

COSTOS PORTUARIOS Y MARÍTIMOS: EXPERIENCIA PERUANA

Benjamin De La Torre

VIII REUNIÓN ANUAL DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE COMERCIO
Y COMPETENCIA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - SELA

Brasilia, 10 de octubre de 2018

Aspectos Preliminares

2

- ❑ Las diapositivas que se presentarán a continuación tienen como base el estudio del Banco Mundial titulado “**Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios**” (2016).
- ❑ Este estudio fue realizado a solicitud del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú (MINCETUR).
- ❑ El referido estudio puede ser descargado de la siguiente dirección:

[https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos Portuarios Maritimos Peru.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf)

Contenido

3

1. APPs en Terminales Portuario de Perú
2. Costos Logísticos Marítimos
3. Temas para Discutir

1

APPs en Terminales Portuarias

Marco Institucional

- ❑ **Concedente:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Dirección de Concesiones.
- ❑ **Concedente Técnico:** Autoridad Portuaria Nacional (APN)
- ❑ **Regulador Económico y Supervisión:** Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)
- ❑ **Autoridad de Competencia:** Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual (INDECOPI)
- ❑ **Aduanas:** Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)
- ❑ **Autoridades de Sanidad:** MINSA, SENASA
- ❑ **Migraciones**
- ❑ **DICAPI:** DIRECCIÓN DE CAPITANIAS Y PUERTOS (DICAPI)
- ❑ **Estructurador de Proyectos de Inversión:** PROINVERSION

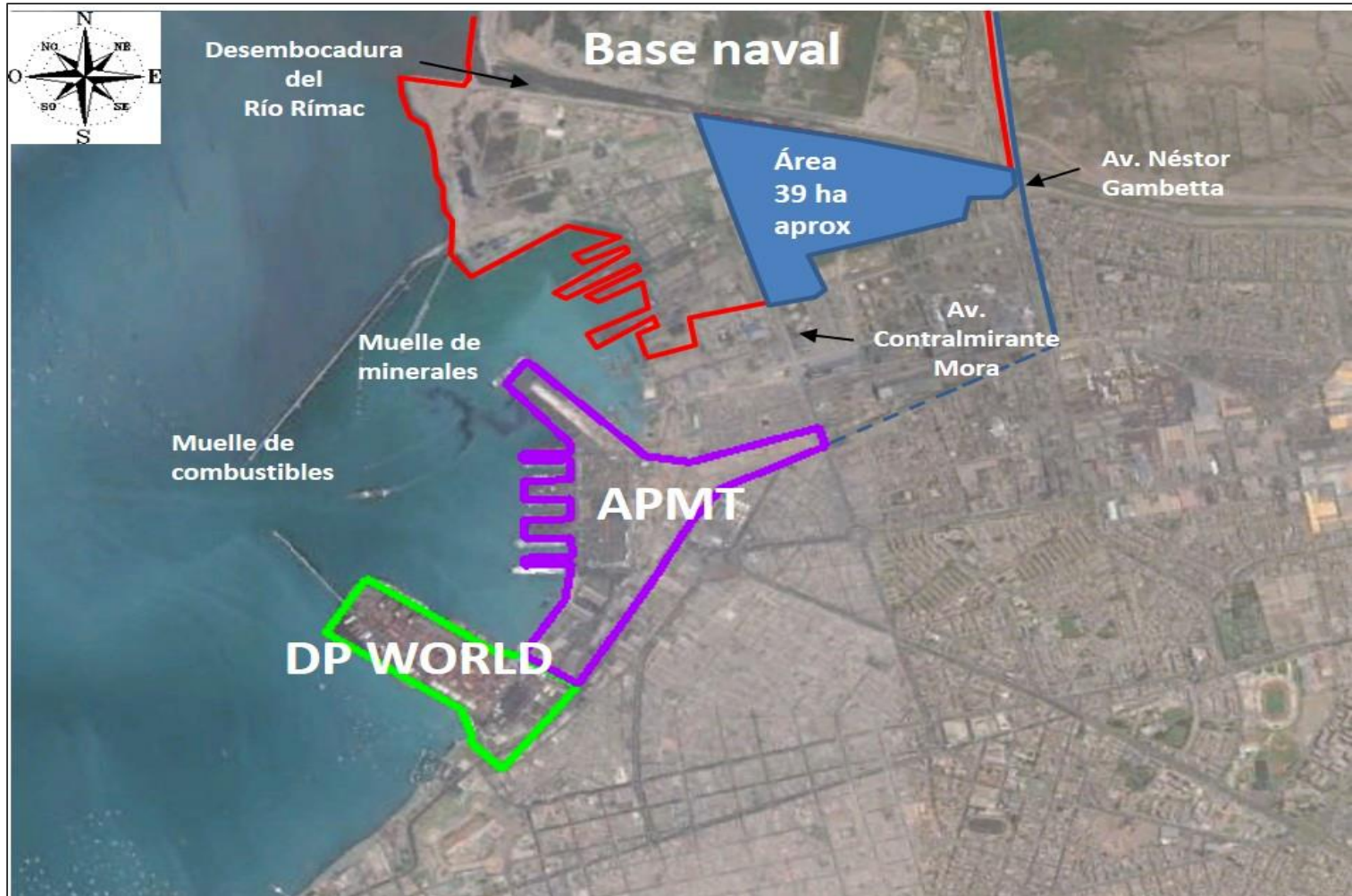
Terminales Portuarias Perú

6



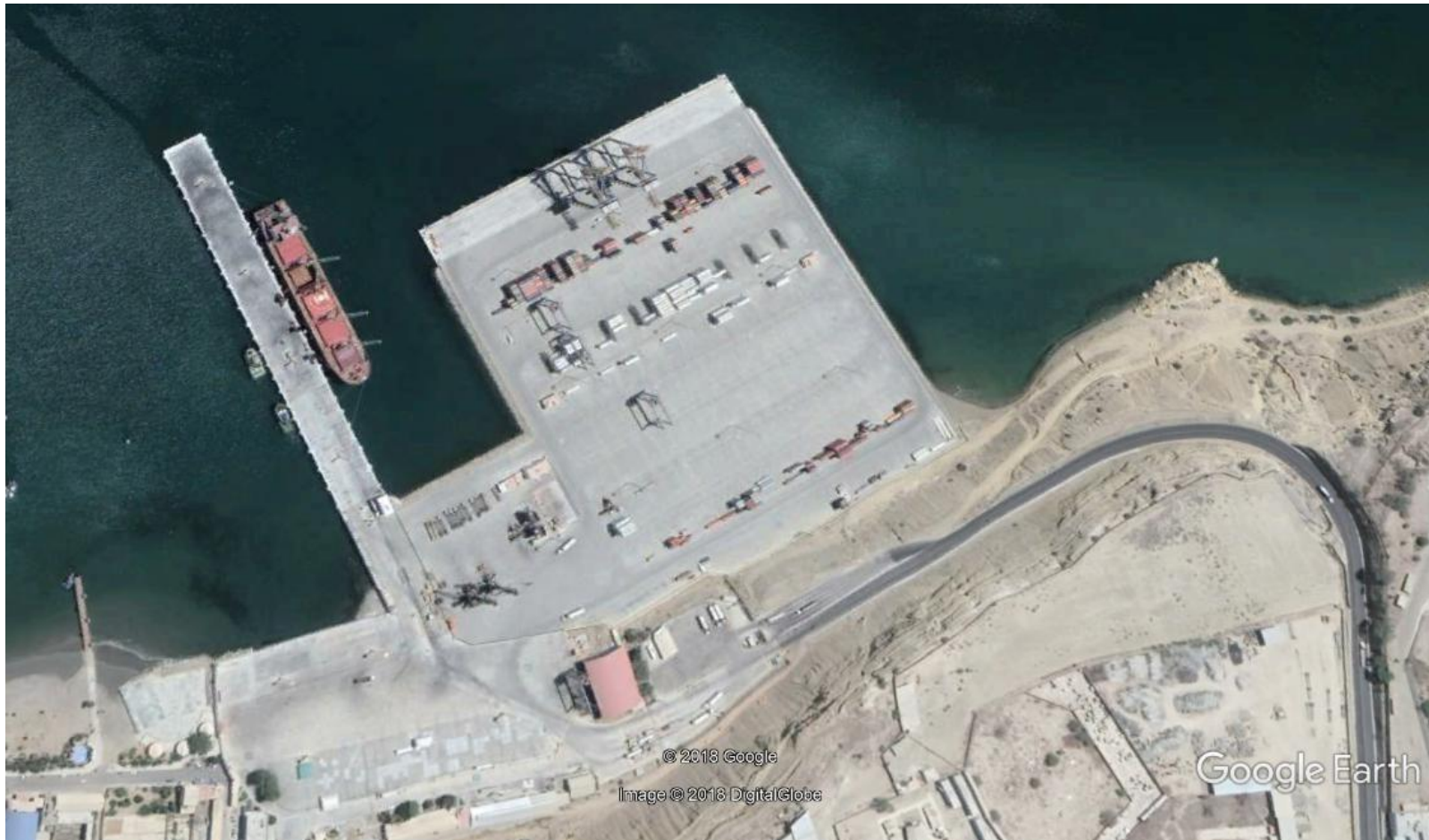
Terminal Portuario Callao

7



Terminal Portuario Paita

8



Terminales Portuarios Perú

9

Concesión	Terminal	Plazo de Concesión	Tipo de Concesión	Factor de Competencia	Garantías del Estado
Terminal Internacional del Sur (TISUR)	Matarani	30 años	Brownfield/ Autofinanciada	Mayor Retribución al Estado	No financieras
DP World Callao	Muelle Sur	30 años	Greenfield/ Autofinanciada	Menor tarifa regulada más Inv. Adicional	No financieras
Terminales Portuarios Euroandinos	Paita	30 años	Brownfield/ Autofinanciada	Menor tarifa regulada Más inv. adicional	No financieras
APMT Callao	Muelle Norte	30 años	Brownfield/ Autofinanciada	Menor tarifa regulada+ tarifas no reguladas + inv.adic.	No financieras
Terminal Portuario Paracas	San Martín	30 años	Brownfield/ Autofinanciada	Menor tarifa regulada + inv. adicional	No financieras

Servicios Portuarios- CC

10

□ **Servicios Estándar a la Carga Contenerizada y a la Nave:**

A la Carga* :

- El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque.
- El servicio de manipuleo- en el área de almacenaje- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;
- El servicio de pesaje;
- La carga podrá permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositada en el TP Paita a libre disposición del Usuario

A la Nave - > amarre (desamarre) y el tiempo de permanencia de la nave (practicaje y remolcaje -> regulación por acceso)

- **Servicios Especiales** -> El terminal portuario decide los servicios que va brindar (por ejemplo, aforo o equipos adicionales solicitados por la nave)

Terminales Portuarios Perú

11

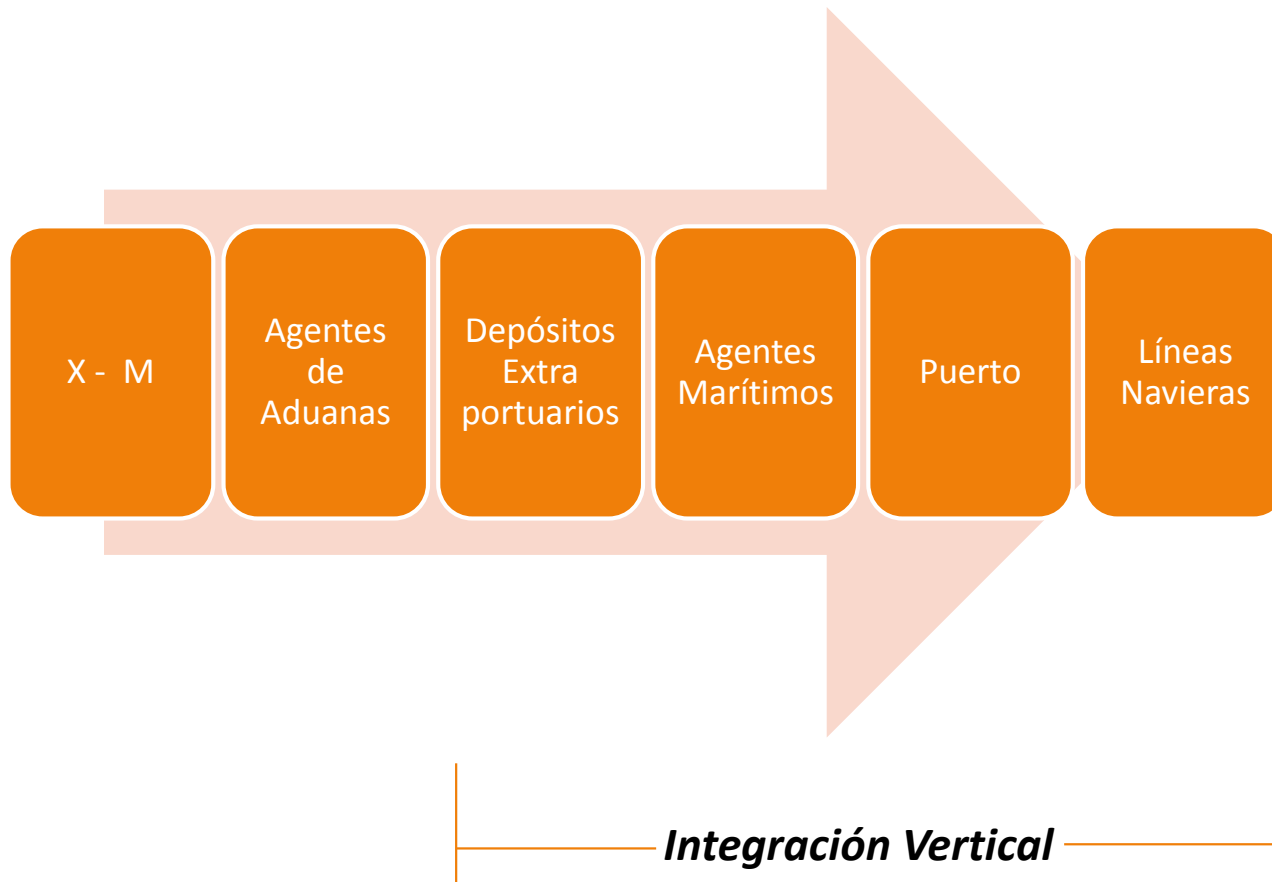
Concesión	Terminal	Regimen Regulatorio	Servicios	Autoridad de Competencia (INDECOP)
Terminal Internacional del Sur (TISUR)	Matarani	RPI - X	Regulados y No Regulados	No Regulados (Ex post)
DP World Callao	Muelle Sur	RPI -X	Servicio Estándar y Especiales	No interviene (CC)
Terminales Portuarios Euroandinos	Paita	RPI - X	Servicio Estándar y Especiales	No interviene (CC)
APMT Callao	Muelle Norte	RPI -X	Servicio Estándar y Especiales	Servicios Especial Ex Ante
Terminal Portuario Paracas	San Martín	RPI -X	Servicio Estándar y Especiales	Servicios Especiales Ex Post

2

Costos Logísticos Marítimos

Servicios Logísticos Contenedor

13



Supuestos

14

- Quien Cobra
 - ▣ Concesionario, Linea Naviera, Agentes Marítimos, Gobierno, Depósitos Temporales
- Depósitos Temporales
 - ▣ Neptunia (Callao y Paita), Tramarsa, LICSA, Alconsa (Callao y Paita) Imupesa (Callao), RANSA (Callao) y Unimar (Callao y Paita).
- Servicios
 - ▣ Puertos: Estandar y Especiales
 - ▣ Depósitos Temporales: Integrados y Adicionales
 - ▣ Agentes Navieros: Doc Fee, Box Fee, Administrativos
- Costos: Evitables y No Evitables
- Supuestos Principales:
 - ▣ Se asume FCL.
 - ▣ B/L (1)
 - ▣ No se hace reconocimiento físico de la carga

Costos Depósitos Temporales (1)

15

	Neptunia	Tramarsa	Licsa	Alconsa	Imupesa	Ransa	Unimar
Embarque	X	X	X	X	X	X	X
Manipuleo		X		X		X2	X
Tracción	X	X	X	X			
Almacenaje		X		X			
Gastos Adm.	X		X				
Pesaje/Repes.				X			
Inspec. Prescintos				X			
Uso de muelle				X		X	
Tarifa APMT - USD	313	306	275	319	222	180	198
Tarifa DPW - USD	286	286	260	279	253	160	178

Fuente: Banco Mundial

Costos Depósitos Temporales (2)

16

Servicio	Categorización
<ul style="list-style-type: none"> Servicio Integrado Almacenaje Alquiler de Gensets Conex y Desconex energía Descarga de Contenedor Embarque de Contenedor Gastos Administrativos Manipuleo Pesaje/repesaje Tracción Verificación de Temperaturas 	<p>No evitables</p> <p>No evitables (como parte de S.I)</p> <p>No evitables</p>
<ul style="list-style-type: none"> Gastos Administrativos Inspección de prescintos Manipuleo Manipuleo Genset Monitoreo y registro Recepción de reefer Uso de muelle 	<p>Evitables (como servicio adicional)</p> <p>Evitables</p> <p>Evitables (como servicio adicional)</p>

Fuente: Banco Mundial

Costos Agentes Marítimos

17

- ❑ **Box Fee**, que es el servicio que incluye el procesamiento y control documental de la información del contenedor y **supervisión de la transmisión de información a la aduana de la nota de tarja**. Incluye **la verificación de precintos de línea**. Cobro aplica también a agencia de carga en caso de consolidados.
- ❑ **Doc Fee**, que es **la gestión administrativa y electrónica para cumplir con la transmisión ante la SUNAT**, dentro de los plazos establecidos. Incluye servicio de atención a los agentes de aduanas y/o agentes de carga para verificación de los documentos.

Conceptos – Costos Promedio	CNT 20 pies	CNT 40 pies	Reefer 40
Doc Fee	65	80	80
Box Fee	115	115	115
Gastos Administrativos	4	4	4
Total (US\$)	184	199	199

Fuente: Callao On Line. Elaboración: Banco Mundial.

Experiencia Internacional A.M.

18

Con respecto a los cobros de los Agentes Marítimos a los dueños de la carga:

- En la práctica internacional líneas navieras son las únicas que pagan por sus servicios a los agentes marítimos.
- Al respecto Meersman, Pettersen y Van de Voode (2014) señalan que las líneas navieras pueden pagar a los agentes marítimos de dos formas: (i) en el caso que el agente marítimo esté vinculado con la línea naviera, entonces, recibirá un pago a fin de año por parte de la naviera y (ii) en el caso que el agente marítimo no esté vinculado con la naviera, recibirá un pago de la línea naviera por cada trabajo que le realice. Al respecto, estos autores refieren, que en este caso, estos agentes compiten por conseguir comisiones de entre 5% y 10% sobre el valor del flete.

Terminal Handling Charge (THC) (1)

En promedio el THC que es cobrado por las líneas navieras en el Perú está alrededor de los **USD 50** por contenedor

USD	APMT (Callao)		TPE (Paíta)		DPW (Callao)	
	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
CSAV	60		32	40	75	
Hamburg Sud	75		15	47	90	
CMA-CGM	25	45	25	57	40	60

Fuente: Banco Mundial

En la entrevistas realizadas con los Agentes Marítimos indicaron que este concepto era un RECARGO sobre el valor del flete básico.

Sobre THC

Recuadro 4: Consideraciones sobre el THC

Generalmente, el importe del THC se fija analizando los costos portuarios de los diversos servicios/operaciones que el Naviero quiere incorporar en el concepto de THC. Por ello, no existe una norma fija que indique qué servicio u operación están incluidos en este concepto. En general el THC involucra: ⁴⁰

- En las operaciones de exportación: carga de contenedor vacío sobre el vehículo (Entrega Vacío), descarga del contenedor lleno en el terminal portuario (Recepción Lleno) y desde cualquier punto de la Terminal Portuario, hasta su estibado en el buque (Carga)
- En las operaciones de importación: desde la bodega del buque hasta cualquier punto del Terminal Portuario (Descarga), carga del contenedor lleno sobre vehículos (Entrega Lleno) y la descarga del contenedor vacío (Recepción Vacío).

De esta forma, el THC no es un recargo sobre el valor del flete marítimo, sino que financia diferentes actividades en el interior del puerto, de hecho el THC es definido por las líneas navieras como *cargos adicionales*, no como recargo. Los cargos por

costos de las líneas asociados con la operación de mover contenedores, es decir, se trata de un “adicional” al servicio que es provisto por las líneas. El THC debe cubrir desde la entrega del contenedor vacío (o viceversa) hasta todos los pasos necesarios para embarcar (o desembarcar) el contenedor lleno, incluyendo los días de almacenamiento. ⁴¹

Terminal Handling Charge (THC) (2)

Los conceptos que están en el THC coincidirían con la descripción del servicio Estándar : **Posible Doble Facturación**

Tarifas de Servicios Estándar a la Carga en Terminales Portuarios Concesionados –USD (2016)

Contenedor	APMT (Callao)			TPE (Paíta)			DPW (Callao)
	Nave	Tierra	Total	Nave	Tierra	Total	Total
20 pies lleno	15.00	79.71	94.71	43.03	100.24	143.27	99.98
20 pies vacío	75.78		75.78	43.03	100.24	143.27	71.71
40 pies lleno	15.00	127.07	142.07	74.59	140.3	214.89	150.17
40 pies vacío	113.66		113.66	74.59	140.3	214.89	104.93
Reefer lleno	15.00	127.07	142.07	74.59	140.3	214.89	150.17
Reefer Vacío	113.66		113.66	74.59	140.3	214.89	104.93

Fuente: Banco Mundial

Costos Portuarios Logísticos sin Flete

22

Terminales Portuarios	Tipo Cont.	Exportaciones : Transf. Directa vs Indirecta	Importaciones: Transf. Directa vs Indirecta
DPW (Callao)	• 20 pies	223	217
	• 40 pies	221	220
	• Reefer	305	
APMT (Callao)	• 20 pies	233	86
	• 40 pies	244	29
	• Reefer	115	
TPE (Paita)	• 20 pies	169	
	• 40 pies	157	
	• Reefer	200	
Promedio	(USD)	211	138

Elaboración y Fuente: Banco Mundial(2016)

Estructura de los Costos Evitables

(% sobre total costos evitables)

23

	X-Café	X-Tshirt	X-Pota	M-Celular
Concesionario	0%	0%	0%	0%
Dep. Temp.	18%	22%	26%	18%
Línea Naviera	21%	0%	20%	17%
Agente Marítimo	61%	78%	54%	65%
Gobierno				
TOTAL	100%	100%	100%	100%

- Los AM generan la significativa mayoría de los costos evitables
- Los costos evitables de las LN están vinculadas a una posible doble facturación del THC y las tarifas porturias

Estructura de Costos

(% sobre costos totales)

24

	X-Café	X-Tshirt	X-Pota	M-Celular
Concesionario	4%	3%	8%	4%
Dep. Temp.	18%	18%	24%	24%
Línea Naviera	56%	55%	53%	56%
Agente Marítimo	7%	7%	7%	7%
Gobierno	15%	18%	9%	9%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

- Fletes marítimos son mas de la mitad de los costos
- Costos de DT mas significativos en congelados y manufactura
- Costos portuarios tienen poco impacto en el usuario

Costos Evitables para cada Terminal

(% sobre costos de cada terminal)

25

	X-Café	X-Tshirt	X-Pota	M-Celular
APMT	23.87%	32.02%	28.27%	
DPW	23.71%	31.84%	28.57%	34.06%
Paita	27.68%		29.01%	
TOTAL	25.02%	31.93%	28.62%	34.06%

- Independiente del terminal, costos evitables fluctúan entre 25-35% de costos para usuario
- Costos evitables tienen a ser mayores para productos con valor agregado

Estructura de los Costos Evitables

(% sobre total costos evitables)

26

	X-Café	X-Tshirt	X-Pota	M-Celular
Concesionario	0%	0%	0%	0%
Dep. Temp.	7%	4%	10%	4%
Línea Naviera	8%	0%	7%	4%
Agente Marítimo	23%	16%	20%	15%
Gobierno	62%	80%	63%	77%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

- Las ineficiencias relativas a entes del Gobierno pueden llegar a representar 80% de los costos evitables
- Los AM representan en promedio un 18% de los costos evitables

Costo de Ineficiencias del Gobierno

27

Costo Adicional (USD)	Terminal Portuario Callao		Terminal Portuario Paita
	Frescos	Secos	Frescos
Por mala inspección de Aduanas	601		601
Seguridad		950	
Congestión	28	28	
Costo Adicional Promedio	629	978	601

Fuentes y Elaboración: Banco Mundial (2016)

“En promedio los costos de las ineficiencias del gobierno estarían alrededor de los USD 700 por contenedor”

Integración Vertical

28

- La integración lleva a prácticas de discriminación no tarifaria en términos de la calidad de los servicios:
 - Preferencias en el Acceso a las ventanas de atraque
 - Variabilidad de tiempos (los operadores navieros y logísticos dan prioridad a sus clientes para operaciones en puertos y en DTs).
 - Facturación no transparente está estrechamente vinculado a los costos evitables. (Asimetrías de Información) -> RENTAS

Las ganancias de eficiencia que se generan en los terminales portuarios se pierden en los intermediarios.

Efectos de la Integración Vertical

29

- Entre el año 2005 y 2010 incrementó el costo del *gate out* en más de 100% (de USD 38 a USD 122)
- Existe diferenciación entre las tarifas de gate out y gate in, que se cobran al interior de los depósitos temporales.

Costos del Gate In y Gate Out - 2015

Tramarsa Callao	Neptunia Callao				Neptunia Paíta	Licsa Callao	Alconsa Callao				Alconsa Paíta	Imupesa Callao							RANSA- Callao	UNIMAR Callao/ Paíta	
	MOL	CSCL	PIL	APL			Maersk	Hanjin	Hapag Lloyd	APL		CCNI	EMC	Hanjin	Hyundai	K Line	Trinity	Wan Hai			Inter.

Gate Out

Contenedor 20 pies vacío	131	120	120	120	125	240	128	137	130	130	135	252	135	120	130	82	101	81	65	77	95	128
Contenedor 40 pies vacío	131	120	120	120	125	315	128	137	130	130	135	336	135	120	130	82	117	81	68	77	95	130
Contenedor 40 Reefer Vacío	131	125	125	125	125	315	148	137	130	130	135	336	135	120	130	82	120	81	74	81	95	133

Gate IN

Contenedor 20 pies vacío	178	177	177	185	170	187	170	137	130	130	135	135	176	175	175	120	127	77	65	77	95	172
Contenedor 40 pies vacío	178	177	177	185	170	187	170	137	130	130	135	135	176	175	175	120	127	77	68	77	95	172
Contenedor 40 Reefer Vacío	178	177	177	185	170	187	190	137	130	130	135	135	176	175	175	120	130	81	105	81	95	172

Fuente: Depósitos Temporales. Elaboración: Banco Mundial

3

Temas para la Discutir

I. Alcances de los Servicios Portuarios

- Manual o Lineamientos a nivel de la región, que permitan tener un marco de referencia para los hacedores de política, que permita “estandarizar” los servicios “no evitables” en los terminales portuarios, como un primer paso, para luego analizar el tema de los precios. Al respecto, podemos tomar como referencia la Comunidad Europea*:

[...] El Paquete de medidas 1 (PP1) aplica una medida suave (comunicación no vinculante) para aclarar y facilitar el acceso al mercado de los servicios portuarios. No obstante, se introducen disposiciones vinculantes en situaciones de monopolio u oligopolio, en cuyo caso los servicios deben someterse a una supervisión de precios a fin de evitar unas tarifas excesivas o discriminatorias. La financiación y la fijación de las tasas portuarias se dejan en manos de las autoridades competentes con la condición de que apliquen unas normas básicas de transparencia. Un comité de usuarios del puerto garantiza la coordinación de los servicios dentro del puerto [...]

Extraído de Banco Mundial (2016)

*Comunidad Europea (2013)- “Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos”. COM/2013/0296 final - 2013/0157(COD).

II. Definición y Alcances del THC en la Región

- Tener una definición homologada para la región sobre este concepto, podría incidir positivamente en la competitividad del comercio exterior de la región. Sobre el particular se podría tomar como marco de referencia:

“Terminal Handling Charges during and after the liner conference era”.
Octubre 2009. Comisión de Competencia de la Unión Europea.

III. Sistema de información portuaria para la Región

- En la línea de lo anterior, sería interesante contar con un sistema de información portuaria que incorpore toda la información de tarifas y precios que se originan en los puertos de la región.
- Adicionalmente, podría incorporar indicadores de calidad del servicio y productividad de los terminales portuarios de la región (“Sistematizar”).