



Contratación del Servicio de
Consultoría:

**“Estudio de Costos y
Sobrecostos de la Cadena de
Servicios Logísticos en los
Terminales Portuarios de
Uso Público”**

Consorcio Modernización Portuaria



EGP
EMPRESA GAMBELL PERÚ S.A

INDESMAR
MARITIME - AIRPORT - RAILROAD



1. Descripción de la consultoría

Consorcio Modernización Portuaria



EGP
EMPRESA GAMBELL PERÚ S.A.

INDESMAR
MARITIME - AIRPORT - RAILROAD

1.1 Objetivos de la consultoría:

- Determinar los procesos, costos y sobrecostos a los que se enfrentan los dueños de la carga en la cadena logística de distribución física de mercancía correspondiente al ámbito portuario que permita fortalecer las obligaciones de la APN.
- Establecer políticas de desarrollo portuario para fortalecer la competitividad de los terminales portuarios de uso público y el comercio exterior peruano.

1.2 Alcances y terminales portuarios bajo del estudio.

- **Evaluación y medición del impacto económico en las cargas:**

De las tarifas por servicios portuarios regulados y no regulados que cobran los operadores de terminales portuarios.

De las tarifas, precios y tasas por uso de equipos que aplican los terminales de almacenamiento extraportuarios, las agencias marítimas, empresas de estiba a los dueños de carga y armadores. Para el caso de los consignatarios de la carga se incluirán los pagos que se realizan a los agentes de carga y agentes generales.

- **Evaluación de costos que enfrentan las líneas navieras:**

Por los servicios que presta el operador de puerto y los operadores intermedios.

Evaluación de costos por estadía en puerto asociados a la productividad y rendimiento de la infraestructura y equipos disponibles.

1.2 Alcances y terminales portuarios bajo del estudio.

- **Cuantificar los costos totales:**

Que deben asumir los dueños de carga por diversos servicios que presta el operador portuario, usuarios intermedios, líneas navieras desde que la carga se encuentra en su almacén de origen hasta que es trasladada al puerto de destino en exportación, y viceversa en caso de importación.

- **Analizar impactos positivos y negativos de la concesión**

Sea en los fletes de transporte marítimo o servicios portuarios

- **Plantear recomendaciones para incrementar los niveles de competencia**

En los mercados relevantes a fin de facilitar el desarrollo de la importación y exportación. Plantear sugerencias de mejoras a introducirse en los futuros contratos de concesión y en el marco regulatorio para el eficiente desarrollo y comportamiento del sector portuario y contribuir en beneficio del comercio exterior del Perú.

1.2 Alcances y terminales portuarios bajo del estudio.

- **Terminales portuarios bajo estudio:**

Terminal Portuario del Callao (Muelle Sur y Terminal Norte – ENAPU)

Terminal Portuario de Paita

Terminal Portuario de Salaverry

Terminal Portuario General de San Martín – Pisco

Terminal Portuario de Ilo

Terminal Portuario de Matarani



2. Cadena logística de los servicios marítimos – portuarios bajo estudio

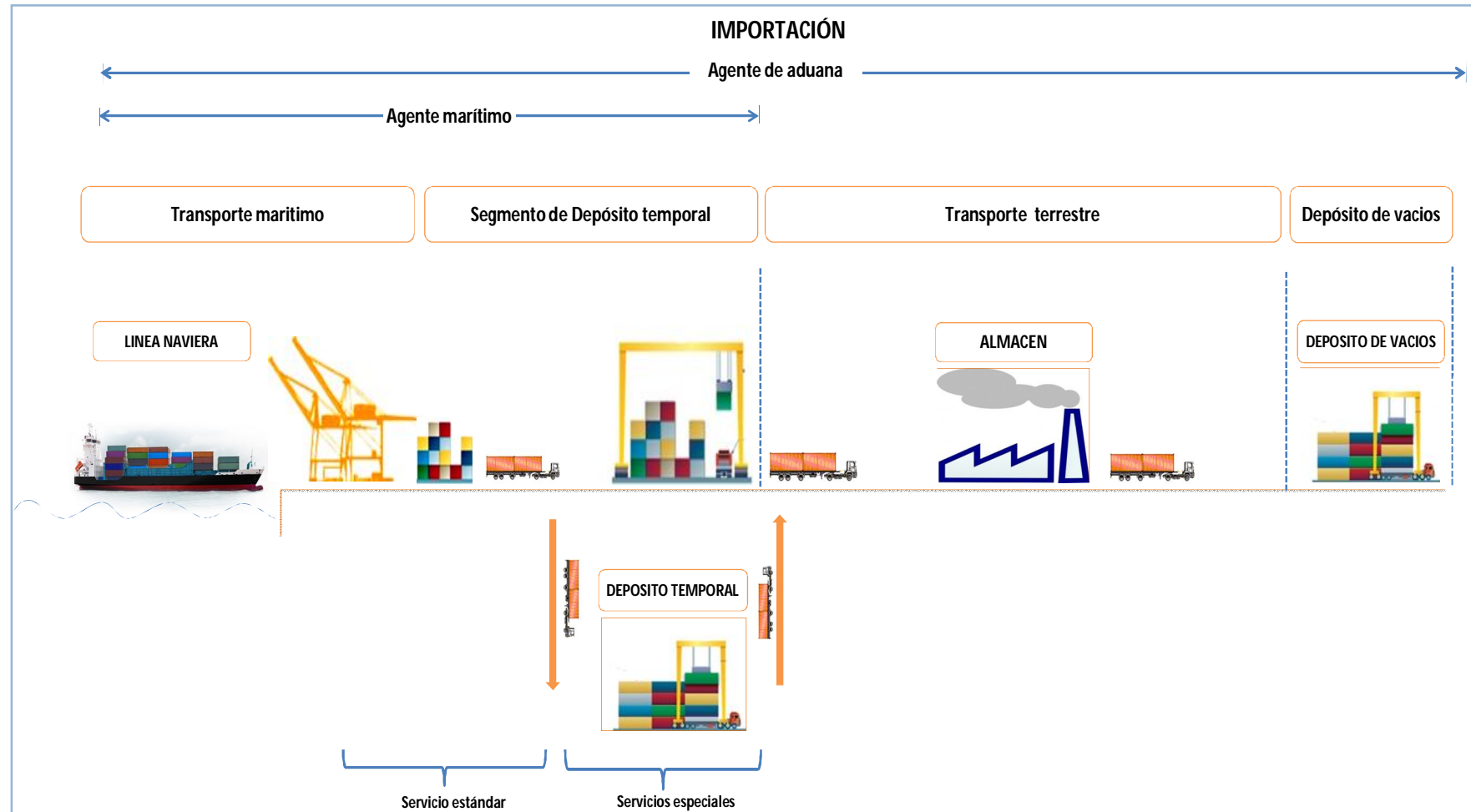
Consorcio Modernización Portuaria



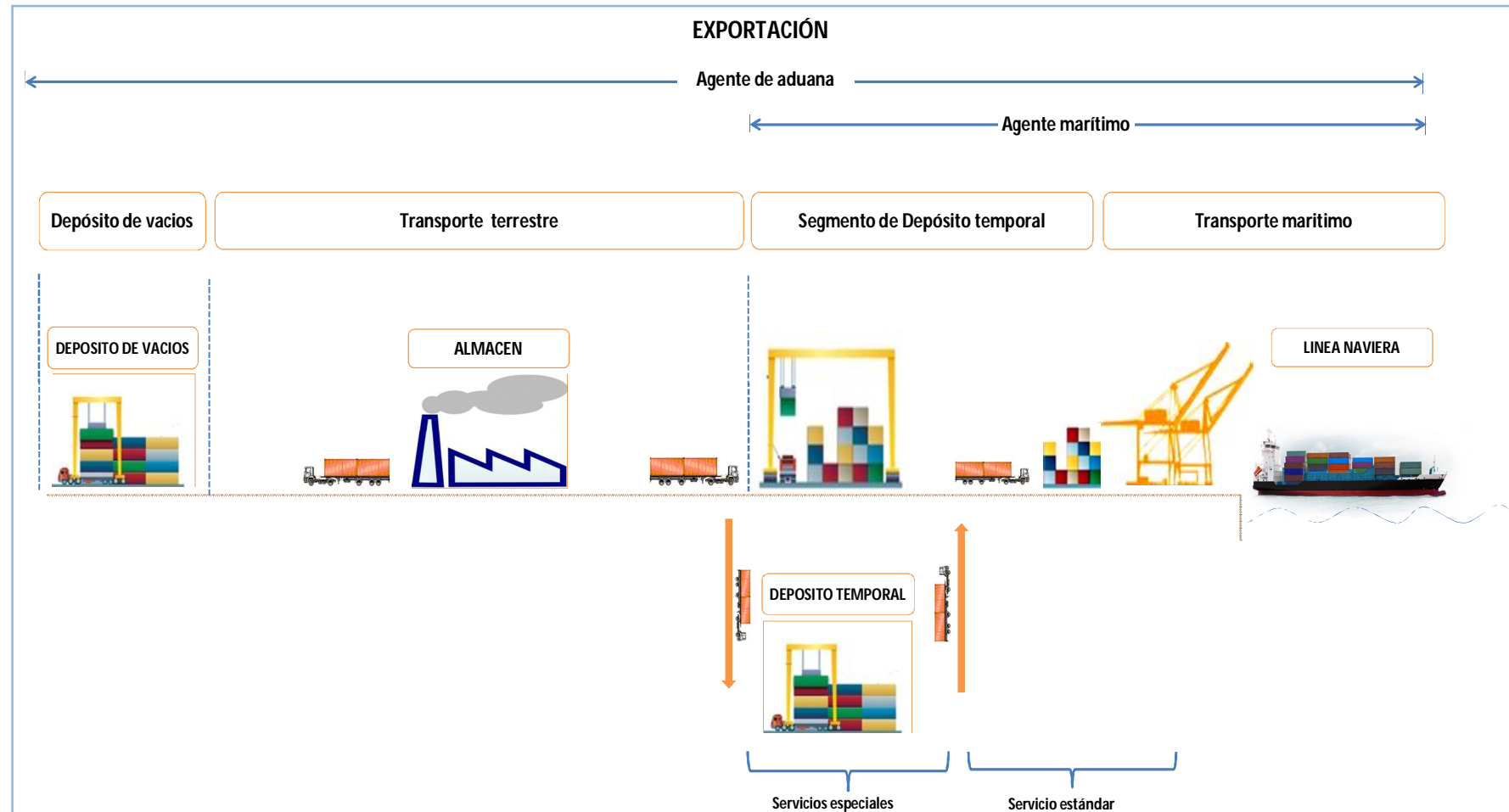
EGP
EMPRESA GAMBELL PERÚ S.A.

INDESMAR
MARITIME - AIRPORT - RAILROAD

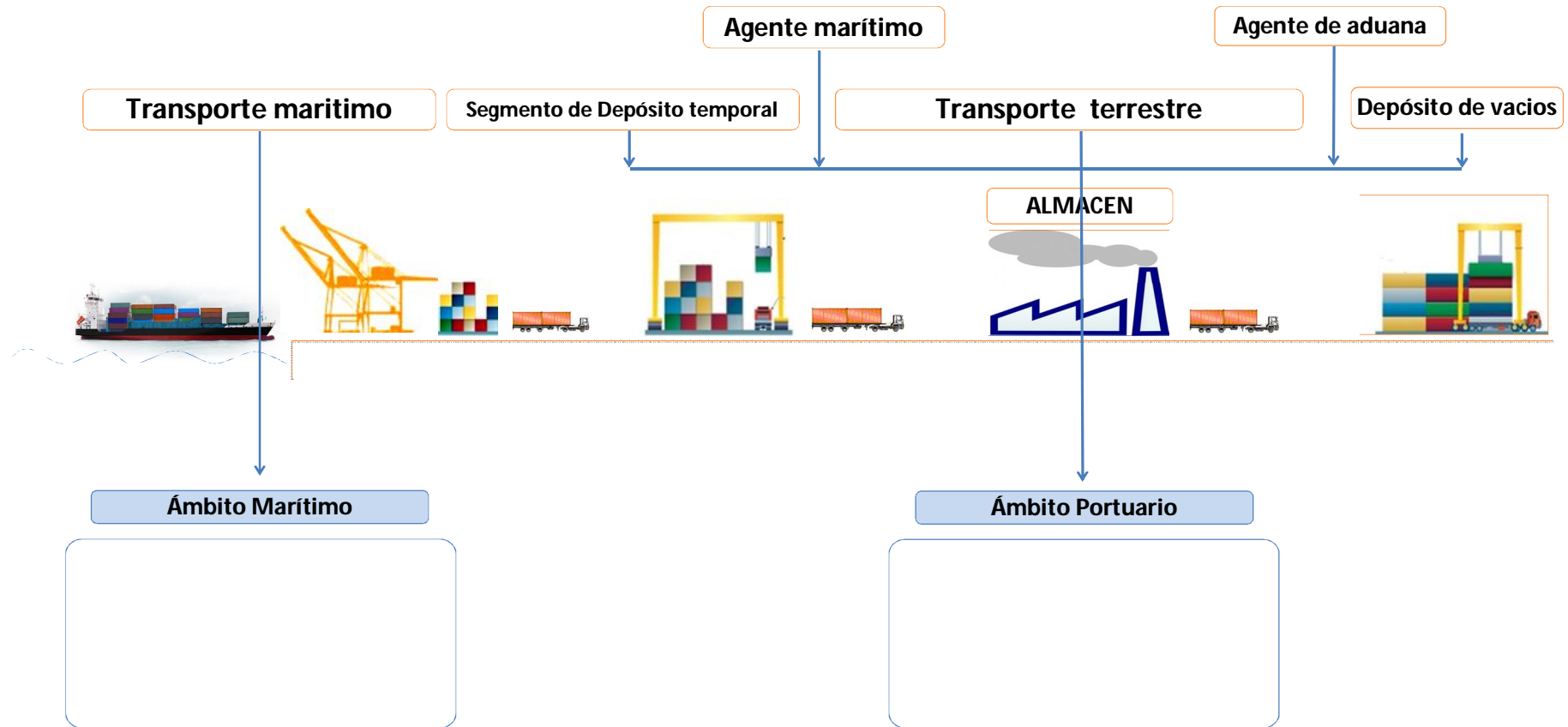
2.1 Cadena logística de la carga bajo análisis: caso de carga contenedorizada: Importación.



2.1 Cadena logística de la carga bajo análisis: caso de carga contenedorizada: Exportación.

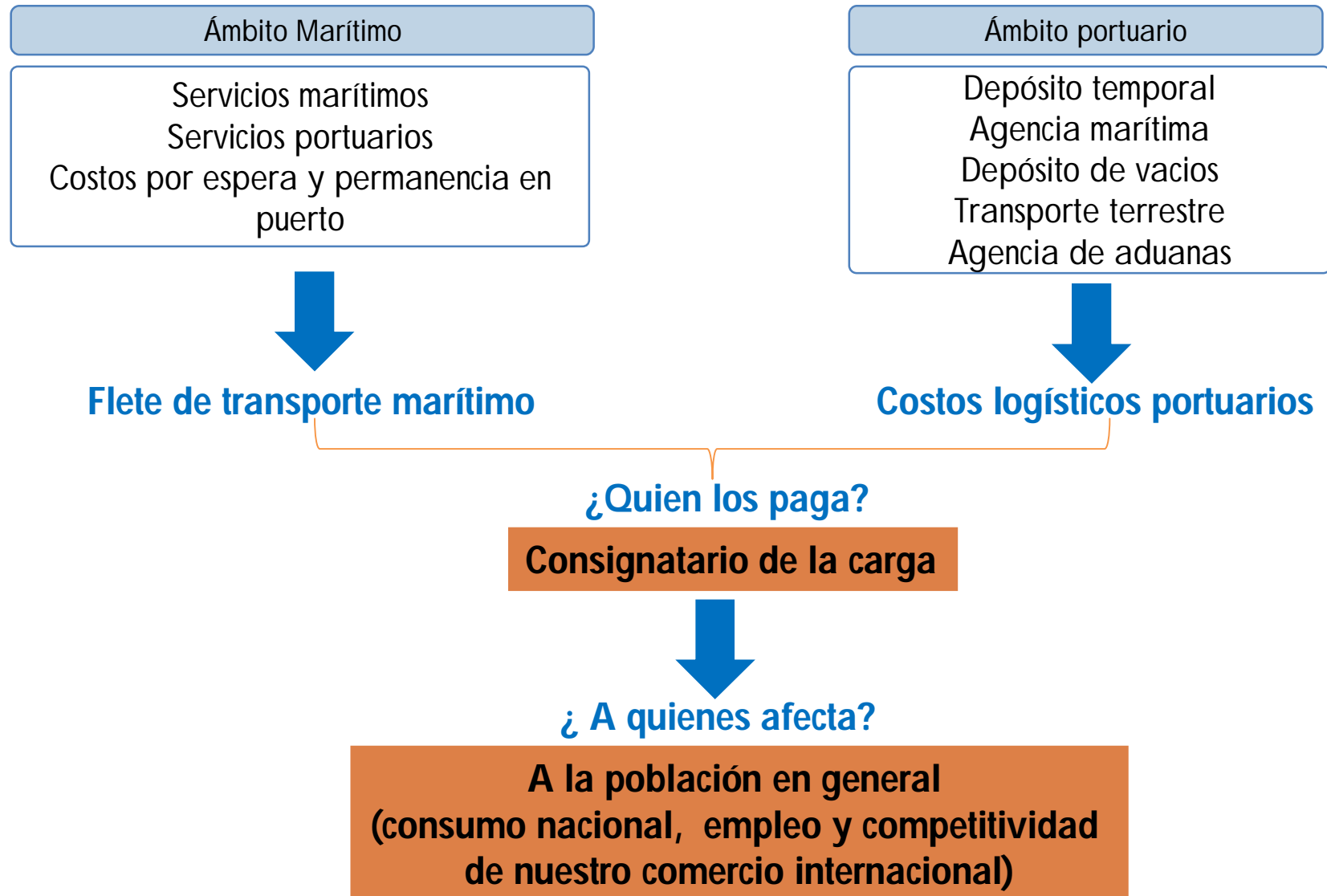


2.2 Ámbitos de análisis del estudio

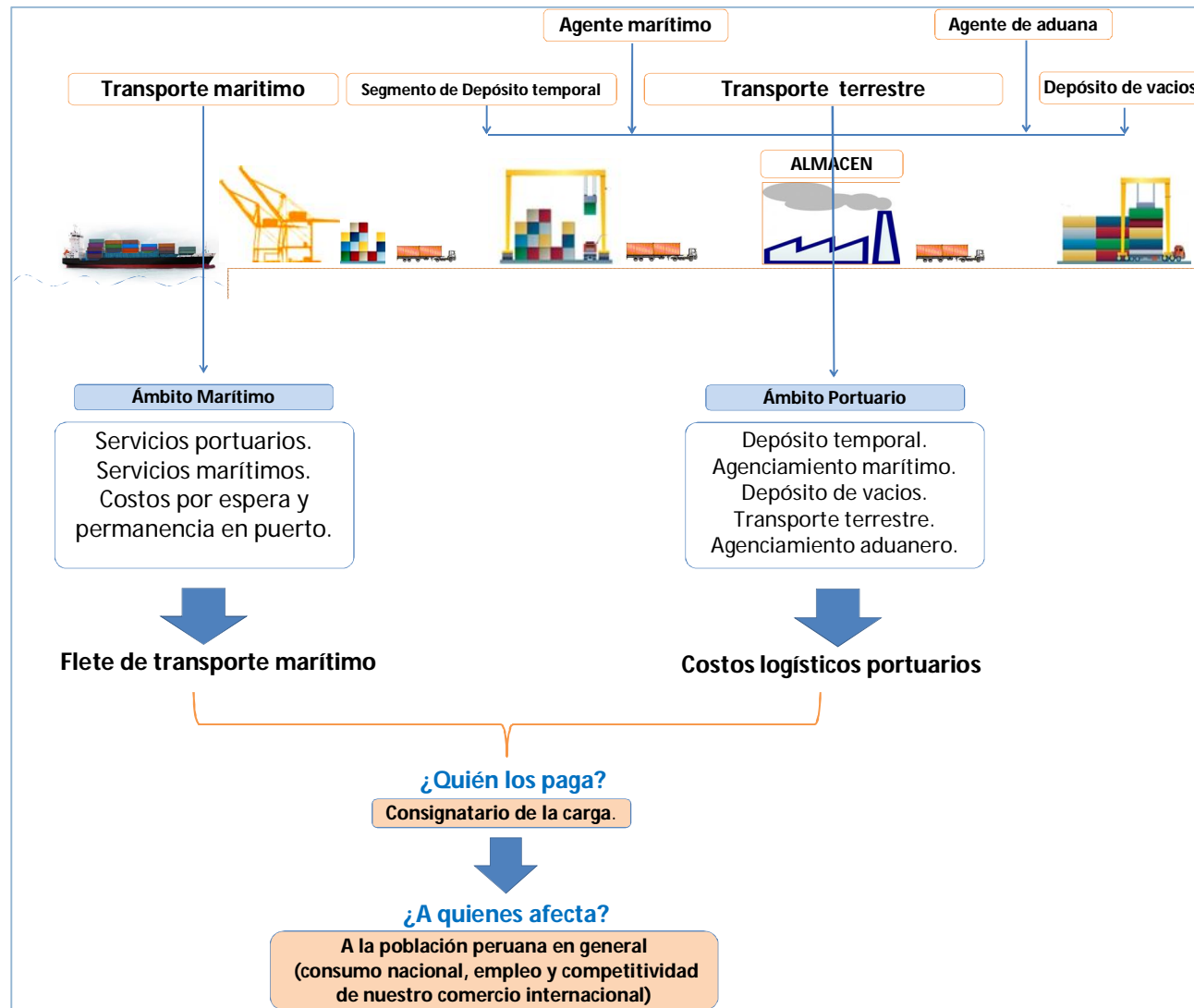


La cadena logística bajo estudio se divide en dos (02) ámbitos de análisis: ámbito portuario y ámbito marítimo

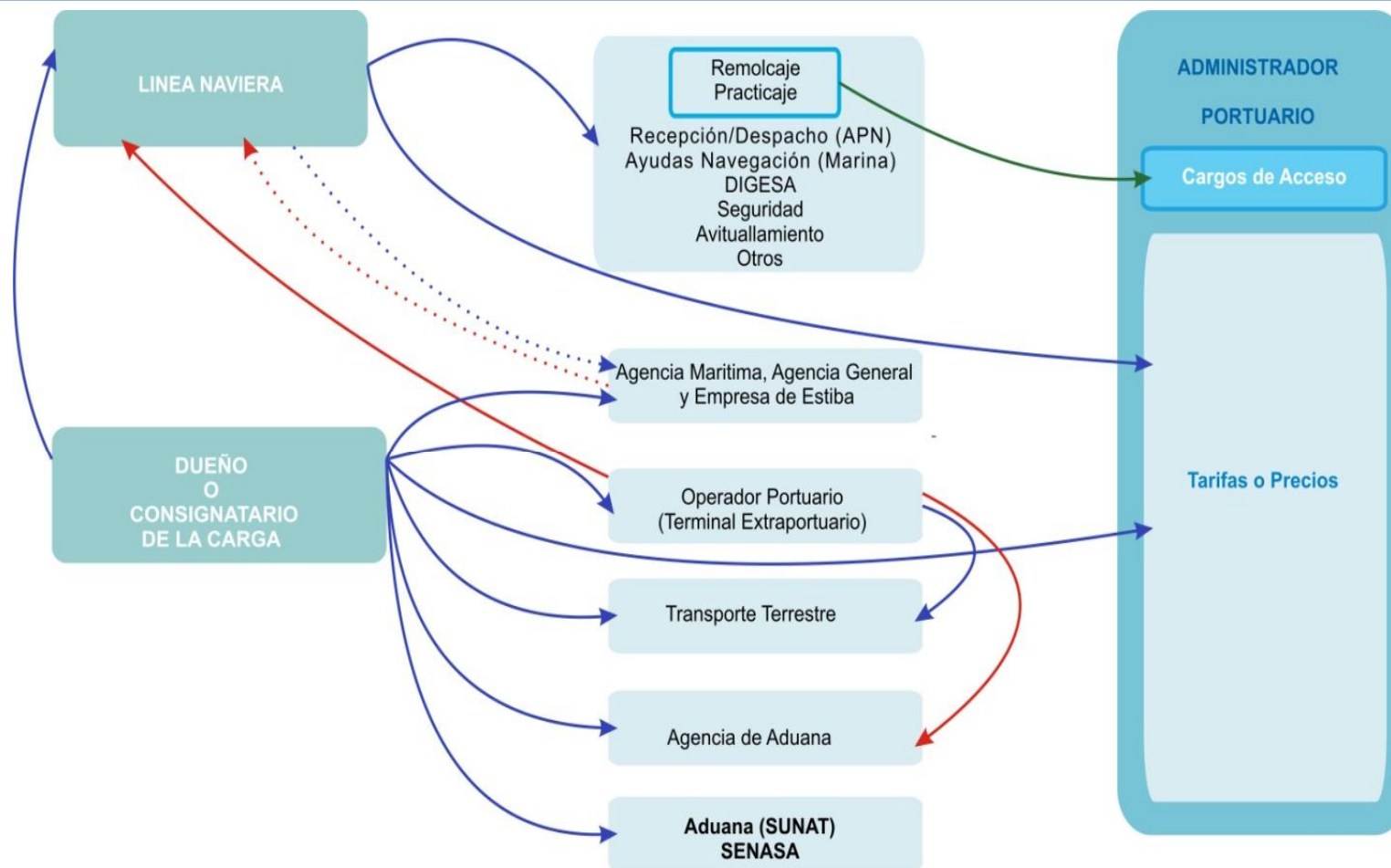
2.2 Ámbitos de análisis del estudio.



2.2 Ámbitos de análisis del estudio.



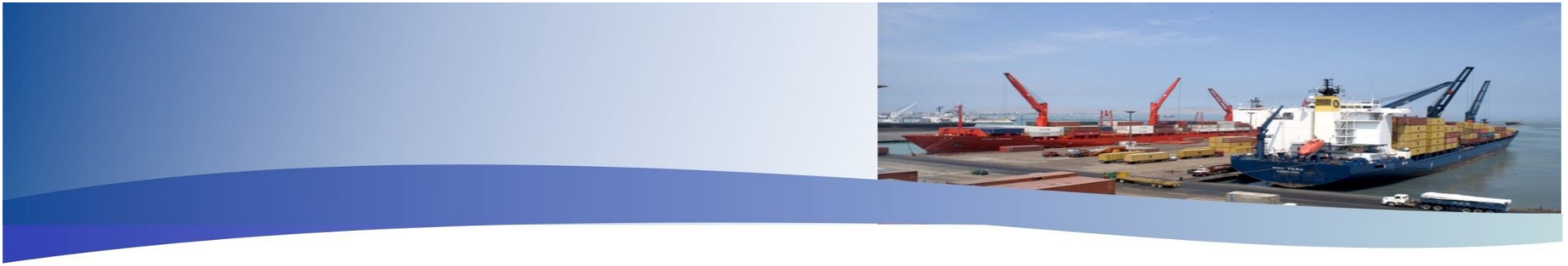
2.3 Interrelación entre prestadores de servicios y usuarios.



Notas:

- La flecha azul indica los pagos que se realizan por servicios prestados que luego son facturados a modo de precio y tarifa. Ejemplo, la línea naviera paga una tarifa por el servicio de uso de amarradero o servicio estándar a la nave al administrador portuario.
- La flecha verde indica los pagos que se realizan por servicios que son facturados a modo de cargos de acceso. Ejemplo, las empresas de remolcaje pagan a los administradores portuarios un cargo de acceso por dejarlos operar (otorgar servicios a las naves) en las instalaciones que explotan.
- La flecha roja indica pagos por comisiones que son acuerdos comerciales privados entre empresas. Estas comisiones se caracterizan por no corresponder a una prestación efectiva de un servicio o porque el agente que brinda el servicio es el que paga la comisión al agente que recibe el servicio.
- Las flechas con líneas punteadas, azul y rojo, indican los casos en que se pueden observar o no pagos por precios y comisiones, respectivamente.

Elaboración: El Consultor



3. Definición de sobrecostos

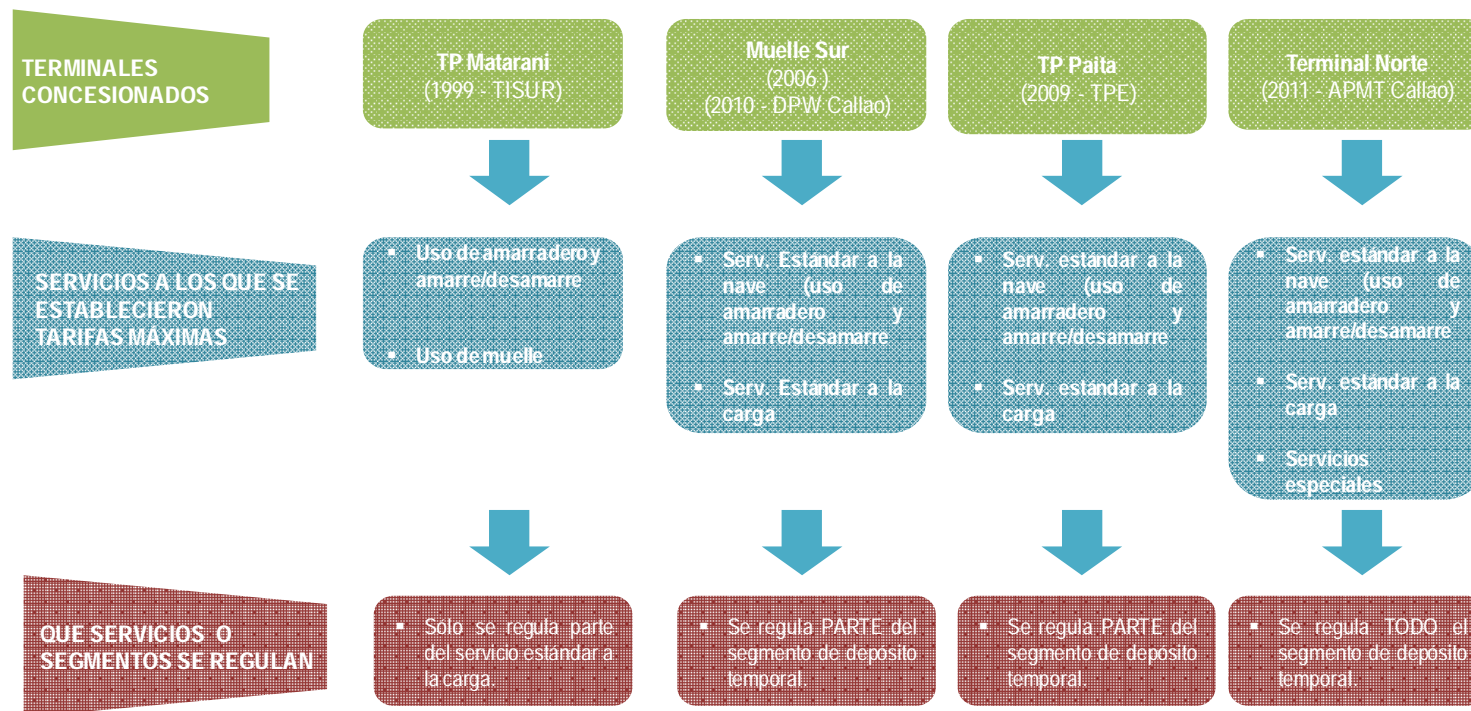


3.1 Sobrecostos

- El término “sobrecosto” se relaciona en este estudio con la perspectiva económica de ineficiencia.
- En ese sentido, todo sobrecosto al ser una ineficiencia puede y debería ser superado, es decir eliminado. El sobrecosto debe ser analizado dentro de un “todo”, si el sobrecosto de un ámbito se elimina no puede o debe aparecer en otro ámbito, sino dejaría de ser un sobrecosto o no se habría eliminado el sobrecosto.
- El sobrecosto se elimina con políticas de modernización de infraestructura, mayor transparencia en el mercado, generación de mayor competencia, empoderamiento al dueño o consignatario de la carga, entre otros.

3.2 Servicios y segmentos regulados por las concesiones portuarias

- **Sólo se ha regulado parte de los servicios** que conforman el **segmento de depósito temporal**. La concesión del Terminal Norte es la que ha regulado casi todos los servicios que se otorgan en el segmento de depósito temporal (contenedores llenos).



- **Es de esperarse principalmente impacto en el mercado de depósito temporal**

3.3 Sobrecosto estimado global por transporte terrestre

- Por falta de infraestructura moderna los exportadores e importadores de carga contenedorizada de provincias deben asumir costos altos de transporte terrestre.
- Estos costos se podrían reducir significativamente si el transporte terrestre se sustituye por cabotaje marítimo (Callao como centro) o el embarque directo por los terminales portuarios de provincia.

Sobrecosto por transporte terrestre que se podría eliminar

Región Norte	S/. 92.9 millones
Región Sur	S/. 90.3 millones
Total	S/. 183. 2 millones

Contenedores	S/. 154.4 millones
No contenedorizada	S/. 28.8 millones
Total	S/. 183. 2 millones



4. Disposiciones Normativas Aduaneras e Impacto en la Cadena Logística

Consorcio Modernización Portuaria



EGP
EMPRESA GAMBELL PERÚ S.A.

INDESMAR
MARITIME - AIRPORT - RAILROAD

4.1 Disposiciones y procedimientos aduaneros que generan indirectamente sobrecostos en la cadena logística

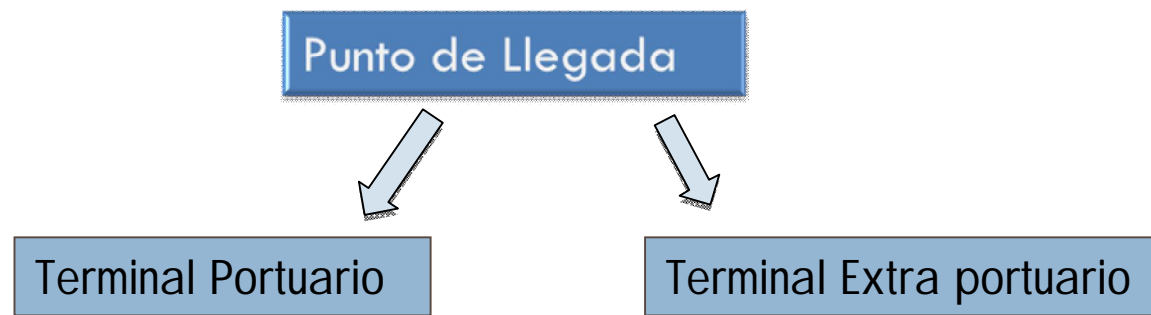


4.2 Ley General de Aduanas

La Ley General de Aduanas define en su artículo 2º :

- ❑ **Punto de Llegada.-** *"...aquellas áreas consideradas zona primaria en las que se realicen operaciones vinculadas al ingreso de mercancías al país..."*
- ❑ **Zona Primaria.-** *"...parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, ... incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y que hayan sido autorizados..."*

4.2 Ley General de Aduanas



- ❑ La LGA contempla la posibilidad de gestionar un despacho de mercancías utilizando el recinto portuario y **extra portuario**.
- ❑ No es conveniente en determinados casos:

Por ejemplo:

En el **despacho anticipado**, cuya finalidad es la disposición de la carga inmediatamente sin necesidad de recurrir a su traslado a un lugar distinto al terminal portuario.

4.2 Ley General de Aduanas

Finalidad del despacho anticipado

- ☐ Promocionar la salida de la carga directamente del Puerto hacia los almacenes de los usuarios.

TLC con los Estados Unidos de América

- ☐ Capítulo V

Artículo 5.2: Despacho de Mercancías

“...cada Parte adoptará o mantendrá procedimientos que:
Permitan que las mercancías sean despachadas en el punto de llegada, sin traslado temporal a depósitos u otros recintos; ...”

4.2 Ley General de Aduanas

Procedimiento Aduanero de Manifiesto de Carga

Numeral 18 del Título VII

“...La mercancía descargada en el terminal portuario, ... es entregada por el transportista al dueño o consignatario, cuando cuente con declaración aduanera de mercancías sujeta a un **despacho anticipado, sin obligatoriedad de su traslado a otros recintos o almacenes aduaneros....**”

4.3 Reglamento de la Ley General de Aduanas

Artículo 143° .- Transmisión del manifiesto de carga:

El transportista o su representante en el país debe transmitir electrónicamente a la Administración Aduanera lo siguiente:

- a) Manifiesto de carga, que contenga el **detalle de la carga para el lugar de ingreso** y la carga en tránsito para otros destinos...
- ☐ En el Manifiesto de Carga se consigna el **Punto de Llegada** que toma como referencia la SUNAT.
- ☐ Finalmente quien consigna la designación del Punto de Llegada es el transportista.

4.3 Reglamento de la Ley General de Aduanas

- ❑ La SUNAT en vista de la importancia de promover iniciativas para que los dueños o consignatarios dispongan de su carga en el plazo más breve posible y así evitar sobrecostos, se encuentra desarrollando diferentes medidas.
 - Oficina de Atención al Usuario de Servicio Aduanero (OAUSA)
 - “Direccionamiento de la carga a través del Portal de la SUNAT”
- ❑ Se pone a disposición de los dueños o consignatarios de la carga una opción en su portal institucional que permita registrar el direccionamiento de la carga.
- ❑ Luego replica automáticamente mediante un correo electrónico a los operadores de comercio exterior involucrados (transportistas, administrador portuario, almacenes, agentes de aduana entre otros) con el propósito que éstos tomen conocimiento de dicha comunicación de manera inmediata.



5. Conclusiones

Consorcio Modernización Portuaria



EGP
EMPRESA GAMBELL PERÚ S.A.

INDESMAR
MARITIME - AIRPORT - RAILROAD

5.1 Conclusiones

Sobrecosto total anual en la cadena logística analizada (US\$)

	Puerto/Región	Elementos del Costo	Costo anuales		Ahorros logrados	Comparativo con puerto eficiente	
			Antes	Ahora		Costo en el puerto eficiente	Sobrecosto
MARITIMO	TP Callao	Naves de contenedores	127,883,889	98,574,642	29,309,247	81,120,231.00	17,454,411.00
		Naves de carga general (fraccionada)	13,282,300	12,353,807	928,493	5,588,023.00	6,765,784.00
		Naves graneleras (bulk carrier)	33,276,754 #	30,446,704 #	2,830,050	8,539,469	21,907,235
	TP Salaverry	Naves de grand liquido	15,027,171	11,540,233	3,486,937	8,105,459	3,434,774
		<u>Costo en el puerto</u>	189,470,114	152,915,386	36,554,727	103,353,182.45	49,562,204.00
		Naves graneleras (bulk carrier)	7,337,872	7,337,872 #	-	4,179,618	3,158,254
	TP Paita	<u>Costo en el puerto</u>	7,337,872	7,337,872	-	4,179,618	3,158,254
		Naves de contenedores	9,525,195	10,450,620	-925,425	8,320,491	2,130,129
		<u>Costo en el puerto</u>	9,525,195	10,450,620	-925,425	8,320,491	2,130,129
	TP GSM	Naves de carga general (fraccionada)	915,382	915,382	-	417,820	497,562
		Naves graneleras (bulk carrier)	3,423,018	3,423,018	-	2,252,486	1,170,532
		<u>Costo en el puerto</u>	4,338,400	4,338,400	-	2,670,306	1,668,094
PORTUARIO	TP Matarani	Naves graneleras (bulk carrier)	10,627,750	10,627,750	-	10,627,750	-
		<u>Costo en el puerto</u>	10,627,750	10,627,750	-	10,627,750	-
	TP Ilo	Naves de carga general (fraccionada)	819,855	819,855	-	374,447	445,408
		Naves graneleras (bulk carrier)	796,320	796,320	-	295,425	500,895
		<u>Costo en el puerto</u>	1,616,175	1,616,175	-	669,872	946,303
	Todos los Puertos	<u>Costo en el puerto: Total</u>	222,915,506	187,286,203	35,629,302	129,821,219	57,464,984
	TP Callao	Deposito temporal	190,662,272	167,076,911	23,585,361	111,375,315	55,701,597
		Deposito de vacios	89,852,976	117,034,686	-27,181,710	86,423,899	30,610,787
		Agenciamiento marítimo	186,898,651	189,686,518	-2,787,868	114,302,576	75,383,943
	TP Paita	Transporte terrestre	117,397,109	117,397,109	0	117,397,109	-
		Agenciamiento aduanero	127,126,767	127,126,767	0	127,126,767	-
		<u>Costo de los contenedores</u>	711,937,775	718,321,992	-6,384,217	556,625,665	161,696,327
	TP Paita	<u>Costo en el puerto</u>	711,937,775	718,321,992	-6,384,217	556,625,665	161,696,327
		Deposito temporal	9,178,423	9,247,769	-69,346	6,593,282	2,654,487
		Deposito de vacios	2,549,888	7,689,506	-5,139,618	6,434,483	1,255,023
	TP Paita	Agenciamiento marítimo	6,972,350	7,152,588	-180,238	5,834,007	1,318,580
		Transporte terrestre	9,960,500	9,960,500	0	9,960,500	-
		Agenciamiento aduanero	8,964,450	8,964,450	0	8,964,450	-
	TP Paita	<u>Costo de los contenedores</u>	37,625,611	43,014,813	-5,389,202	37,786,722	5,228,091
		<u>Costo en el puerto</u>	37,625,611	43,014,813	-5,389,202	37,786,722	5,228,091
	Todos los Puertos	<u>Costo en el puerto: Total</u>	749,563,386	761,336,805 #	-11,773,419	594,412,387	166,924,418
TRANSPORTE TERRESTRE (por déficit en infraestructura portuaria)	Región norte	Transporte terrestre	119,586,737	119,586,737	-	64,462,180	55,124,557
	Región sur	Transporte terrestre	26,644,012	26,644,012	-	16,339,847	10,304,165
	Todos las regiones	<u>Costo Total</u>	146,230,749	146,230,749	-	80,802,027	65,428,722
TOTAL COSTO Y SOBRECOSTO EN LA CADENA LOGÍSTICA MARÍTIMO PORTUARIA Y TERRESTRE			1,118,709,641	1,094,853,757	23,855,883	805,035,634	289,818,123



MUCHAS GRACIAS

Consorcio Modernización Portuaria



EGP
EMPRESA GAMBELL PERÚ S.A.

INDESMAR
MARITIME - AIRPORT - RAILROAD