

El cabotaje en el Perú y en el mundo

Cabotage in Peru and the world

Recibido: 02 de abril del 2020 | Aceptado: 21 de junio del 2020

César Arrese Chávez .

<https://orcid.org/0000-0002-7805-1161>

Capitán de Corbeta de la Marina de Guerra del Perú, Maestro en Gestión y Docencia Educativa por la Universidad Marcelino Champagnat. Ha seguido el curso Básico de inteligencia, Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor.

Email: arres002@icloud.com

57

Resumen: El objetivo de la presente investigación es detectar los conceptos claves que permitan determinar los pasos a seguir para implementar una política que favorezca el cabotaje peruano. Si bien en el mundo existen partidarios por una total liberalización del mercado, existen países importantes que lo protegen mediante leyes muy estrictas aduciendo cuestiones de interés y seguridad nacional. En la investigación bibliográfica se pudo identificar conceptos como evolución histórica del cabotaje, movilidad y red marítima, conciencia situacional marítima, definición de puerto, retos relacionados al mar, perspectiva económica, acciones y normas en favor del cabotaje, el cabotaje en el mundo y como parte de él, el cabotaje peruano y sus ventajas en su relación al transporte multimodal. Se pudo concluir que hay mucho trabajo por realizar, a nivel de infraestructura como de reglamentación para convertir al cabotaje en una opción que reemplace al transporte terrestre muy arraigado en la actividad comercial peruana y como instrumento rápido, eficiente y de bajo costo ante situaciones de emergencia.

Palabras clave: Cabotaje, perspectiva económica, red marítima, reglamentación.

Abstract: The aim of this research is to identify the key concepts that will allow us to determine the steps to implement a policy that benefits the Peruvian cabotage. Although there are supporters in the world for a total liberalization of the market, there are several important countries that protect the market through extremely strict laws based on national interest and security. In this bibliographic research, concepts such as the historical evolution of cabotage, mobility and maritime network, maritime situational awareness, port definition, challenges related to the sea, economic perspective, actions and regulations in favor of cabotage, cabotage in the world and as part of it, Peruvian cabotage and its advantages in its relation to multimodal transport could be identified. It was concluded that there is a lot of work that has to be done at the infrastructure and regulatory level to make cabotage an option that replaces land transport, which is deeply rooted in Peruvian commercial.

Key words: cabotage, economic perspective, maritime network, regulation

INTRODUCCIÓN

Los puertos son esenciales en el transporte marítimo, sobre todo para las economías de los Estados y las redes de comunicación. Desde el punto de vista económico, este transbordo es clave para una nación a través del comercio y el manejo de los recursos naturales. Por lo tanto, una ley de cabotaje sin fondos económicos deviene en personal e infraestructura insuficientes (Anele, 2018; Dalaklis & Baxevani, 2017).

La comprensión efectiva de la actividad asociada al dominio marítimo podría impactar en la seguridad, la economía y el ambiente. Tener conciencia de la situación marítima a través de la fusión de la información proveniente de diferentes fuentes podría expandir el alcance de las aplicaciones de red del tráfico marítimo a nuevos ámbitos (Fernández et al., 2018).

La liberación del comercio podría significar que aquellas actividades económicas que tienen altos costos de producción y que han sido capaces de llegar seguidamente a lugares recónditos donde la producción resulte siendo más barata, devenga posteriormente en bienes y servicios más accesibles por la gente. Por otro lado, efectos negativos, a tener en cuenta sobre la liberalización podrían ser el desempleo, la caída de los precios, la pérdida de la producción local, y una dependencia creciente de las naciones extranjeras (Paixão & Lyridis, 2018)

Una ley de cabotaje marítimo es una legislación publicada por un país costero en particular para conducir exclusivamente sus operaciones navieras domésticas. Por lo tanto, es necesario el dinero y las leyes pertinentes que aseguren la

transferencia tecnológica para conseguir un régimen de cabotaje adecuado y efectivo (Anele, 2018; MINCETUR, s. f.; Pretell, 2017; Wong et al., 2019).

En el área económica europea existen países que han liberalizado el cabotaje para los Estados miembros, pero existen otros que ofrecen incluso una liberación completa para los Estados que no son miembros. Sin embargo, también hay naciones que no tienen ninguna política de cabotaje marítimo. Por otra parte, la reglamentación africana apoya el establecimiento de compañías nacionales y regionales navieras de cabotaje marítimo. Las medidas restrictivas con relación al cabotaje, usualmente se dan por razones proteccionistas, la seguridad nacional o el bien público (Wong et al., 2019).

Debido al cabotaje, cerca de la cuarta parte de la carga que viaja por tierra en el Perú pasaría al mar, transportando eficientemente las mercancías y abaratando los costos. Sin embargo, el cabotaje en el Perú es prácticamente inexistente ya que el transporte carretero es su principal medio de transporte, desencadenando un daño al medio ambiente (Arce, 2017; Barrios et al., 2017; Ccanto, 2017, 2018; MINCETUR, s. f.; Pretell, 2017).

El cabotaje marítimo tiene ventajas de seguridad, eficiencia y rentabilidad. Dicha actividad ante eventos adversos como los desastres naturales, demostró en el Perú ser muy útil y versátil, pues permite el traslado de los equipos médicos, de emergencia, los alimentos, y todo lo necesario para la reconstrucción de las ciudades que quedaron bajo escombros (Arce, 2017; Maúrtua, 2017; McBride, 2013).

Cabe precisar que el cabotaje marítimo que es una opción atractiva para el desarrollo del Perú, por lo cual la presente investigación tiene como objetivo brindar nuevas luces en su implementación ya sea mediante una adecuada legislación, el mejoramiento de la infraestructura y finalmente, una visión ordenada y responsable del desarrollo de nuestro país

MARCO CONCEPTUAL

Evolución del cabotaje en el tiempo y retos con relación al mar

En la antigüedad, la conectividad marítima se daba tanto en el dominio económico como religioso. Las comunidades, estados e imperios han usado los patrones surgidos de las redes en su propio beneficio por su flexibilidad para resolver las crisis de corto plazo, cambios económicos de medio término y transformaciones económicas de largo aliento e incluso el crecimiento económico (Kowalzig, 2018).

A través del tiempo, las fuerzas políticas, estructurales y económicas han obligado a los países a escoger sus políticas comerciales. No es claro en qué momento el cabotaje empezó como un principio legal, sin embargo, los datos muestran que Portugal fue la primera nación que implementó leyes para regir el cabotaje en el siglo XV, mientras que los franceses lo hicieron recién en el siglo XVI para reglamentar el comercio regional, nacional y colonial (Chaline et al., 2008). Las leyes de cabotaje cuando aparecieron sirvieron para proteger no solo el comercio costero de un país y restringir tal transacción a las naves nacionales propias u operadas por compañías navieras privadas, sino también el comercio realizado entre el país y sus respectivas colonias. El comercio y las operaciones marítimas se concentraron en las manos de algunas personas y muchos conflictos bélicos ocurrieron con el objetivo de dominar el mercado. Tal situación duró hasta el fin de la segunda guerra mundial cuando las últimas colonias europeas consiguieron su libertad y establecieron sus propias compañías navieras. El concepto de cabotaje, por lo tanto, cambió para ser más restricto (Paixão & Lyridis, 2018).

Las políticas navieras en la era de la post guerra cayeron en nuevas categorías, es decir, medidas de asistencia financiera e incentivos fiscales, el personal y el entrenamiento, y las medidas políticas navieras externas. En el Libro Blanco, publicación editada en el año 1985, la Comisión Europea presentó 300 medidas destinadas a eliminar los controles físicos y fronterizos, las regulaciones y las diferentes tazas fiscales que impedían la formación de un único mercado europeo. La caída de las barreras para liberalizar el mercado de cabotaje de la Unión Europea ocurriría en 1992, cuando el concejo europeo entregó a los propietarios de las embarcaciones la potestad de proporcionar servicios de carga y cabotaje de pasajeros dentro de un Estado miembro distinto, a donde la embarcación fue registrada, siempre y cuando los buques cumplieran con todos los requerimientos legales para llevar a cabo el citado cabotaje (Paixão & Lyridis, 2018).

Los océanos cubren un 71% de la superficie terrestre, su gran extensión impide su monitoreo y vigilancia, constituyendo un gran reto por superar la supervisión de áreas costeras y de mar abierto. Este enorme escenario es el lugar de numerosas actividades que tienen un gran impacto en la seguridad, la economía y el medio ambiente (Fernández et al., 2018).

Definición de puerto

La definición de puerto ha evolucionado con el tiempo y hoy varía según las disciplinas. Originalmente, era fuertemente identificado con el puerto natural, es

decir el área de mar que, debido a su costa adyacente, morfología, y profundidad, constituía un lugar seguro para el arribo de los barcos. Con el paso del tiempo, los puertos se han convertido en un elemento principal del transporte marítimo, adquiriendo importancia principal para las economías de los Estados y las redes de comunicación. Los avances tecnológicos, así como el incremento del transporte en el mar, realzó su papel en la economía, y los puertos fueron vistos como medios significativos para el desarrollo regional. Las perspectivas de fuerza y desarrollo de los puertos dependen del curso seguido por la industria del transporte, la cual a su vez depende del estado de la economía global. Según su tamaño, localización y uso principal, los puertos se dividen en muelles, conglomerados portuarios con varios terminales, puertos marítimos, puertos fluviales, puertos interiores, puertos pesqueros, puertos de carga, etc. (Dalaklis & Baxevani, 2017).

Definición de Cabotaje

Hoy, el cabotaje se refiere a los servicios navieros realizados dentro de un área marítima restringida e incluye los servicios entre puertos localizados a lo largo de la costa de un país, los servicios de cabotaje insular y los servicios de suministro fuera de las costas. El cabotaje en relación con la navegación se refiere en exclusividad a las operaciones del tráfico marítimo tanto en la costa como en aguas interiores en el territorio de un país. El término de cabotaje, termina definiéndose como la carga de bienes transportada por medio de embarcaciones para llevarla de un lugar del territorio nacional a otro, e incluye a bienes relacionados a la exploración, explotación o el transporte de recursos minerales o no vivientes (Anele, 2018; Paixão & Lyridis, 2018).

Para d'Alessio (2012), sin embargo, el cabotaje sería el transporte de bienes o pasajeros de un puerto o lugar en un Estado, hacia otro en el mismo Estado (cabotaje nacional). Por otro lado, el gran cabotaje que corresponde al transporte entre puertos situados en diferentes mares se constituye en el cabotaje internacional. Se aplica también lo anteriormente mencionado al caso del transporte aéreo comercial.

Finalmente, el cabotaje podría ser visto también como el vehículo mediante el cual los operadores de los barcos se implican en las actividades navieras sirviendo al transporte de mercancías y pasajeros (parte más eficiente de la cadena logística) sin perder de vista la costa, es decir, en cortas distancias y sin abandonar el territorio nacional (navegación menor). (Anele, 2018; Maúrtua, 2017; MINCETUR, s. f.; Pretell, 2017).

Conciencia Situacional Marítima

Con respecto a la política y reglamentación, en el 2009, la Comisión Europea definió la Conciencia Situacional Marítima como la comprensión efectiva de la actividad asociada al dominio marítimo que podría impactar en la seguridad, la economía o el ambiente de los Estados miembros (Fernández et al., 2018).

Las recurrentes mal interpretaciones, la falta de comunicación, y la inexistente coordinación están íntimamente ligadas a los accidentes e incidentes marítimos. En tal sentido, controlar el tráfico marítimo resulta un reto, ya que los patrones observados de los movimientos de las embarcaciones serían el objetivo que a su vez depende de contextos ocultos, específicos al dominio marítimo, tales como el clima, las regulaciones del tráfico, la legislación, los acuerdos de comercio, y las prohibiciones. (Mansson et al., 2017; Osekowska et al., 2017).

Por lo tanto, el conocimiento de las situaciones que vuelven a ocurrir presenta la oportunidad de optimizar cualquier modelo en términos de que tan rápido los patrones se crean y que tan bien una generalización es acorde a los datos existentes, en función a sus valores típicos y distribuciones, con el objetivo de hacer predicciones ante riesgos potenciales habiendo previamente eliminado la información redundante y desfasada. Por otra parte, es necesario tomar en cuenta la extensión del cambio, es decir, la falta de similitud entre situaciones sucesivas, tales como una temporada de pesca intensa seguida por un periodo de prohibición, o la fluctuación lenta del tráfico de carga debido a las tendencias comerciales (Osekowska et al., 2017; Zhen et al., 2017).

Movilidad y red marítima

Las condiciones climáticas, frecuentemente cambiantes y la geografía en la antigua Grecia favorecieron el cabotaje que consistió en movimientos cortos a lo largo de las costas y de los canales estrechos, y produjeron incontables itinerarios, requiriendo flexibilidad y propiciando el oportunismo en los viajes. En un espacio transcultural, con climas cambiantes, división de recursos, y productividad irregular, la movilidad marítima es una estrategia de sobrevivencia y de reducción de los riesgos pues se constituye en una fuente de oportunidades. En la actualidad, tanto la complejidad como el volumen del tráfico marítimo requieren, sin embargo, una forma de control del tráfico de embarcaciones para optimizar su flujo, proteger el medio ambiente y garantizar la seguridad (Kowalzig, 2018; Zhen et al., 2017; Zheng et al., 2013).

Las redes siempre están creciendo, creando nuevas rutas, agregando nodos y produciendo accesos directos. Los conglomerados locales tienden a estar

densamente interconectados lo que corresponde al primer principio de la formación de redes (la dinámica de los pequeños mundos). Los centros bien conectados tienden a atraer la mayoría de nuevos nodos constituyendo el segundo principio de la formación de redes (la unión preferencial) (Kowalzig, 2018).

Por lo tanto, el primer paso para crear una red de tráfico marítimo es determinar los puntos de ruta que incluyen la entrada, salida y las áreas destinadas para ser un puerto. El tráfico marítimo cambia con el paso del tiempo requiriendo crear puntos de ruta que evolucionen. Finalmente, tener conciencia que la situación marítima podría expandir el alcance de las aplicaciones de red del tráfico marítimo a nuevos campos (Fernández et al., 2018).

Perspectiva económica

Debido a las transformaciones radicales traídas por el cambio climático, la industria naviera está enfrentando desarrollos sin precedentes (Walsh et al., 2019). La liberación del comercio y la capitalización de áreas de ventaja comparativa, han traído

beneficios económicos a numerosas actividades incluyendo la industria naviera siempre y cuando las exportaciones hayan sido mayores que las importaciones. Aquellas actividades económicas que implican altos costos de producción y que han sido capaces de llegar hasta los lugares más lejanos del planeta para producir o vender sus productos y servicios han conseguido abaratar sus costos y por lo tanto sus productos. Han sido capaces de evolucionar partiendo de lo nacional hacia lo internacional y de allí hacia lo global participando de conglomerados económicos importantes y propiciando un sinergismo y una difusión del conocimiento. Sin embargo, no se pueden ignorar los efectos negativos como el desempleo, la caída de los precios, la pérdida de la producción local, y una dependencia creciente de las naciones extranjeras (Paixão & Lyridis, 2018).

Por lo tanto, prestando atención a los aspectos positivos y negativos, el transporte marítimo debería ser considerado la columna vertebral de la globalización y como extremadamente vital para las economías del momento por la extensión geográfica del mar y su importancia en el comercio internacional. Finalmente, para que una ruta se convierta en atractiva en términos económicos y a escala global, requiere que exista un cierto volumen de carga transportada permanentemente y que ascienda aproximadamente a 40 millones de toneladas métricas al año (Dalaklis & Baxevani, 2017).

Acciones en favor del cabotaje

Los fondos adecuados en las inversiones para el desarrollo de infraestructuras navieras y de transporte humano, así como la modificación de las leyes para eliminar recargos y la inclusión de la transferencia de tecnología y otras salvaguardias, son imperativas para garantizar un régimen de cabotaje adecuado y efectivo. Dicha actividad, para ser llevada a efecto, necesita de puertos, muelles, canales de acceso, instalaciones de carga y descarga, almacenaje, etc. y de medios necesarios para complementarse con los modos de transporte terrestre, y requiere la ubicación de nuevas instalaciones portuarias dentro de las zonas existentes, así como la construcción de nuevos puertos. Adicionalmente, la eficiencia del servicio dependería del grado de automatización. Se debe propiciar también, una adecuada educación marítima basada en el estudio de la Marina Mercante, que nos permita recuperar la conciencia de cuánto dependemos de nuestro mar, para nuestra supervivencia y beneficio a futuro (Anele, 2018; MINCETUR, s. f.; Pretell, 2017).

Se debe buscar e incentivar que el grueso de la carga se movilice por vía marítima. Si se lograran los objetivos, los barcos, ya sean peruanos o extranjeros, vendrían a cubrir la demanda y el cabotaje se activaría impulsando el comercio interno. Más aún, se debería buscar la multimodalidad, es decir, montar el camión y el contenedor en un barco y activar el transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping) que ya ha sido implementado por la Unión Europea (Pretell, 2017).

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo indica que, es necesario desarrollar un Sistema Integrado de Transporte que garantice un adecuado nivel de servicios, en términos de cobertura y eficiencia. En primer lugar, se debe desincentivar el transporte por carretera, desarrollado como resultado del predominio de intereses ajenos al desarrollo nacional y, principalmente, a la competencia desleal. En siguiente instancia, se debe construir un terminal portuario de atraque directo en el puerto de “Eten”. Posteriormente, se debe realizar un estudio de mercado, y considerar como elemento de

la demanda, sólo las mercancías susceptibles de ser transportadas por cabotaje. Finalmente, para determinar el tamaño y número de naves, se debe utilizar un modelo de cómputo que permita variar las hipótesis y estimar sus efectos (MINCETUR, s. f.).

Se podrían implementar nuevos servicios, como el Roll-on/Roll-off, trasladando camiones con contenedores y mercancías en los barcos y recogidos después en el lugar de destino, disminuyendo así el costo de transferencia intermodal.

Sería bueno también brindarles a las compañías navieras las facilidades para que destinen embarcaciones a atender travesías cortas. Por el lado peruano es necesario que las empresas interesadas en desarrollar este servicio cuenten con los procedimientos específicos para agilizar las operaciones y con las facilidades de las autoridades portuarias (sistemas, controles, procedimientos y seguridad) (Ccanto, 2017; McBride, 2013).

Finalmente, el Banco Mundial le propuso al Perú establecer una agenda de competitividad logística, que incluía la liberalización total del cabotaje marítimo. En tal sentido, la liberalización del cabotaje tendría que ir de la mano con la mejora de la infraestructura portuaria, operaciones aduaneras, agilización de trámites, procedimientos, sistemas de control y todo lo necesario para el transporte marítimo de mercancías tanto nacionales como internacionales (Ccanto, 2018).

Reglamentación del cabotaje

Una ley de cabotaje marítimo es una legislación publicada por un país costero en particular para conducir exclusivamente sus operaciones navieras domésticas. Existen varios países que han emitido diferentes reglas de cabotaje, principalmente dirigidas hacia la protección de sus intereses en el desarrollo de la industria marítima local, la que podría incluir la fabricación de embarcaciones y el empleo de connacionales, así como la seguridad y la protección del ambiente. La ley marítima de un país a menudo controla las operaciones navieras costeras. La ley impone varios niveles de restricciones según la bandera del barco, la tripulación, la construcción de naves y la propiedad de estas (Wong et al., 2019).

La entrega de permisos sin adecuadas salvaguardias para proteger a los operadores navieros nacionales, la inexistente transferencia tecnológica y la ausencia de sinergia entre la política local y el cabotaje, socava la esencia de este. Las políticas de cabotaje deben atender al interés nacional, la seguridad nacional, el interés económico, y la convulsión social. Normativamente, una ley de cabotaje que carezca de fondos e inversiones provoca o culmina en personal e infraestructura insuficientes. Las condiciones demasiado flexibles para obtener permisos inhiben a los operadores locales de participar en el transporte acuático tanto en la costa como en el interior del país (Anele, 2018).

En la liberación del mercado de cabotaje de la Unión Europea se pudo observar que se limitó este a la imposición de reglas laborales que serían la responsabilidad de cada uno de los Estados miembros y que podrían variar entre sí. Además, se procedió a la adjudicación de obligaciones de servicio público a operadores para garantizar la calidad y la regularidad de los servicios de transporte marítimo.

Finalmente, se suspendieron temporalmente las disposiciones regulatorias a causa de problemas serios en el mercado interno de transporte. En virtud a lo expuesto, el relajamiento de las reglas del cabotaje

podría beneficiar a los exportadores, al gobierno local en diversos niveles, a embarcaciones internacionales, a los constructores de barcos, a los oficiales del gobierno de islas distantes y a los puertos en desarrollo (Paixão & Lyridis, 2018; Wong et al., 2019).

Aterrizando lo dicho al contexto peruano, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo sugiere que se debería considerar examinar la posibilidad de utilizar naves nuevas o usadas, comparando sus rendimientos relativos, su viabilidad económica y, en particular, su viabilidad financiera. En el aspecto administrativo, se debe considerar: la administración portuaria y las tarifas, aspectos aduaneros y documentación, seguros en el cabotaje y en el transporte intermodal, organización empresarial para el cabotaje marítimo nacional, aspectos laborales relacionados con el cabotaje, usuarios del transporte y viabilidad de utilización del cabotaje, el Gobierno y su función promotora y reguladora del transporte marítimo (MINCETUR, s. f.).

El pleno del Congreso peruano aprobó un proyecto de ley que plantea la modificación de la Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional (Ley N°28583). Con esta decisión, el Parlamento en el año 2017 permitió el alquiler de modo continuado de embarcaciones extranjeras para el servicio de cabotaje y en la promoción de una flota de naves de bandera nacional. En el proyecto mencionado se planteó que las empresas o navieras nacionales que operan con embarcaciones extranjeras puedan dar servicios por un período de tres años prorrogable hasta por un año más. También se permitió a las empresas nacionales alquilar una nave extranjera por cinco años mientras reparan o construyen una embarcación en un astillero nacional. En Brasil, Chile y Argentina tienen respectivamente 87, 25 y 22 naves con banderas nacionales para el servicio de cabotaje, en el Perú solo existen 18 embarcaciones que cuentan con la autorización de su Ministerio de Transporte y Comunicaciones, de las cuales unas pocas naves transportan productos, mientras que la gran mayoría se dedica al transporte de gas, petróleo y líquidos por ser más rentable (Arce, 2017; Ministerio de transporte y Comunicaciones, 2019).

En agosto del 2019, el gobierno peruano publicó el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413 con el objetivo de hacer que el cabotaje tanto de carga como de pasajeros sea más competitivo frente a sus pares, a través de la reducción de costos en la logística por la disminución de limitaciones impuestas al capital

extranjero con el objetivo de lograr un transporte multimodal de puerta a puerta, es decir, el flujo constante de mercancías de origen a destino, siguiendo el ejemplo de otros países que han adoptado la normativa exitosamente. Tal medida revela que se está tomando consciencia de la importancia de la adecuación de nuestras leyes y reglamentos en favor del cabotaje, primero difundidos y luego haciendo que los trámites y permisos se desarrollen de manera más ágil, propiciando también la promoción de todos los servicios relacionados al cabotaje (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019; Sociedad de Comercio Exterior del Perú, 2019a).

Cabotaje en el Perú y el mundo

Existía la preocupación de los miembros de la comunidad europea de que los servicios de cabotaje lleguen en suficiente medida, incluso a las islas más remotas, por lo cual no consideraban adecuado dejarlo todo en manos del libre mercado. Además, existía

el deseo de proteger a los dueños de las embarcaciones de los competidores externos a fin de garantizar el crecimiento económico y el bienestar social (Bryng & Jonassen, 2014).

En relación a las políticas de cabotaje marítimo para el área económica europea, en la actualidad, los países que han liberalizado el cabotaje para los Estados miembros son Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Holanda, Dinamarca, Irlanda, Grecia, Portugal, España, Finlandia, Suecia, Noruega, Islandia, Malta, Chipre, Estonia, Latvia, Lituania, Polonia, Eslovenia, Bulgaria, Rumanía, Croacia, mientras que los que ofrecen una liberación completa incluso para los Estados que no son miembros son Bélgica, Holanda, Dinamarca, Irlanda, Noruega, Islandia, Malta, Chipre, Latvia y Polonia. Por otra parte, los países que no tienen ninguna política de cabotaje marítimo son Luxemburgo, Austria, República Checa, Eslovaquia, y Hungría. En África, el cabotaje está regido por reglas proteccionistas. La reglamentación africana apoya el establecimiento de compañías nacionales navieras de cabotaje, pero también líneas navieras regionales de cabotaje marítimo para promover el comercio en el interior del continente y facilitar la integración económica y socio-económica. La introducción de una reglamentación para el cabotaje en los 38 países africanos que poseen costas parece evolucionar a distintas velocidades y el desarrollo de un área de cabotaje africano está lejos de ser una realidad (Paixão & Lyridis, 2018).

Existen muchos países que han adoptado medidas restrictivas con relación al cabotaje, usualmente por razones o pretextos proteccionistas, la seguridad

nacional o el bien público. Con el objetivo de evitar el colapso de su industria naviera, en el 2008, Indonesia introdujo la Ley Marítima No 17 para el cabotaje, ayudando de esta forma a las embarcaciones de bandera nacional (Wong et al., 2019).

En 1992, el Código Marítimo de la República Popular China reglamentó el cabotaje en el país asiático y determinó que el servicio sería realizado por embarcaciones registradas en esa nación. Los barcos extranjeros podrían solo entrar en el mercado si las respectivas autorizaciones fueran dadas. Las autoridades chinas tendrían que dar el permiso a las compañías extranjeras de invertir en sociedades mixtas de tal manera que la proporción de inversión se limitaría al 49%. Sin embargo, a partir del 2013, el gobierno chino relajó lentamente su reglamento de cabotaje permitiendo a los barcos extranjeros de contenedores llevar a estos en rutas comerciales entre la zona del comercio libre de Shanghai y los otros puertos chinos. Del 2015 en adelante, el cabotaje chino se encuentra en un periodo de transición de dimensiones aún desconocidas (Paixão & Lyridis, 2018).

En Estados Unidos, solo permisos muy cortos han sido otorgados en caso de emergencias nacionales, como el huracán Sandy de 2002, los huracanes Katrina y Rita del 2005 y bajo el pedido del Secretario de Defensa. La Ley Jones, aprobada en 1920, tiene un espíritu proteccionista ya que limita el transporte de carga por el agua dentro de los Estados Unidos a embarcaciones con bandera, tripulación, propiedad y fabricación de ese país (Grabow & Manak, 2020). Ha habido intentos por cambiar esta ley, pero todos ellos no han tenido éxito. Por otra parte, el cabotaje en América Latina está bien definido. Los países latinoamericanos han adoptado políticas proteccionistas, aunque existen diferencias a nivel legislativo (Paixão & Lyridis, 2018).

En el Perú, gracias al cabotaje, el 20% de la carga que viaja por tierra pasaría a nuestro mar, es decir cerca de 20 millones de toneladas podrían ser trasladados. Además,

los costos de transporte se pueden reducir en un promedio de 15%. El cabotaje marítimo es bueno para transportar mercancías de manera eficiente y a bajo costo. Esta actividad se presenta como una buena alternativa para generar mayor movimiento de carga y conectar al país con mercados internacionales. En cuanto al transporte de carga, esta llegaría a su destino con mayor rapidez, con costos más baratos en cuanto a transporte, en un orden del 50% menos e incluso más. Finalmente, el cabotaje acercaría la carga a las fronteras e incrementaría el comercio transfronterizo con Chile y Ecuador (Arce, 2017; Ccanto, 2017, 2018).

El cabotaje suele clasificarse en cabotaje nacional, que se realiza exclusivamente entre puertos nacionales, ya sea en los mayores o principales, como los puertos del Callao, Paita y Matarani y en los menores, y el cabotaje internacional o fronterizo, que se realiza cuando existen tratados o convenciones al respecto. También puede hacerse una distinción entre cabotaje fluvial y lacustre (11 puertos fluviales y 6 lacustres), que se realiza por los ríos y aguas interiores, y el cabotaje marítimo (45 puertos marítimos), que tiene lugar por mar, fuera de las aguas interiores (d'Alessio, 2012).

Asimismo, pueden considerarse las combinaciones cabotaje marítimo-fluvial y cabotaje fluvial-marítimo. El cabotaje en nuestro país está limitado. Es alarmante el daño ambiental que ocasiona el uso del transporte terrestre. Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, el actual sistema de transporte en el corredor costero no es eficiente, racional ni económico, desde el punto de vista de la economía nacional, ni proporcionaba un servicio de transporte integrado (Barrios et al., 2017; MINCETUR, s. f.; Sociedad de Comercio Exterior del Perú, 2019b).

La liberalización del acceso a las cargas y el hecho de gravar en 30% los costos de adquisición de barcos, ha desalentado a los inversionistas peruanos y, por ende, al servicio de cabotaje. El problema se presenta por no contar con una flota mercante propia y porque la ley prohíbe que empresas peruanas puedan alquilar embarcaciones de bandera extranjera, por lo que casi todo nuestro comercio exterior se ve obligado a emplear naves de bandera de conveniencia (bandera de un buque, cuyo propietario es de otro país, pero utiliza el registro de buques de la nación que le da máximas ventajas fiscales y le exige mínimos compromisos), lo que nos origina pagos de fletes a empresas extranjeras por alrededor de 2000 millones de dólares anuales. Las empresas de transporte terrestre de carga y de pasajeros cuentan además, con un significativo peso político (McBride, 2013).

La legislación actual se centra en la oferta de barcos y no en la demanda de carga. El 75% de la carga se mueve por vía terrestre, esto convierte al transporte carretero en el principal medio de transporte en el Perú, en perjuicio del transporte marítimo. Esto se constituye en una situación inconcebible para un país con aproximadamente 3030 kilómetros de costa. Adicionalmente, los navieros deben asegurarse de que exista carga que transportar, de lo contrario, no se van a arriesgar a traer barcos ya sea comprados o alquilados (Pretell, 2017).

El cabotaje peruano se ha visto rezagado por el transporte terrestre realizado a través de la carretera Panamericana y el poderoso gremio de transportistas nacionales que lo combaten, pues ellos se han vuelto más competitivos. En el

2010 se promulgó la Ley N° 28583 que promueve la reactivación de la Marina Mercante Marítima, Fluvial y Lacustre. El problema es que posee un marco legal que, lejos de favorecer el más amplio

comercio, generan conductas proteccionistas que no permiten el desarrollo del cabotaje, para el que es indispensable un libre mercado (Maúrtua, 2017).

El sobrecosto en el transporte de mercancías es un problema que se ha arrastrado por mucho tiempo. Los exportadores que realizan envíos al Perú deben pagar, por lo menos, 300 dólares por contenedor, según cifras de ComexPerú. En la actualidad no se puede prescindir de ese costo, porque el transporte interno se realiza, sobre todo por vía terrestre. El Doing Business es un índice creado por el Banco Mundial para medir la facilidad con la que se hacen negocios en diversos países. De los 119 países que participaron en su edición 2018, el Perú se ubicó en el puesto 58, con un puntaje general de 69.45. En la categoría de comercio transfronterizo, el puesto fue 92. Esta situación no se produce solo por el cabotaje, sino también por el transporte en general (Ccanto, 2018).

Debemos considerar como un aspecto importante, es que actualmente no se cuenta con suficiente información estadística que permita al empresariado tomar decisiones. El transporte terrestre es más eficiente en materia de tiempo con respecto al cabotaje. El Perú no cuenta con suficientes barcos de bandera peruana para el transporte de mercancías. Además, las empresas no están interesadas en el uso del cabotaje. Otro factor negativo sería el mayor tiempo y costo de adquisición de un buque (Barrios et al., 2017).

Se pudo vislumbrar que a causa del fenómeno del Niño Costero, el cabotaje demostró que era muy útil y versátil, trasladando médicos, equipos de emergencia, alimentos, entre otros, constituyendo una válida opción que colabora con la reconstrucción en épocas de emergencia y que debe prevalecer por sus plausibles beneficios para la economía, comercio y al transporte nacional (Maúrtua, 2017).

El cabotaje en el Perú es realizado por pocos barcos, lo que ocasiona que este tipo de transporte sea insuficiente para la demanda interna, dando lugar a la congestión de los puertos marítimos mayores como del puerto del Callao y Matarani y, también en los puertos menores como el puerto de Paita, Salaverry, Chimbote, San Juan de Marcona, Ilo entre otros; elevando por consiguiente los costos de los fletes haciendo que los productos peruanos sean menos competitivos. Con respecto al transporte multimodal se puede decir que es muy limitado, es decir, faltan por construir más carreteras y las que existen no se encuentran en las mejores condiciones. Es necesario además dotar al país de ferrocarriles para

conectarlo en forma transversal (d'Alessio, 2012; Sociedad de Comercio Exterior del Perú, 2019b).

MÉTODO

Diseño

La presente investigación es una revisión narrativa ya que en el presente trabajo solo se busca describir de manera general la realidad del cabotaje peruano en el contexto mundial sin hacer uso de la estadística (Aguilera Eguía, 2014). Este estudio no tiene una pregunta de investigación predeterminada o una estrategia de búsqueda específica, solo tiene como tema de interés al cabotaje. Este trabajo no es sistemático y tampoco sigue un protocolo en particular (Demiris & Washington, 2019).

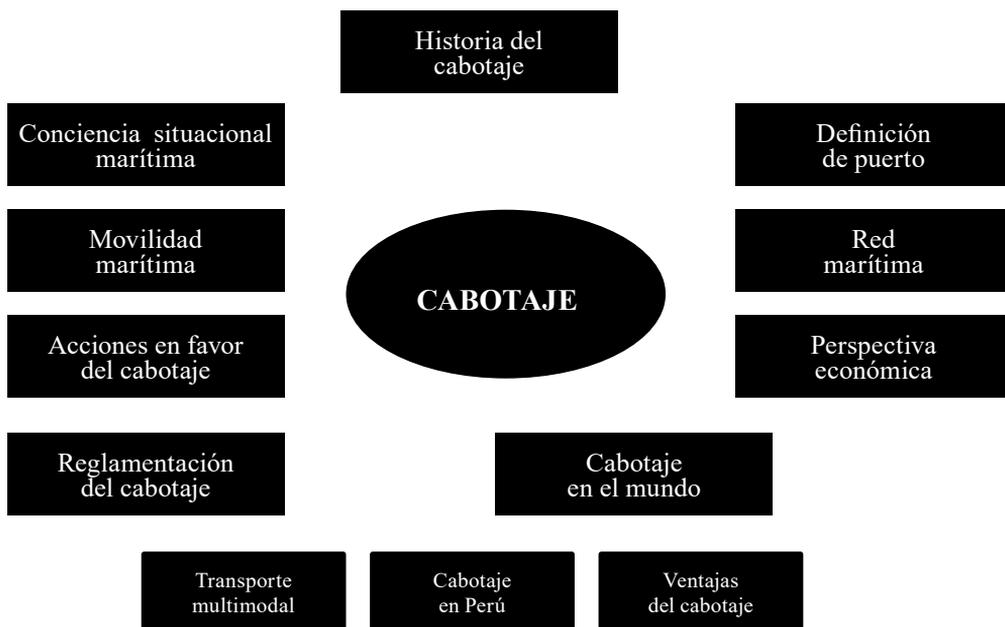
Instrumentos y procedimiento

Se consideró como instrumento de investigación el análisis de documentos ya que se tomaron en cuenta los contextos en el cuales estos fueron generados, implementados y evaluados (Zeegers & Barron, 2015). Esta revisión de la literatura se hizo para evaluar el estado del conocimiento sobre el cabotaje mundial y en especial, el nacional; mapeando su desarrollo a lo largo del tiempo (Snyder, 2019).

En cuanto al procedimiento, se comenzó con el método lluvia de ideas con el objetivo de identificar cuáles son las palabras o frases que se relacionan mejor con el constructo de cabotaje. Se condujo luego una revisión de artículos originales, tesis, leyes publicadas entre el 2013 y el 2018.

Se utilizó como fuentes de información los diversos repositorios digitales que existen en las diversas instituciones como ministerios e instituciones gubernamentales y educativas y se usaron palabras como cabotaje, cabotaje marítimo, tránsito marítimo, transporte marítimo, comercio costero, cabotage, coastal shipping; estas últimas, palabras en inglés. Se empleó durante el desarrollo de la investigación, información en castellano, presente en páginas webs de diarios peruanos, así como de universidades del país. También se recurrió a revistas científicas en idioma inglés como Elsevier, entre otras. Una vez identificados los conceptos principales se procedió a elaborar un mapa de relaciones entre ellos, tal como se aprecia en la Figura 1 usando el programa para análisis cualitativo "ATLAS.ti". El programa informático mencionado sirvió para poner etiquetas a los conceptos extraídos de los diferentes documentos. Estas etiquetas permitieron agrupar según las similitudes y diferencias a los diversos constructos y establecer

consultas para detectar la información más relevante. Se organizó la información de acuerdo con su importancia y se escribió el artículo siguiendo la secuencia lógica que se observa en el mapa.



RESULTADOS

Análisis de datos

La necesidad de afrontar situaciones que exigen flexibilidad en la interconexión entre dos lugares propició la formación de redes para conectarse. Estas circunstancias de naturaleza económica, política, y natural dieron nacimiento a una serie de reglas para controlar y proteger el comercio, las cuales fueron cambiando con el paso del tiempo (Kowalzig, 2018; Paixão & Lyridis, 2018).

En la búsqueda del desarrollo económico y de la comunicación fue imperativo encontrar un lugar adecuado para que arriben las embarcaciones. La formación de puertos dio el nacimiento al cabotaje que se encarga del transporte de carga y pasajeros en el ámbito nacional como internacional y es parte fundamental en los medios y métodos correspondientes a la distribución (Anele, 2018; d’Alessio,

2012; Dalaklis & Baxevani, 2017; Maúrtua, 2017; MINCETUR, s. f.; Paixão & Lyridis, 2018; Pretell, 2017).

En tal sentido se vuelve imperativo tener conocimiento sobre los aspectos relacionados a la economía, el ambiente y la seguridad. La capacidad de predecir eventos de manera eficiente en base a variables medibles es determinante en el momento de tomar decisiones para afrontar situaciones de riesgo (Fernández et al., 2018; Mansson et al., 2017; Osekowska et al., 2017; Zhen et al., 2017).

La creación de redes no solo sirve para facilitar la interconexión o comunicación, sino que también es un medio útil para afrontar riesgos debido a su flexibilidad y es también una fuente de oportunidades pues atrae nuevos grupos haciendo que el tráfico marítimo evolucione. Tales cambios deben ser controlados para cuidar el medio ambiente y hacer más eficiente el flujo de embarcaciones (Kowalzig, 2018; Zhen et al., 2017).

Es necesario convertir a una ruta comercial en atractiva teniendo en cuenta el criterio del número de toneladas de carga anual que puede circular. Las acciones orientadas a liberar el mercado de cabotaje deben tener muy presentes las ventajas comparativas en juego para hacer de esta política algo conveniente. Los efectos negativos de la liberación deben ser tomados en cuenta para socorrer o atender oportunamente a los directamente afectados por las medidas y de esta manera aliviar la posible presión social (Anele, 2018; Paixão & Lyridis, 2018; Walsh et al., 2019).

El cabotaje marítimo se erige entonces como una oportunidad interesante para el desarrollo de nuestro país, el cual debe ser auspiciado no solamente por una adecuada legislación, sino también por acciones orientadas a mejorar la infraestructura en lo que corresponde a los puertos mayores y menores, así como a las embarcaciones involucradas. Adicionalmente, la posesión de una consciencia situacional marítima permitirá la creación de una red de tráfico marítimo realista y flexible a los cambios, dando paso a una visión nacional enfocada en el desarrollo económico ordenado y responsable con el medio ambiente (Anele, 2018; Dalaklis & Baxevani, 2017; Fernández et al., 2018).

El Perú está intentando establecer una política para impulsar el transporte multimodal, inicialmente contaba con el Decreto Legislativo N° 714 del Presidente de la República emitido el 8 de noviembre de 1991, en donde se declara de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y se aprueban normas correspondientes. En el 2017 el Congreso de la República del Perú, representado por su presidente, el entonces señor Luis Galarreta, expresó como un interés nacional la creación del puerto seco del Perú en el distrito de

Desaguadero que pertenece a la provincia de Chucuito, en el Departamento de Puno. Últimamente, el Gobierno del Presidente Martín Vizcarra, a través de sus ministros y específicamente del Ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Edmer Trujillo, plantearon modificaciones, en relación a las nuevas tendencias internacionales de liberación, al citado decreto con la finalidad de propiciar la seguridad, la rapidez en los trámites y la cadena logística de las operaciones de comercio exterior, abaratando los costos mediante el transporte multimodal internacional (El Peruano, 2017, 2018; Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019; Sociedad de Comercio Exterior del Perú, 2019a).

Es importante hacer notar, que mientras en nuestro país se promueven medidas administrativas en la agilidad de los procedimientos y cambios legislativos para liberar la actividad de cabotaje marítimo a fin de potenciarlo; en otras partes del mundo, como Estados Unidos, en el África y los principales países asiáticos adoptan medidas proteccionistas aduciendo salvaguardar sus intereses nacionales tanto en el ámbito socioeconómico como de seguridad nacional (Anele, 2018; Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019; Paixão & Lyridis, 2018; Wong et al., 2019).

Presentación de conceptos consultados

A continuación, se presentan a través de tablas, conceptos consultados y considerados para el desarrollo de la presente investigación, se encuentran debidamente identificados por cada autor.

TABLA 1:
Evolución histórica del cabotaje por autor

Autor	Evolución del cabotaje
Kowalzig (2018)	Conectividad por causas económicas y religiosas. Las redes producen patrones flexibles y útiles para afrontar crisis y cambios.
Paixão & Lyridis (2018)	Las fuerzas políticas, estructurales y económicas moldean el comercio. Las leyes del cabotaje aparecieron para proteger y reglamentar el comercio nacional, internacional y colonial. Se produjeron conflictos por el dominio del mercado. Liberación del cabotaje de la Unión Europea en 1992.

TABLA 2:
Definición de puerto

Autor	Definición de puerto
Dalaklis & Baxevani (2017)	Lugar geográficamente adecuado para la llegada de los barcos. Factor clave para la economía, el desarrollo y la comunicación.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 3:
Definición del cabotaje por autor

Autor	Definición de cabotaje
Paixão & Lyridis (2018)	Servicios navieros en un área establecida.
Anele (2018)	Transporte de carga por medio de embarcaciones.
MINCETUR (s.f.)	Navegación entre cabos de un mismo Estado.
Maúrtua (2017)	Transporte marítimo de mercancías y pasajeros sin abandonar el territorio nacional.
Pretell (2017)	Parte más eficiente de la cadena logística.
d'Alessio (2012)	Clasificación del cabotaje en nacional e internacional.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 4:
Definición de conciencia situacional marítima

Autor	Conciencia situacional marítima
Fernández (2018)	Comprensión de lo relacionado al dominio marítimo que puede afectar la seguridad, la economía o el ambiente.
Mansson (2016)	Los incidentes y accidentes están relacionados con la falta de comunicación, de coordinación y la mala interpretación.
Osekowska (2017)	Los patrones dinámicos de las embarcaciones dependen del dominio marítimo, del clima, de la regulación del tráfico, la legislación, acuerdos de comercio y prohibiciones (modelo predictivo).
Zhen (2017)	Predicción oportuna y abordamiento adecuado de los eventos riesgosos.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 5:
Definición de la movilidad y red marítima por autor

Autor	Movilidad y red marítima
Kowalzig (2018)	Flexibilidad y oportunismo en el viaje. Oportunidad de sobrevivencia y de reducción de los riesgos. Las redes están en permanente crecimiento. Los grupos locales están muy interconectados y por ende son muy atractivos.
Fernández (2018)	El tráfico marítimo cambia con el tiempo.
Zhen (2017)	El control del tráfico de embarcaciones optimiza el flujo, protege el medio ambiente y da seguridad.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 6:
Perspectiva económica sobre el cabotaje por autor

Autor	Perspectiva económica del cabotaje
Anele (2017); Dalaklis (2017)	Factor crucial de desarrollo económico. 40 millones de toneladas de carga transportada hacen atractiva una ruta comercial.
Paixão & Lyridis (2018)	La liberación del cabotaje exige mayores exportaciones que importaciones (ventajas comparativas). Los efectos negativos pueden ser el desempleo, la caída de precios, afectación de la producción nacional, y dependencia de lo extranjero.
Walsh (2019)	El cambio climático propició el desarrollo de la industria naviera.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 7:
Acciones sugeridas para favorecer el cabotaje según el autor

Autor	Acciones en favor del cabotaje
Anele (2017)	La ley de cabotaje debe estar acompañada de fondos e inversiones para asegurar el personal y la infraestructura adecuados. Eliminación de recargos y aseguramiento de la transferencia tecnológica.
Fernandez (2018)	Fusión de las fuentes de información incrementando el conocimiento sobre el mar, eliminando en el proceso la duplicación y el desfase.
McBride (2013); Pretell (2017)	Disminución del costo de transferencia intermodal mediante el traslado de camiones con contenedores y mercancías en los buques.
Ccanto (2017)	Facilidades (administrativas y de seguridad) para que los buques realicen travesías cortas.
Pretell (2017); MINCETUR (s.f.)	Propiciar que la mayoría de la carga se mueva por mar.

MINCETUR (s.f); Ccanto (2018)	Creación de la infraestructura y la automatización.
Ccanto (2018)	Liberalización del cabotaje.
Ccanto (2018)	Propiciar una educación marítima.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 8:
Reglamentación del cabotaje según el autor

Autor	Reglamentación del cabotaje
Wong (2019)	Normativa en favor de los intereses nacionales (industriales, mano de obra, medio ambiente)
Anele (2017)	Permisos muy fáciles de obtener inhiben la participación de los operadores locales del transporte acuático.
Paixão & Lyridis (2018)	Cierta relajamiento en el reglamento puede beneficiar el cabotaje en diferentes niveles.
MINCETUR (s. f.)	Propiciamiento de la evaluación de la viabilidad de las embarcaciones nuevas y usadas, así como de una administración más eficiente. Establecimiento claro de los diversos roles de los actores responsables en el transporte marítimo.
Arce (2017); Ministerio de transporte y Comunicaciones (2019)	Ley N°28583 que permite el trabajo por tres años prorrogable por un año más de embarcaciones extranjeras. También permite a las empresas peruanas alquilar naves extranjeras por cinco años.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2019); Sociedad de Comercio Exterior del Perú (2019)	Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413 que permite la reducción de costos a nivel logístico para el cabotaje a favor del transporte multimodal. Menos restricciones para el capital extranjero.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 9:
Cabotaje en el Perú y el mundo de acuerdo con el autor

Autor	Cabotaje en el Perú y el mundo
Paixão & Lyridis (2018)	China evolucionó a partir de su Código Marítimo, extremadamente proteccionista, hasta permitir que embarcaciones de carga extranjeros lleguen a sus puertos. En Estados Unidos, la ley Jones protege a los cargueros nacionales. En la Unión Europea, las reglas laborales son responsabilidad de cada uno de los miembros. África cuenta con leyes proteccionistas.
Bryng & Jonassen (2014)	Restricciones al libre mercado con fines proteccionistas.
Wong (2019)	Indonesia protege su cabotaje mediante restricciones.
Arce (2017); Ccanto, (2017, 2018)	Se espera que el cabotaje marítimo en el Perú traiga reducción de costos del transporte de carga e incremento en la conectividad.
Barrios (2017); MINCETUR (s. f.); Sociedad de Comercio Exterior del Perú, (2019)	El cabotaje en el Perú está limitado y no es eficiente.
McBride (2013)	El libre acceso a las cargas y los altos impuestos en la compra de barcos perjudica al cabotaje peruano. El peso político de las empresas de transporte terrestre impide el desarrollo del cabotaje.
Pretell (2017)	La mayoría de la carga se mueve por tierra. La legislación peruana está inadecuadamente enfocada en la oferta de barcos en vez de la carga.

Maúrtua (2017)	La legislación peruana es inadecuada. El transporte terrestre bloquea el desarrollo del cabotaje a pesar de su utilidad en el desarrollo y ante emergencias.
Barrios (2017)	No existen bases de datos que permitan tomar decisiones en favor del cabotaje peruano.
d'Alessio (2012); Sociedad de Comercio Exterior del Perú (2019)	Falta de embarcaciones y de infraestructura para satisfacer la demanda peruana en el transporte de carga.

Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

1. La conciencia situacional marítima mide los impactos relacionados al dominio marítimo en el aspecto económico y de seguridad.
2. Existe una marcada diferencia entre los liberalistas y proteccionistas para la implementación de las actividades de cabotaje. Se pudo observar que el liberalismo es útil cuando existe una ventaja comparativa, pero siempre se deben contemplar los aspectos positivos para aprovecharlos como los negativos para mitigarlos.
3. El Perú ha optado por la opción liberal para el desarrollo de las actividades de cabotaje, para lo cual está realizando reformas en el aspecto administrativo como legal, en ellas deberá considerar brindar facilidades a los empresarios nacionales a través de beneficios tributarios y atraer paralelamente al capital extranjero, previniendo los impactos socioeconómicos. Asimismo, se deben implementar políticas y planes para impulsar el transporte multimodal con asignación presupuestal, incluyendo la construcción de puertos secos, puertos menores, y vías ferroviarias para conectar en forma transversal al país.

REFERENCIAS

- Aguilera Eguía, R. (2014). ¿Revisión sistemática, revisión narrativa o metaanálisis? *Revista de la Sociedad Española del Dolor*, 21(6), 359-360. <https://doi.org/10.4321/S1134-80462014000600010>
- Anele, K. K. (2018). A study of the cabotage policy in Nigeria from the prisms of ship acquisition and shipbuilding. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(1), 91-117. <https://doi.org/10.1007/s13437-017-0131-2>
- Arce, Á. (2017, mayo 12). *Modifican ley para incentivar servicio de cabotaje en el Perú*. El Comercio Perú. <https://elcomercio.pe/economia/modifican-ley-incentivar-servicio-cabotaje-peru-423005-noticia/>
- Barrios, R., Creamer, B., & Triguero, J. (2017). *Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Facultad de negocios.
- Bryng, P. K., & Jonassen, M. (2014). *Maritime cabotage – New guidelines from the European Commission*. <https://svw.no/contentassets/0a5911c92d7447df91c2870f9a313713/maritime-cabotage--new-guidelines-from-the-european-commission.pdf>
- Ccanto, P. (2017). *El cabotaje marítimo: Una propuesta que reduce costos de transporte de mercancías*. <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2017/09/01/el-cabotaje-maritimo-una-propuesta-que-reduce-costos-de-transporte-de-mercancias/>
- Ccanto, P. (2018). *Cabotaje marítimo: Una solución a la vista*. <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2018/03/14/cabotaje-maritimo-una-solucion-a-la-vista/>
- Chaline, O., Poussou, J. P., & Vergé-Franceschi, M. (Eds.). (2008). *Histoire du cabotage européen aux XVIIe-XIXe siècles. Revue d'histoire maritime: Histoire maritime, outre-mer, relations internationales*. Presses Paris Sorbonne.
- d'Alessio, F. (2012). *Planeamiento Estratégico de los Principales Puertos del Perú*. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/strategia/articulo/download/3975/3949/>
- Dalaklis, D., & Baxevani, E. (2017). Maritime Routes in the Arctic: Examining the Level of Traffic and Port Capabilities along the Northern Sea Route. *Ocean Yearbook Online*, 31(1), 106-135. <https://doi.org/10.1163/22116001-03101006>
- Demiris, G., & Washington, K. (2019). *Behavioral Intervention Research in Hospice and Palliative Care*. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/C2017-0-01131-X>
- El Peruano. (2017). *Ley que declara de necesidad Pública y de Preferente Interés Nacional la Creación de un Puerto Seco en el Distrito de Desaguadero, Provincia de Chucuito. Departamento de Puno-LEY-N° 30679*. <http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-declara-de-necesidad-publica-y-de-preferente-interes-ley-n-30679-1582474-1/>
- El Peruano. (2018). *Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N° 714, declaran de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban normas correspondientes- DECRETO LEGISLATIVO-N° 1430*. <http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-modifica-el-decreto-legislativo-n-714-decreto-legislativo-n-1430-1692078-5/>

- Fernández, V., Pallotta, G., & Vespe, M. (2018). Maritime Traffic Networks: From Historical Positioning Data to Unsupervised Maritime Traffic Monitoring. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 19(3), 722-732. <https://doi.org/10.1109/TITS.2017.2699635>
- Grabow, C., & Manak, I. (2020). *The Case against the Jones Act*. Cato Institute.
- Kowalzig, B. (2018). *CULTS, CABOTAGE, AND CONNECTIVITY*. 39.
- Mansson, J. T., Lutzhof, M., & Brooks, B. (2017). Joint Activity in the Maritime Traffic System: Perceptions of Ship Masters, Maritime Pilots, Tug Masters, and Vessel Traffic Service Operators. *Journal of Navigation*, 70(3), 547-560. <https://doi.org/10.1017/S0373463316000758>
- Maúrtua, Ó. (2017). *El Cabotaje en el Perú*. Centrum @1Día.
- McBride, E. (2013). *La necesidad del cabotaje marítimo*. <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2013/09/25/necesidad-cabotaje-maritimo/>
- MINCETUR. (s. f.). *CONSULTORIA: Implementación y desarrollo del Plan de Facilitación del Comercio Exterior. Reactivación del Cabotaje Marítimo de Carga General en Nuestro País en Apoyo a la Oferta Exportable Regional*. https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Bid/pdfs/CABOTAJE%20MAR%C3%8DTIMO.pdf
- Ministerio de transporte y Comunicaciones. (2019). *Dieciocho embarcaciones tienen permiso del MTC para realizar transporte marítimo de cabotaje*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/71416-dieciocho-embarcaciones-tienen-permiso-del-mtc-para-realizar-transporte-maritimo-de-cabotaje>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). *MTC fomenta transporte marítimo en cabotaje de carga para mejorar la competitividad del país*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/49454-mtc-fomenta-transporte-maritimo-en-cabotaje-de-carga-para-mejorar-la-competitividad-del-pais>
- Osekowska, E., Johnson, H., & Carlsson, B. (2017). Maritime vessel traffic modeling in the context of concept drift. *Transportation Research Procedia*, 25, 1457-1476. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.173>
- Paixão, A. C., & Lyridis, D. V. (2018). Protectionist vs liberalised maritime cabotage policies: A review. *Maritime Business Review*, 3(3), 210-242. <https://doi.org/10.1108/MABR-03-2018-0011>
- Pretell, F. (2017). *Liberalización del cabotaje*. <http://elperuano.pe/noticia-liberalizacion-del-cabotaje-54200.aspx>
- Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, 104, 333-339. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.07.039>
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú. (2019a). *El cabotaje y las oportunidades que trae consigo*. COMEX - Sociedad de Comercio Exterior Del Perú. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/el-cabotaje-y-las-oportunidades-que-trae-consigo>

- Sociedad de Comercio Exterior del Perú. (2019b). *Reporte mensual de COMEXPERU*. <https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/cargocomex/cargocomex029.pdf>
- Walsh, C., Lazarou, N.-J., Traut, M., Price, J., Raucci, C., Sharmina, M., Agnolucci, P., Mander, S., Gilbert, P., Anderson, K., Larkin, A., & Smith, T. (2019). Trade and trade-offs: Shipping in changing climates. *Marine Policy*, 106, 103537. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103537>
- Wong, W. H., Wong, E., Mo, D. Y., & Leung, L. (2019). Impact of cabotage relaxation in mainland China on the transshipment hub of Hong Kong. *Maritime Economics & Logistics*, 21(4), 464-481. <https://doi.org/10.1057/s41278-018-0112-1>
- Zeegers, M., & Barron, D. (2015). *Milestone Moments in Getting your PhD in Qualitative Research*. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/C2014-0-02299-X>
- Zhen, R., Riveiro, M., & Jin, Y. (2017). A novel analytic framework of real-time multi-vessel collision risk assessment for maritime traffic surveillance. *Ocean Engineering*, 145, 492-501. <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2017.09.015>
- Zheng, J., Meng, Q., & Sun, Z. (2013). Impact analysis of maritime cabotage legislations on liner hub-and-spoke shipping network design. *European Journal of Operational Research* (Elsevier). <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2013.10.045>