



PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN Y/O DIFUSIÓN

OPINIÓN

JOSÉ LUIS BONIFAZ ROBERTO URRUNAGA

Investigadores del Centro de Investigación de la
Universidad del Pacífico (CIUP)



Competencia portuaria

¿Es necesaria la regulación de tarifas en el puerto de Chancay?

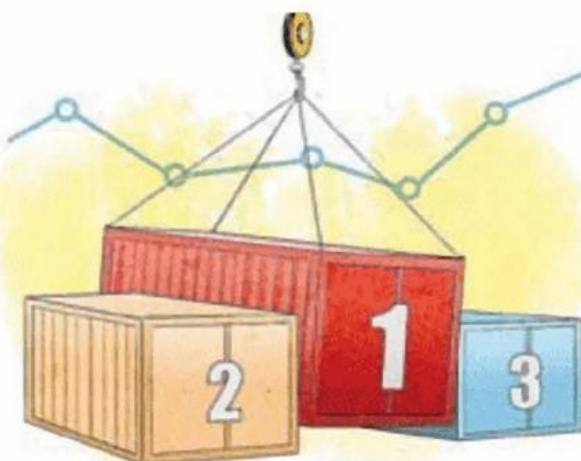
El próximo inicio de operaciones del terminal portuario de Chancay genera expectativas y retos. Uno de éstos tiene que ver con los impactos que tendrá sobre la competencia con otros puertos del país e incluso con aquellos de la costa oeste de Sudamérica, así como en la regulación de tarifas.

La probabilidad que se reduzca el poder de mercado de cada puerto es mayor con el ingreso del puerto de Chancay, debido a la reducción de restricciones en la capacidad operativa portuaria en la zona central del país, que depende de los terminales del Callao. No obstante, debe evaluarse los costos y tiempos para trasladar mercancías por transporte terrestre, pues por lo caótico que es podría limitar la competencia.

Al tratarse de un puerto de uso público debe estar bajo la supervisión del Ositrán. La regulación tarifaria, al ser excepcional, requiere determinar si los servicios básicos enfrentarán competencia, básicamente los referidos a la carga transportada mediante contenedores. Para ello, es indispensable un estudio sobre las condiciones de competencia que debería publicar el Indecopi como autoridad responsable. Dicho análisis debe consi-

derar tanto a Chancay como a los terminales del Callao: Muelle Sur y Muelle Norte. Si se concluye que habrá competencia entre estos puertos además de no proceder la regulación de tarifas por dichos servicios en el terminal de Chancay, se justificaría la desregulación de tarifas en los terminales del Callao. Al respecto, de acuerdo con el Ositrán, los dos terminales del Callao están próximos a una revisión tarifaria programadas para el Muelle Norte (APM) en el 2026 y para el Muelle Sur (DPW) en el 2025.

El artículo 18 del Reglamento General de Tarifas del Ositrán establece que dichas revisiones deben incluir un análisis de competencia de los servicios regulados, pues la regulación podría ser innecesaria si se verifica suficiente competencia. Según



“**Los dos terminales del Callao están próximos a una revisión tarifaria programadas para el Muelle Sur (DPW) en el 2025 y para el Muelle Norte (APM) en el 2026”.**

datos de la Autoridad Portuaria Nacional, en el 2023 DPW dominaba el mercado con el 52.62% de TEU movilizadas. En contraste, APM tenía una participación de 35.73%. Sin embargo, se espera que las navieras de la Ocean Alliance (integrada por Cosco) transfieran sus operaciones a Chancay, permitiéndole captar un 20% del mercado en el 2025 con crecimiento sostenido. No obstante, los contratos vigentes limitarán la sustitución en los primeros años.

El puerto de Chancay transformará la estructura competitiva del mercado portuario peruano, desafiando la concentración histórica del Terminal Portuario del Callao. En servicios como amarradero y embarque/desembarque de TEU, se proyecta una reducción en la concentración, equilibrando la dinámica competitiva y favoreciendo la desregulación tarifaria.

Por último, la desregulación no implica que el Ositrán se despreocupe del tema. Al contrario, debería mantener el monitoreo y estar preparado para reactivar la regulación ante posibles conductas no competitivas.

Opine:

[f @Gestionpe](#)
[X @Gestionpe](#)
[in Diario Gestión](#)

Las opiniones vertidas en esta columna son de exclusiva responsabilidad del autor.