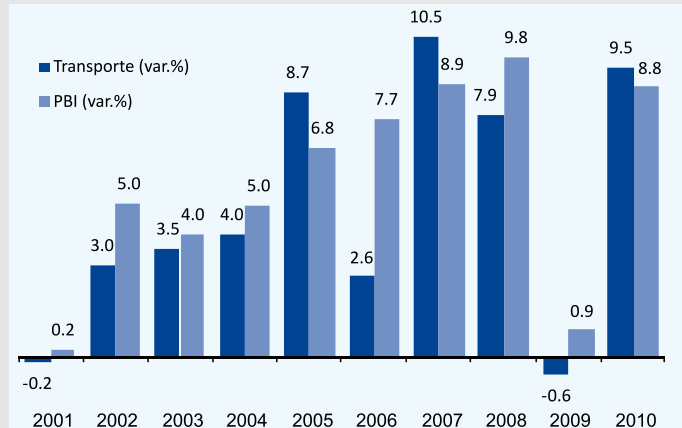


Figura 2. Dinamismo del subsector transporte y del PBI total. Adaptado de INEI. Elaborado por CENTRUM Católica.

Transporte Terrestre de Carga

El transporte terrestre (carretera y ferrocarril) es el más importante del país, ya que mediante esta modalidad se moviliza cerca del 95% del total de la carga nacional. El avance del transporte de carga por carretera se ha reflejado en el aumento del número de empresas de transporte autorizadas, que en último año llegó a 56,504; cifra mayor en 12.4% respecto a la registrada en 2009. Asimismo, el mismo año, el flujo de vehículos pesados a nivel nacional se incrementó en 2%, al sumar 20,866 miles de unidades.

Por su parte, el transporte ferroviario de carga movilizó 9'028,000 de TM en 2010, monto menor en 9.9% respecto al de 2009, debido a la menor carga transportada por Southern Perú Copper (-16.6%). Sin embargo, la carga transportada por Ferrovías Central Andina y Ferrocarril Trasandino se incrementó 7.4% y 3.8%, respectivamente. Cabe señalar que el 65% del total de la carga transportada por vía férrea fue realizado por Southern Perú Copper.

Transporte Marítimo de Carga

En el último quinquenio, el transporte de carga por esta modalidad creció a un ritmo promedio anual de 7.6%, en línea con el incremento del intercambio comercial (16.9%), y se movilizaron un total de 70.6 millones de TM de la carga generada en 2010. En línea con la geografía peruana y la concentración de centros de consumo y producción, los puertos marítimos fueron

los más importantes, con el 97.8% del total movilizado (69 millones de TM), mientras que el porcentaje restante se realizó por puertos fluviales (1.6 millones de TM).

A nivel de puertos, tanto de uso público como privado, se tuvo al Callao como el hegemónico, ya que concentró el 44.6% del total movilizado (31.5 millones de TM) en 2010, seguido por el puerto de Pisco (6.2 millones de TM), Talara (5.2 millones de TM) y Matarani (4.5 millones de TM). Respecto al tipo de carga, el 41.6% del total correspondió a graneles líquidos, seguidos de cerca por graneles sólidos (34.7%) y mercancías contenedorizadas (18%). El restante 5.7% correspondió a mercancía no contenedorizada y carga rodante.

Cabe destacar que el cabotaje, definido como el transporte de mercancías entre puertos a nivel nacional, no ha tenido un desempeño favorable como modalidad de transporte. Si

bien movilizó el 20.7% de la carga total en los puertos en el año 2010, el cabotaje se concentró principalmente en el movimiento de graneles líquidos (combustibles), al llegar al 46.2% del total de dicha mercancía, situación que se ha mantenido casi invariable en los últimos años, lo que refleja su inexistencia como medio alternativo para el transporte de mercancía entre centros de consumo y producción. Callao, Talara y Pisco fueron los principales puertos de carga.

Diversos factores afectaron el desempeño de dicha actividad, como los continuos cambios normativos y la carencia de una política de incentivo a su desarrollo. Sin embargo, la perspectiva de crecimiento en el mediano plazo de la actividad económica a nivel regional, el mayor tráfico terrestre y la mejora de la infraestructura portuaria podrían incentivar el despegue de dicha actividad, en la medida también que la oferta se adecúe a los requisitos de los generadores de carga. ☐

