

Vision General de los costos portuarios: comparación y propuesta

Cristian L. Calderón Rodríguez
Estudio Calderón & Asociados

- Tenemos 10 años conversando y exponiendo los puntos de vista de la carga.





En el transcurso del año pasado, CONUDFI recibió de parte de sus asociados numerosas quejas en el sentido que los conceptos por lo que se les facturaban por los servicios portuarios eran de tal diversidad y magnitud que con el pasar del tiempo se estaban constituyendo en el factor principal de la disminución de los niveles de competitividad que sus productos tenían en los mercados del exterior.

La avalancha de denuncias en tal sentido generó que el asunto fuera conocido con la denominación "extracargos portuarios" de tal modo que los exportadores e importadores señalaban, por ejemplo, que las agencias generales y marítimas no pueden cobrar por emitir un Bill Of Lading o dar un "visto bueno" de ello o cobrar por la transmisión electrónica y otros rubros que son parte de su negocio y que deberían ser facturados a las líneas navieras en lugar de los dueños de la carga.

A raíz de estos argumentos y de forma responsable, los operadores portuarios se reunieron oportunamente con la finalidad de confrontar los conceptos que cada empresa facturaba por los servicios que presta, resultando que muchos de ellos denominan de manera diferente un mismo servicio, lo que originaba que los dueños de la carga percibían como incrementado sus costos, al sumar las tarifas tantas veces como tantas formas distintas se identificara el servicio.

De esta forma, los operadores explicaban que se trataba de una lamentable confusión, resultado de un mercado de libre competencia, pues, no es práctica común que entre competidores en la oferta de un mismo servicio se pongan de acuerdo para designarlo bajo el mismo concepto. Sin embargo, en aras de perfeccionar el mercado, convinieron entre ellos proporcionar la lista de conceptos y tarifas que cobran a los dueños de la carga con el fin de buscar canales de difusión de los mismos para que estén al alcance de los interesados.

Asimismo tuvieron claro que, si bien es cierto que la publicación o difusión de la referida lista no puede ser impuesta a las empresas por los gremios portuarios a los que pertenecen, también lo es el hecho de que aquella empresa que no publique o deje de difundir sus conceptos y tarifas, podría que-

Tras exitoso acuerdo inicial entre operadores portuarios y dueños de la carga

Precios de los servicios portuarios serán transparentes

¿Cuáles serán los beneficios de la transparencia del mercado portuario? Los operadores deberán destacar aún más por precios, calidad del servicio y valor añadido, mientras que los dueños de la carga podrán elegir bien para optimizar sus procesos y costos logísticos en el ámbito portuario.

dar relegada como proveedor de servicios portuarios por sus clientes, los dueños de la carga, en la medida que revelaría una actitud negativa con el proceso de transparencia, definido finalmente por las partes (operadores y dueños de la carga) como la única solución al problema.

Acuerdos y compromisos

En este camino, el 22 de enero pasado, representantes de 11 entidades (10 gremios más ENAPU) sostuvieron una reunión previa en la que se diagnosticó ampliamente la problemática, se discutió los alcances de sus efectos al comercio exterior del país y se formuló alternativas de solución, como fruto del cual se arribaron a importantes acuerdos y compromisos (ver Acta en la pág. 31).

Firma del Acta de Compromiso

Posteriormente, el 22 de marzo pasado, un nutrido grupo de empresarios, dirigentes gremiales y autoridades, firmaron el Acta de Compromiso en el que sellan la necesidad de que en el plazo más breve se dé la firma del Acta de Entendimiento entre CONUDFI y los operadores portuarios, así como acordaron formar una Comisión de Estandarización de Términos.

De esta manera, el país puede apreciar que sólo la predisposición al diálogo y la concertación de los protagonistas del problema ha podido producir



Instantes de la firma del Acta de Compromiso por parte de los presidentes de ADEX, Prompex y CONUDFI.



Brindis post firma del auspicioso acuerdo entre el nutrido grupo de participantes. Todo sea por un comercio exterior fuerte, unido, competitivo y comprometido con el desarrollo.

esta solución, teniendo como gran beneficiado al país; pues, por un lado, los exportadores e importadores podrán mejorar los procesos y los costos de su logística, lo cual los llevará a mejorar sus niveles y oportunidades de competencia internacional; mientras que por otro lado, los operadores portuarios, si bien inicialmente podrán sentir un aparente impacto negativo, a la larga una agresiva y sana competencia entre ellos generará un aumento adicional de la eficiencia y la calidad de sus servicios, haciendo que el sector portuario peruano en conjunto eleve también su capacidad de competencia frente a sus similares de otros países, principalmente de la región.

Año 2002:
CONUDFI
Circular 29

Diferenciación y no estandarizar la oferta de servicios

Carlos Vargas Loret de Mola
*Gerente general de Neptunia SA,
director de la Asociación de Terminales del Almacenamiento del Perú –ATAP*

El reto ahora es diferenciarse de la competencia

Este acuerdo tiene una gran significación para los dueños de la carga y para los operadores. Significa que los operadores portuarios competiremos en un



mercado más ordenado y que nuestros clientes tendrán mejores herramientas para elegir su proveedor. Hay que tener en cuenta que la diferenciación entre los operadores tendrá que ser en base a calidad de servicio y alternativas que se ajusten cada día mas a lo que nuestros clientes están buscando y no basar la competencia solamente en precio. El reto ahora es cómo diferenciarse de la competencia.

Asimismo, el mercado se hace más transparente para los usuarios de nues-

tros servicios, esto no significa una mejora en el comportamiento de nuestras empresas porque admitirlo significaría que estuvimos haciendo algo indebido. El problema que había en el mercado era que las tarifas no eran transparentes para algunos de los usuarios y ahora lo serán para todos y por adelantado. Como manifesté, al tener clientes mejor informados sobre los costos de cada uno de los competidores hace que las empresas busquen formas de diferenciar su servicio; en este sentido, sí debemos admitir que el mercado va a mejorar y profundamente.

El mensaje que corresponde en este contexto debe ir en el sentido de que ahora van a tener una herramienta muy poderosa para tomar decisiones: **TRANSPARENCIA**, esto significa que deben estar en capacidad de diferenciar y categorizar a los proveedores y buscar un precio y calidad adecuada a sus necesidades, lo cual, al final del camino los hará más competitivos y en capacidad de transar más productos, lo que cierra el ciclo del negocio y hace que la economía finalmente crezca.

... y hablábamos de
transparencia en el
mercado

Gastón Coros

Gerente general de AGUNSA, director de la Asociación Marítima del Perú - AMP.

Debemos mejorar nuestra capacidad de informar al resto del mercado

Es el primer acto de este tipo en el sector y como tal tiene la mayor importancia. Se ha privilegiado el diálogo alturado que permitirá en el futuro una fluidez en las comunicaciones entre los actores más relevantes del comercio exterior. Se han definido las vías de comunicación y se ha demostrado una vez más que la forma correcta es conversar directamente entre los involucrados para encontrar la solución a las diferentes inquietudes que cada parte tiene.

Los operadores portuarios de primer nivel como nuestra empresa siempre han respetado las reglas de ética y de transparencia que deben regir en el mercado. Nuestros clientes habituales conocen las tarifas y los servicios que se prestan. Definitivamente lo que debemos mejorar es nuestra capacidad de comunicar e informar al resto del mercado nuestra actividad y los servicios y tarifas asociadas a los mismos. Desde los próximos días tendrán más información para la toma de decisiones en cuanto a la logística terrestre relacionada con los servicios en el sector marítimo portuario. Estamos en un mercado con bastante competencia y eso les ayuda a negociar de mejor manera, lo que la gran mayoría hace desde mucho tiempo atrás.

¿Como estamos a nivel regional?

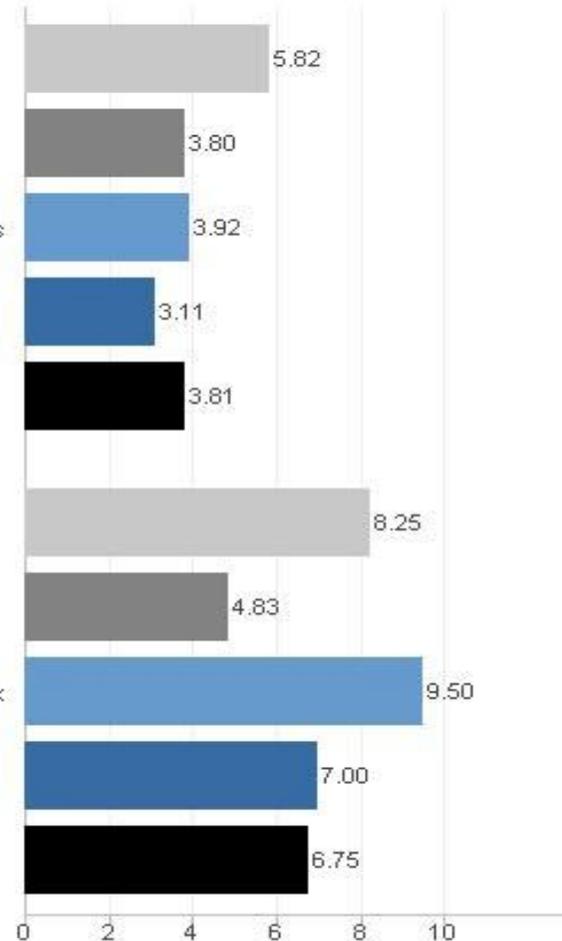
EFFICIENCY OF CUSTOMS ADMINISTRATION

Chile vs. Colombia vs. Costa Rica vs. Ecuador vs. Peru

BURDEN OF CUSTOMS PROCEDURES
1 – 7 (best)

Burden of customs procedures

Country/Economy
Chile
Colombia
Costa Rica
Ecuador
Peru



CUSTOM SERVICES INDEX
0-12 (best)

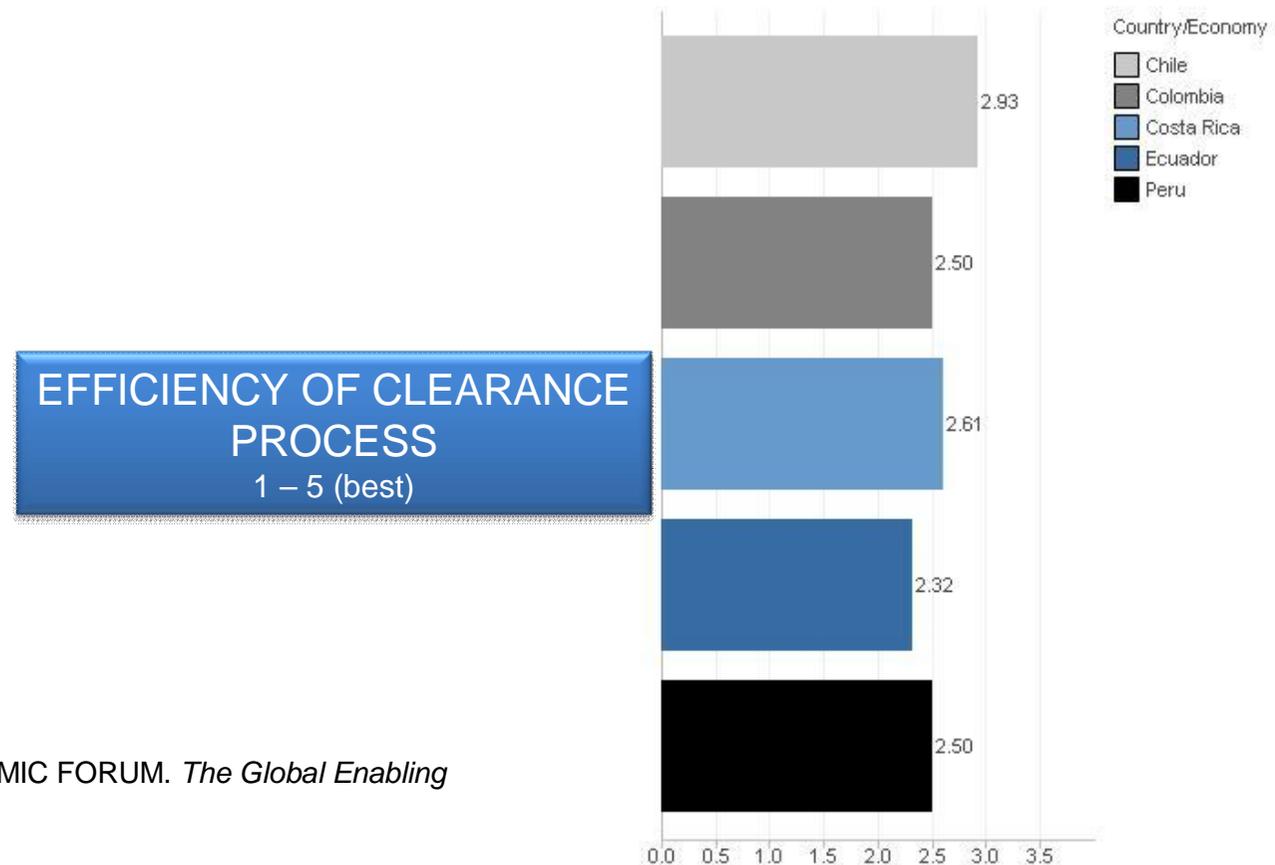
Customs services index

¿Como estamos a nivel regional?

EFFICIENCY OF IMPORT - EXPORT PROCEDURES

Efficiency of the clearance process

Chile vs. Colombia vs. Costa Rica vs. Ecuador vs. Peru

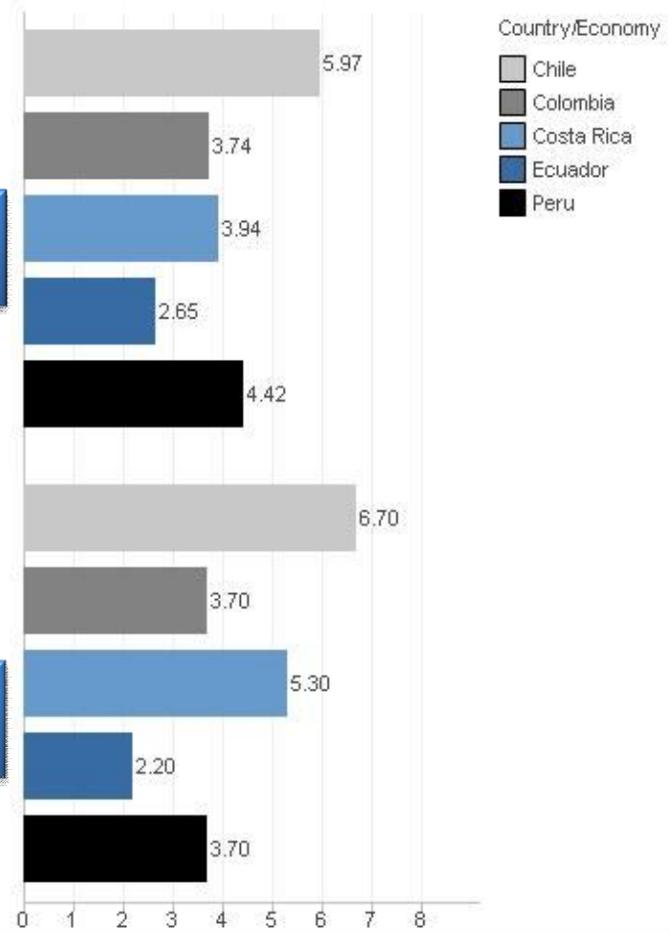


TRANSPARENCY OF BORDER ADMINISTRATION

Chile vs. Colombia vs. Costa Rica vs. Ecuador vs. Peru

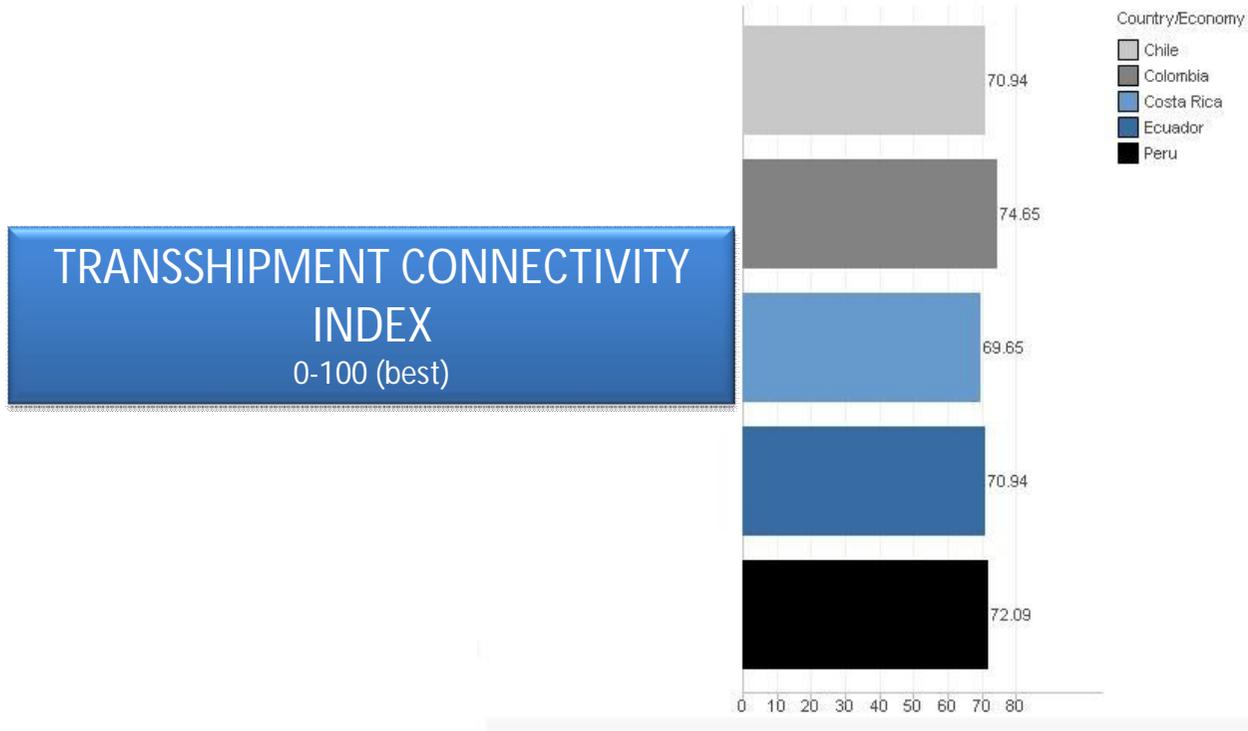
BRIBERY IN IMPORTS-EXPORTS
0-12 (best)

CORRUPTION PERCEPTIONS INDEX
1 – 10 (best)



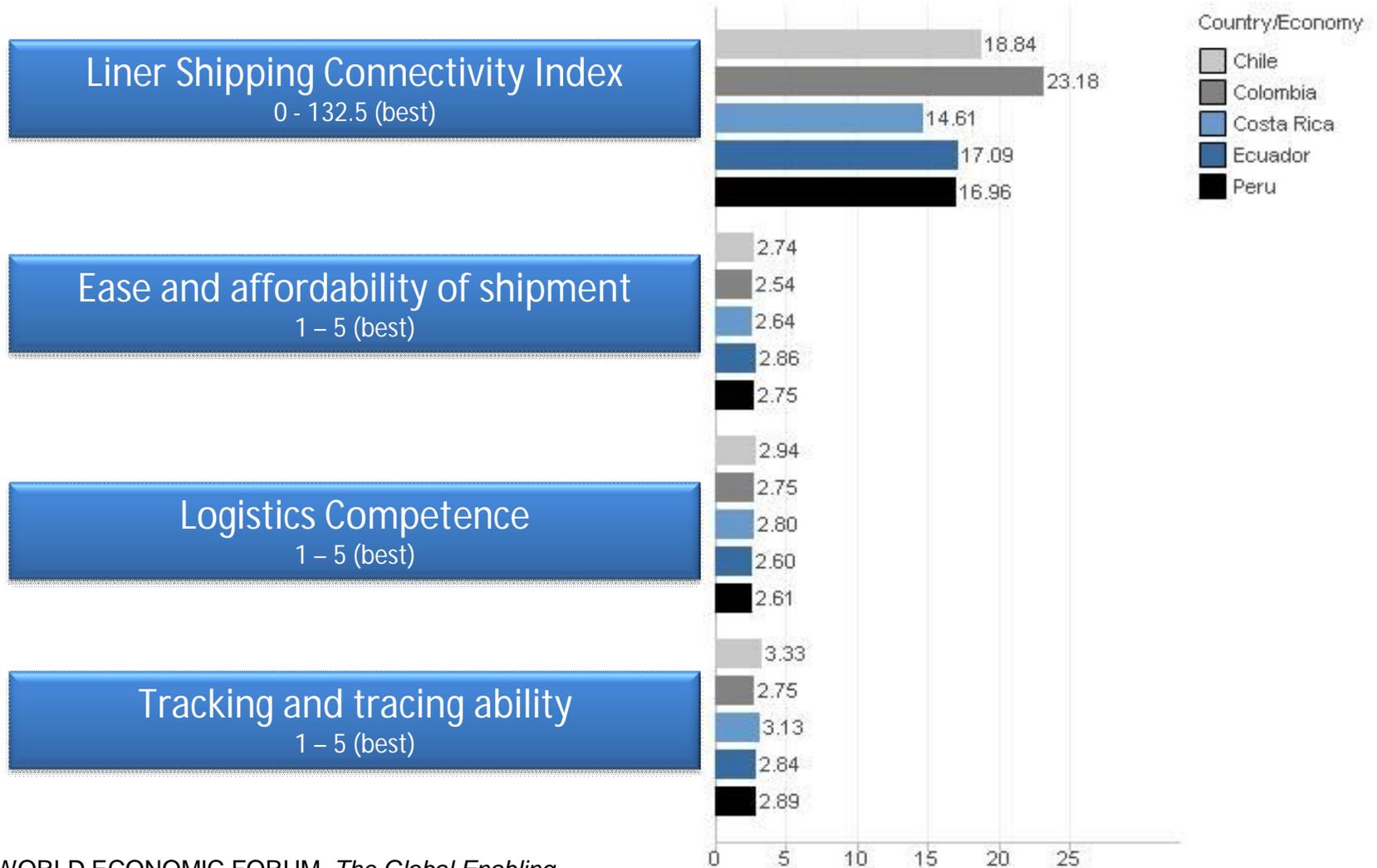
AVIALABILITY AND QUALITY OF TRANSPORT INFRAESTRUCTURE

Chile vs. Colombia vs. Costa Rica vs. Ecuador vs. Peru



AVIALABILITY AND QUALITY OF TRANSPORT SERVICES

Chile vs. Colombia vs. Costa Rica vs. Ecuador vs. Peru

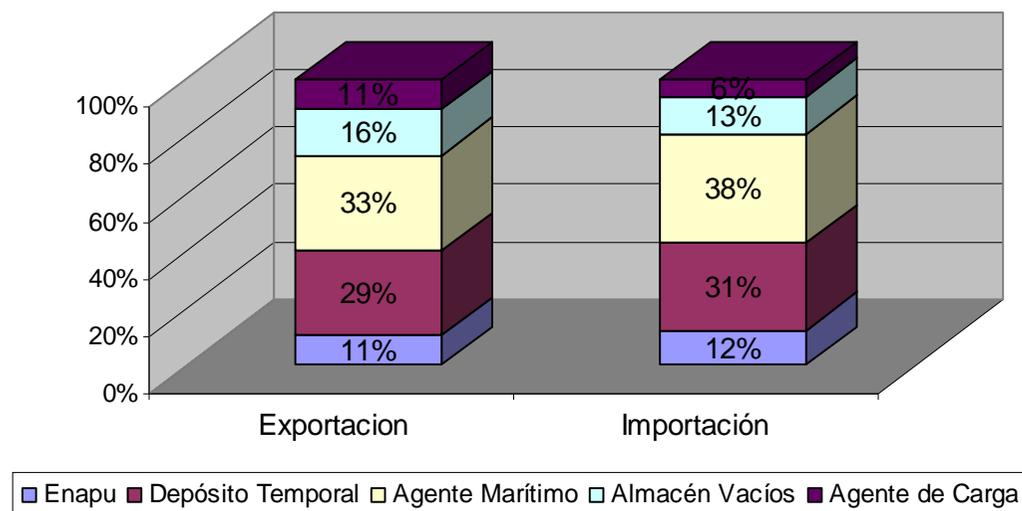


Costos Portuarios 2009

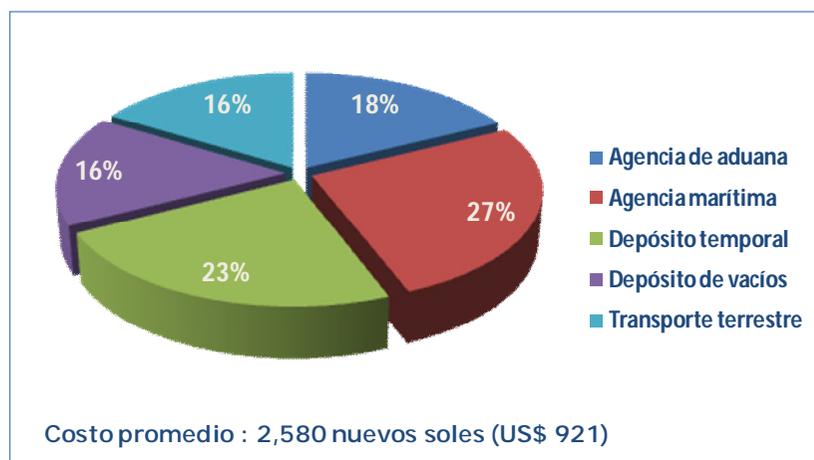
ENTIDAD	IMPORTACION		EXPORTACION	
	Contenedor 20"	Participación %	Contenedor 20"	Participación %
ENAPU	\$ 80.00	11%	\$ 80.00	12%
Deposito	\$ 220.00	29%	\$ 200.00	31%
Temporal				
Agente Marítimo	\$ 250.00	33%	\$ 250.00	38%
Almacén Vacíos	\$ 120.00	16%	\$ 85.00	13%
Agente de Carga	\$ 80.00	11%	\$ 40.00	6%
TOTAL	\$ 750.00	100%	\$ 655.00	100%

Fuente: Asociación de Agentes de Aduana

Distribución de Costos Portuarios

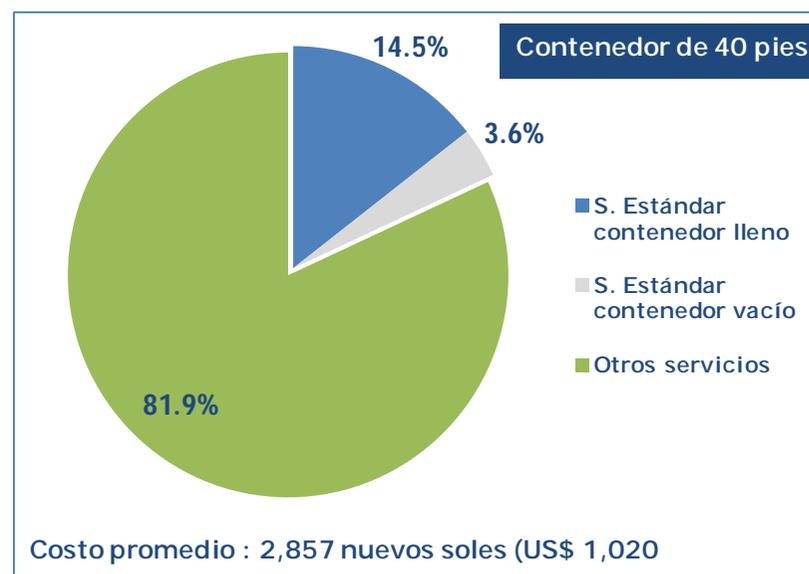
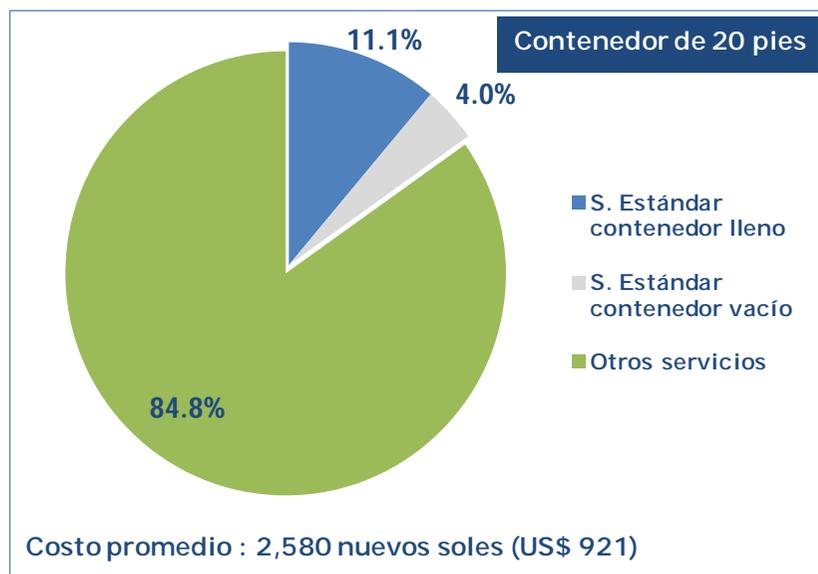


Costo actual logístico del ámbito portuario que asumen los consignatarios de la carga por un contenedor de 20 pies y 40 pies, según segmentos 2011



Fuente: Estudio de costos y sobrecostos de la cadena logística de terminales portuarios de uso público – INDESMAR - APN

Incidencia de los servicios concesionados y los ofertados en libre competencia



Fuente: Estudio de costos y sobrecostos de la cadena logística de terminales portuarios de uso público – INDESMAR - APN

Actual estructura de costos portuarios

Segmentos	TP Callao	TP Paita
Depósito Temporal	Servicio estándar porción tierra del contenedor lleno Tracción (aplica sólo en extraportuarios) Almacenamiento Nota de tarja Gastos administrativos	Servicio estándar porción tierra del contenedor lleno Tracción (aplica sólo en extraportuarios) Almacenamiento Nota de tarja Gastos administrativos
Agenciamiento marítimo	Servicio estándar porción nave del contenedor lleno Trámite documentario del contenedor Trámite documentario del B/L Gastos administrativos	Servicio estándar porción nave del contenedor lleno Trámite documentario del contenedor Trámite documentario del B/L Gastos administrativos
Depósito de vacíos (Gate Out)	Manipuleo del contenedor Colocación de precintos Gastos administrativos	Servicio estándar del contenedor vacío descargado Manipuleo del contenedor Colocación de precintos Gastos administrativos
Depósito de vacíos (Gate In)	Parte del servicio estándar del contenedor vacío embarcado Manipuleo del contenedor Lavado de contenedor Gastos administrativos	Manipuleo del contenedor Lavado de contenedor Gastos administrativos

Fuente: Estudio de costos y sobrecostos de la cadena logística de terminales portuarios de uso público – INDESMAR - APN

Costos en Chile 2011

De: Wasihington Becerra [mailto:]

Enviado el: Miércoles, 26 de Enero de 2011 04:45 p.m.

Para:

Asunto: Re: COSTOS PORTUARIOS en CHILE. consulta

Estimad..

.... Con respecto a sus consulta comento costos

ya sea en San Antonio o Valparaíso los costos serian, siempre y cuando los contenedores se retiren Directo y no caigan a piso.

Contenedores retiro Directo

Gate In

USD 75 de 40

USD 60 de 20

Seguro Contenedor

USD 60 de 40

USD 55 de 20

TCH

USD 100 ya sea de 20 o 40

Si no se retiran Directo y caen a piso habría que agregar a lo indicado

Almacenaje y sobreestadía hasta 15 días es de USD 90 diarios

Espero que esta información sea su ayuda, cualquier consulta o duda estoy a sus disposición

saludos cordiales

Que acciones ha iniciado la carga

- Interpretación del artículo 114 C de la LGA.
- Evaluación de los servicios especiales en el contrato de concesión de Paita.
- Interpretación del pago de verificación adicional del Muelle Sur.
- Solicitud de investigación de la exigencia del visto bueno a la salida del Puerto.

Contrato Muelle Norte

"Los Servicios Estándar se dividen en:

- a) Servicios en función a la Nave
- b) Servicios en función a la carga

La Tarifa por estos servicios será la única contraprestación que los Usuarios están obligados a pagar a la SOCIEDAD CONCESIONARIA por dicho concepto. La SOCIEDAD CONCESIONARIA no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el Usuario de ningún otro servicio o pago adicional.

En ningún caso la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá condicionar el retiro de la carga **a la acreditación de la realización de pagos por conceptos distintos** a los servicios estándar o servicios especiales.

- ¿Y que es lo que acredita el Visto Bueno?

Caso Chile: Libre competencia

- En el año 2006 El Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) sancionó a las cinco principales compañías de agenciamiento de naves -que en conjunto manejan más del 70% de las exportaciones- por "abusos e infracciones en contra de la libre competencia, entre las que se cuentan concertación de precios, abuso de posición dominante, precios abusivos y discriminación arbitraria".
- El TDLC acogió el requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica (FNE) y la denuncia de la Asociación de Exportadores de Chile, Asoex, que esta última realizó en enero de 2003 en contra de Ultramar Agencia Marítima S.A., Agencias Universales S.A., Sudamericana Agencias Aéreas y Marítima S.A. Además de las compañías Ian Taylor y Compañía S.A., AJ Broom y Cía. S.A.C., y Marítima Valparaíso-Chile S.A.
- Las empresas que fueron objeto de las sanciones más fuertes fueron SAAM y Ultramar, a las que se les aplicaron multas por 2.500 Unidades Tributarias Mensuales, UTM, unos \$79 millones, cada una. Le siguió Agunsa, que recibió una multa por 1.440 UTM, unos \$46 millones.

Caso Chile: Libre competencia

Los Cargos

- La denuncia se basó en cobros que las agencias habían implementado, actuando concertadamente, a partir del mes de abril de 2002.
- Dichos cobros, por parte de las agencias por "Servicios Documentales Integrales", se originarían por un "visto bueno en el Documento unico de Salida (DUS)",
- La Asoex consideró en su denuncia que el cobro por el señalado "visto bueno", es un acto contrario a la libre competencia, pues las empresas denunciadas aplican tarifas injustificadas, y muy cercanas entre sí.

Caso Chile: Libre competencia

- En cuanto a la colusión de las agencias, el TDLC manifestó que los indicios en los que se basa la convicción del Tribunal respecto de esta concertación entre las agencias de naves requeridas, corresponden, principalmente, a la simultaneidad en el comienzo de la nueva modalidad de cobro (comenzaron en marzo-abril de 2002), y la similitud de los montos cobrados y su concepto.

Caso: Ecuador

REGULACIÓN DE LA COMPETENCIA EN LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

(Resolución No. 082/01)

Art. 8.- Abuso de posición dominante.- Las empresas portuarias no podrán, individualmente (en forma directa o indirecta), o conjuntamente con otras empresas portuarias, **ejecutar prácticas** ni promover, intenciones, acuerdos o participaciones que puedan, **a juicio de la entidad de control**, condicionar o interferir la leal competencia o conculcar los derechos de los clientes o consumidores.

Se considerarán conductas tipificadas como tal, entre otras, a las siguientes:

- a. Imposición abusiva de precios u otras condiciones de prestación de los servicios;
- b. Negativa injustificada a satisfacer las demandas de prestación de servicios, salvo en caso de tratarse de clientes morosos con deudas probadas pendientes con empresas portuarias, sin que exista un convenio de pago y que el mismo se esté cumpliendo;
- c. Aplicación arbitraria de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes a diferentes usuarios que, habiéndolo solicitado, no pueden recurrir a otro prestador para satisfacer su demanda;
- d. Condicionamiento de la prestación de servicios a la aceptación de prestaciones suplementarias o condicionantes de cualquier tipo, que no guarden relación con el objeto y práctica de los servicios requeridos;

Propuesta CONUDFI

- Artículo 1.- El contrato de transporte internacional de mercancías, incluye todos los gastos, servicios, operaciones, cumplimiento de obligaciones administrativas inherentes al ingreso o salida del medio de transporte con mercancías al territorio aduanero, y en general cualquier costo o gasto conexo sea necesarios para la entrega de la carga al consignatario o para el embarque de mercancías.
- Los conceptos expresados en el párrafo anterior deberán estar consignados en el documento de transporte internacional.
- Los servicios portuarios o aeroportuarios y en general cualquier servicio vinculado directa o indirectamente con la carga, requeridos por el transportista para el cumplimiento de su contrato de transporte deben ser facturados al transportista que los solicito y no a los consignatarios o consignantes de las mercancías.
-
- Artículo 2.- De conformidad con los convenios internacionales sobre la materia, la entrega de la carga se realiza en el punto de llegada según lo establecido en las condiciones contractuales pactadas entre los transportistas y sus clientes, las cuales son expresadas en el documento de transporte internacional. La verificación de la autenticidad, veracidad del documento de transporte o del cumplimiento de lo pactado en el contrato de transporte con el transportista, corresponde al transportista o sus representantes o agente sin generar o exigir un pago adicional al flete. ...

Primacia del contrato de transporte

Incorporación de los THC en el documento de transporte

Entrega en el Puerto, salvo disposición contraria del consignatario

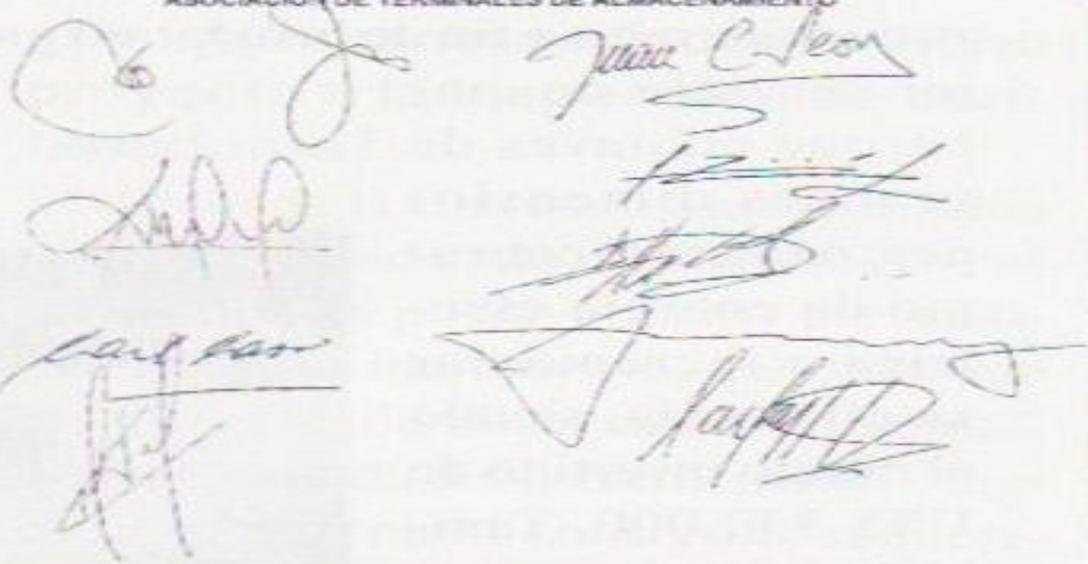
Quien contrata paga

negociar directamente con cualquiera de sus clientes y/o los miembros de CONUDI las Tarifas y/o Conceptos Tarifarios que las partes acuerden dentro de un mercado de libre competencia.

(6) La presente Acta será suscrita por todos los representantes de los Operadores Portuarios y todos los miembros de CONUDI que aparecen descritos en la Introducción de la presente Acta.

No habiendo otro asunto que tratar y siendo las 6:00 p.m., se levantó la reunión, no sin antes ser leída, extendida y suscrita la presente Acta por los señores representantes de los gremios asistentes en señal de absoluta conformidad.

ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES
ASOCIACIÓN DE AGENTES DE ADUANA DEL PERU
CAMARA DE COMERCIO DE LIMA
SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS
SOCIEDAD NACIONAL DE PESQUERIA
SOCIEDAD NACIONAL DE MINERIA, PETROLEO Y ENERGIA
CONUDI
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.
ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARITIMOS
ASOCIACIÓN MARITIMA DEL PERU
ASOCIACIÓN PERUANA DE OPERADORES PORTUARIOS
ASOCIACIÓN DE TERMINALES DE ALMACENAMIENTO



The image shows several handwritten signatures in blue ink, arranged in two columns. The signatures are written over a list of organization names. The names of the organizations are: ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES, ASOCIACIÓN DE AGENTES DE ADUANA DEL PERU, CAMARA DE COMERCIO DE LIMA, SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS, SOCIEDAD NACIONAL DE PESQUERIA, SOCIEDAD NACIONAL DE MINERIA, PETROLEO Y ENERGIA, CONUDI, EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A., ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARITIMOS, ASOCIACIÓN MARITIMA DEL PERU, ASOCIACIÓN PERUANA DE OPERADORES PORTUARIOS, and ASOCIACIÓN DE TERMINALES DE ALMACENAMIENTO. The signatures are written in a cursive style, with some names being more legible than others.

Esperamos que la propuesta legal tenga un consenso entre la comunidad portuaria





