

Planeamiento estratégico y competitividad portuaria



Juan Carlos Zevallos Ugarte

Los puertos son un elemento esencial en la cadena de transporte

- **Eficiencia económica:** Minimiza costos de la cadena de transportes.
- Paso barato, rápido y seguro de las mercaderías.
- Importaciones más baratas y exportaciones más competitivas en mercados externos.
- La falta de infraestructura (en países en desarrollo) limita la integración de su industria con cadenas logísticas globales.

Ejemplo: Contenerización ($\approx 70\%$ en países desarrollados vs $\approx 40\%$ en países en desarrollo)



El comercio internacional se realiza mayormente por vía marítima

- El transporte aéreo se usa para cargas de alto valor y los camiones son usados para distancias cortas.
- La sustitución es baja entre los diferentes modos de transporte del comercio internacional.

Perú: Distribución modal de los Flujos de Ingresos desde

	Fuera de A. Latina					A. Latina				
	Valor (FOB)		Volumen		Valor Unit.	Valor (FOB)		Volumen		Valor Unit.
	(miles de USD corrientes)	%	(TM)	%	(USD/ton)	(miles de USD corrientes)	%	(TM)	%	(USD/ton)
Aéreo	1,593,522	24%	25,576	1%	62,305	449,828	10%	11,517	0%	39,058
Buques de gran calado	5,109,580	75%	4,345,176	99%	1,176	3,582,861	77%	5,301,966	90%	676
Camiones	12,162	0%	2,138	0%	5,688	570,838	12%	503,727	9%	1,133
Otros	6,386	1%	12,682	0.29%	5,235	51,670	1%	92,133	1.6%	561
TOTAL	6,781,650	100%	4,385,572	100%		4,655,226	100%	5,909,343	100%	

Perú: Distribución moda de los Flujos Obligatorios de Salida para

	Fuera de A. Latina					Dentro de A. Latina				
	Valor (FOB)		Volumen		Valor Unit.	Valor (FOB)		Volumen		Valor Unit.
	(miles de USD corrientes)	%	(TM)	%	(USD/ton)	(miles de USD corrientes)	%	(TM)	%	(USD/ton)
Aéreo	816,057	6%	97,267	0.7%	8,390	318,731	8%	11,253	0%	28,324
Buques de gran calado	12,574,219	94%	14,230,445	99%	884	3,225,792	81%	2,807,313	87%	1,149
Camiones	23,474	0.2%	14,557	0.1%	1,613	430,225	11%	357,950	11%	1,202
Otros	15,784	0.1%	22,804	0.2%	692	26,921	1%	48,997	2%	549
TOTAL	13,429,534	100%	14,365,073	100%		4,001,669	100%	3,225,513	100%	

Fuente: CEPAL. "Latin American Modal Split in International Transport – Year 2006"

Elaboración: Propia.

La participación del sector privado es clave en el desarrollo de la infraestructura

- Principales puertos del mundo son de propiedad estatal, pero en la mayoría de ellos, las operaciones portuarias son llevadas a cabo por el sector privado.
- La inversión privada en puertos públicos se ha dirigido a:
 - Terminales de contenedores
 - Infraestructura y equipos para carga especializada: acero, carbón, productos forestales, etc.
- La regulación portuaria y la promoción de la competencia inter/intra portuaria juegan un rol importante



Las concesiones son parte importante del desarrollo de la infraestructura nacional

Compromisos de Inversión de las concesiones en infraestructura de transporte (millones de US\$)

Infraestructura Concesionada		Fecha de inicio de la Concesión	Plazo de la Concesión	Modalidad	Esquema Portuario	Inversión Comprometida	Inversión ejecutada al año 2012
CARRETERAS						3,617	2,660
AEROPUERTOS						1,163	344
FERROCARRILES						233 + FRA II	105
PUERTOS						1,853	386
1	Terminal Portuario de Matarani	1999	30 años	Autostenible	Multi-Operador	6	29
2	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	2006	30 años	Autostenible	Mono-Operador	707	356
3	Terminal Portuario de Paita	2009	30 años	Autostenible	Mono-Operador	227	1
4	Transportadora Callao S.A.	2011	20 años	Autostenible	Mono-Operador	120	0
5	Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao	2011	30 años	Autostenible	Mono-Operador	749	0
6	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	2011	30 años	Co-financiado	Mono-Operador	44	0
TOTAL						6,866	3,494

Las concesiones portuarias muestran claros beneficios

- Impulsan el crecimiento del país por los menores costos de acceso a mercados.
 - ✓ Menores costos de transporte (más inversión y eficiencia a través de la gestión privada).
 - ✓ Mayor competitividad vinculada a la gestión eficiente, productividad operativa y competencia de servicios.
- Han contribuido a mejorar la calidad del servicio: reducciones de tiempo de espera, rendimiento de embarque/descarga, estadía del buque, etc.
- Existen beneficios indirectos: mejora del nivel de ingresos, generación de micro-empresas, etc.



Es apreciable la mejora en los últimos años en indicadores de competitividad internacional

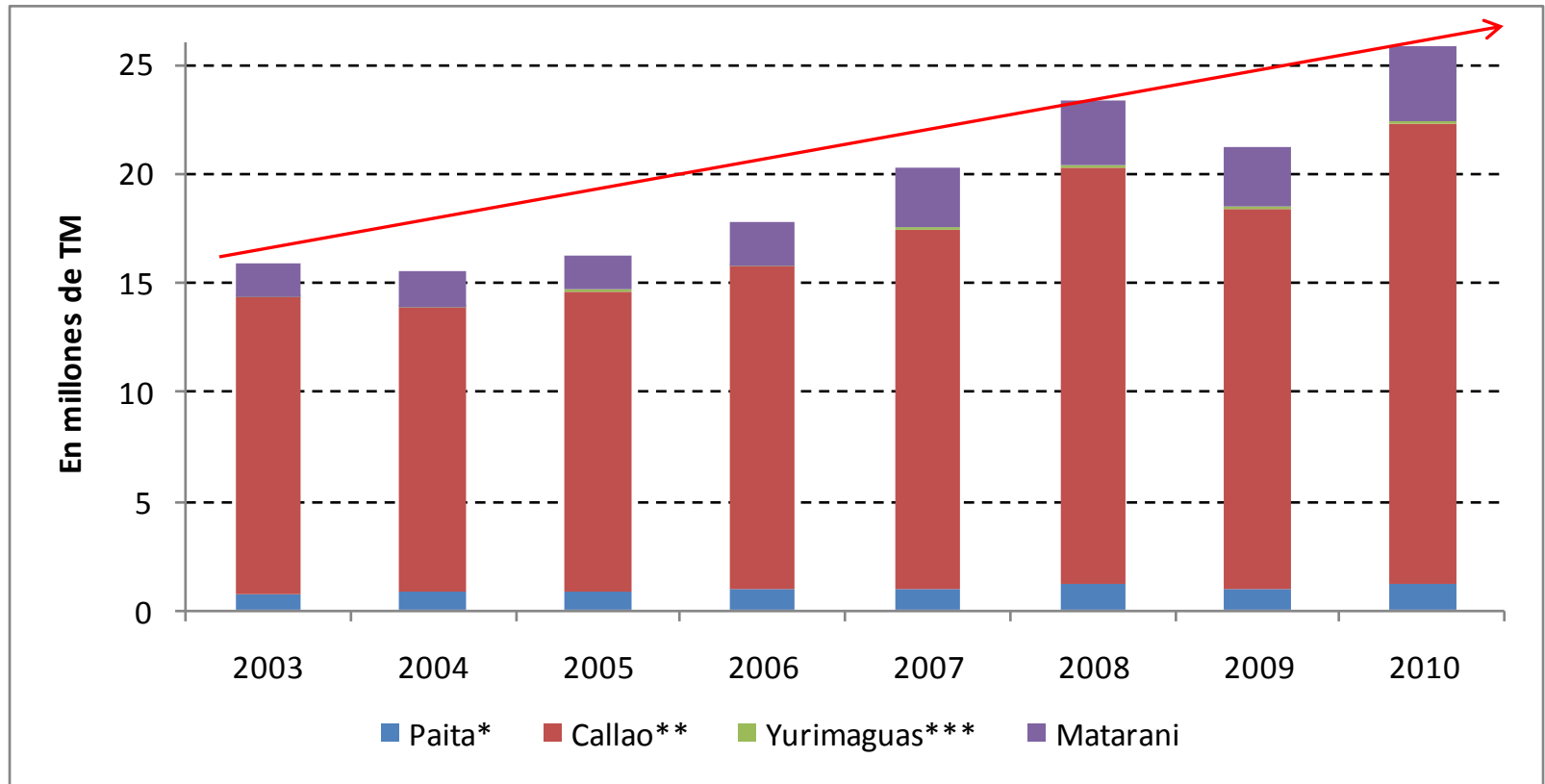
	2008-2009	2011-2012	Variación
	Puesto	Puesto	
ÍNDICE GENERAL	78	67	11
A. REQUERIMIENTOS BÁSICOS	94	78	16
2. Infraestructura	110	88	22
2.1 Calidad en Infraestructura	113	105	8
2.2 Calidad de las Carreteras	99	98	1
2.3 Calidad de la infraestructura ferroviaria	90	93	-3
2.4 Calidad de la infraestructura portuaria	127	106	21
2.5 Calidad de la infraestructura aeroportuaria	94	70	24
B. FORTALECEDORES DE LA EFICIENCIA	69	50	19
C. FACTORES DE INNOVACIÓN	83	89	-6

Fuente: *Global Competitiveness Index 2009-2010 y 2011-2012, World Economic Forum (WEF).*

Elaboración: OSITRAN.

Hay una mayor y mejor atención de la demanda de servicios portuarios

Evolución del tráfico de carga por terminal portuario



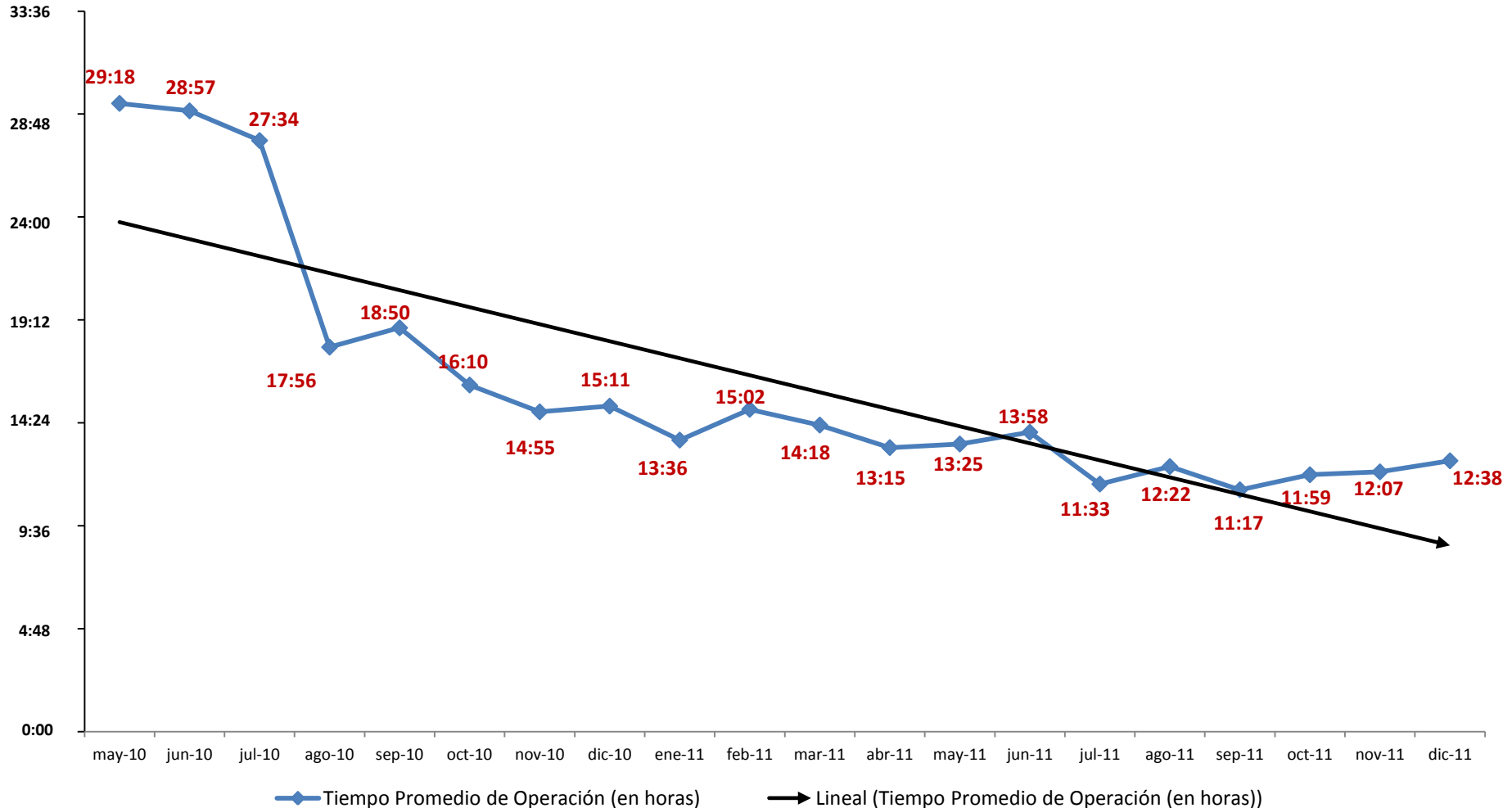
* Incluye la información proporcionada por ENAPU Paita y por TPE.

** Incluye información proporcionada por ENAPU Callao y DPW.

*** Incluye información proporcionada por ENAPU Yurimaguas.

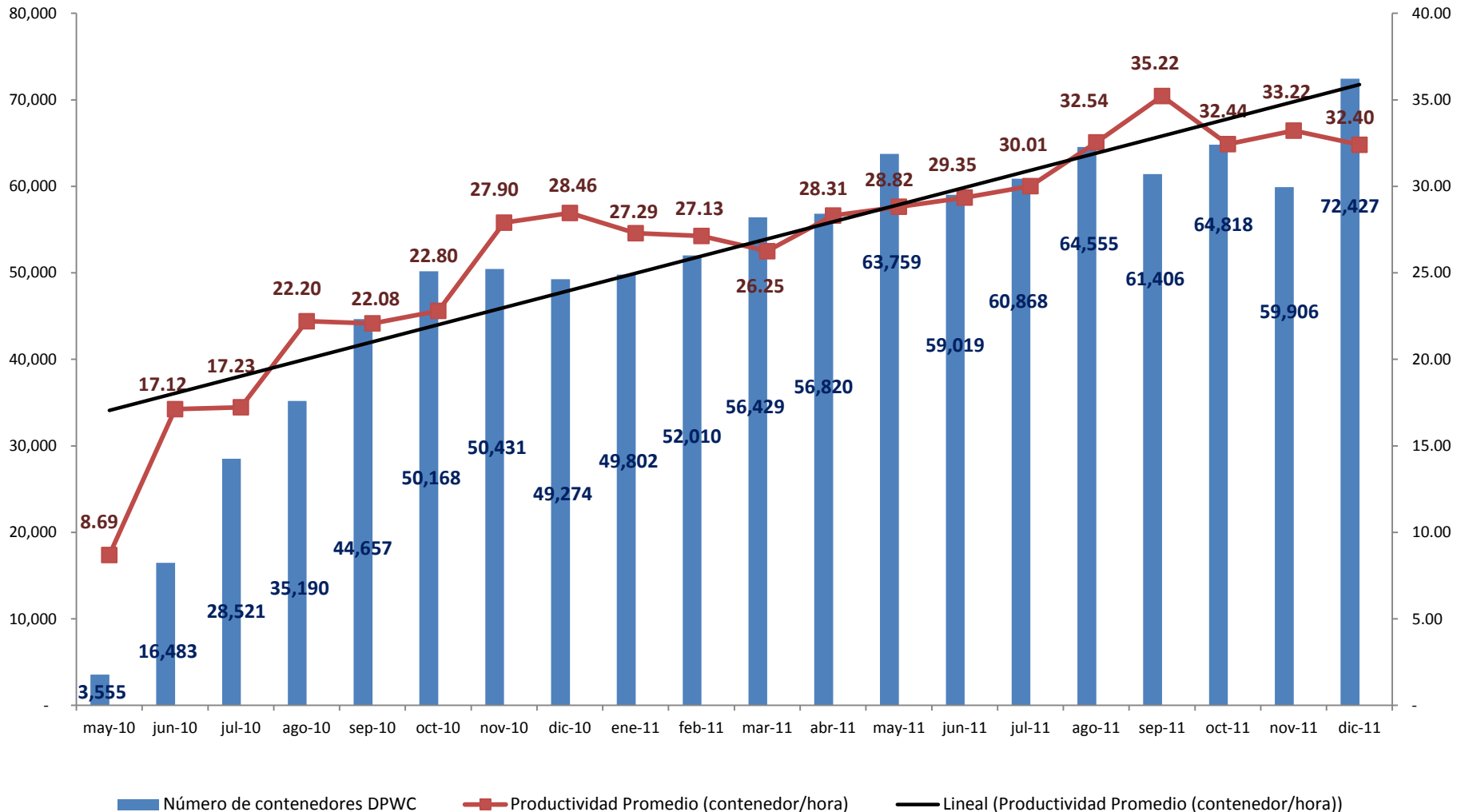
Fuente: Libro de Regulación de Infraestructura de Transporte de Uso Público en el Perú (próximo a publicarse)

DPW: Reducción sustancial en el tiempo promedio de operación (horas)



Fuente: DP World

DPW: Incremento en el Movimiento Promedio por Nave



DPW: Prestación de servicios a menores tarifas

Tarifa Servicio Estándar Tarifa integrada ENAPU VS. Tarifas DPW

SERVICIOS	EXPORTACIÓN / IMPORTACIÓN			
	Contenedor 20'		Contenedor 40'	
	ENAPU US\$	DPW US\$	ENAPU US\$	DPW US\$
- Uso de Muelle Descarga/Embarque con Grúas Pórtico	75.00	90.00 Servicio Estándar	115.00	135.18 Servicio Estándar
- Transferencia , Manipuleo y Áreas de Uso Alterno	25.00		35.00	
- Estiba/Desestiba (servicio prestados por terceros)	15.00		15.00	
TOTAL	115.00	90.00	165.00	135.18

Usuarios (importadores y exportadores) se ven beneficiados con reducciones del 20% en las tarifas

Resultados de la implementación del esquema mono-operador

- Esquema mono-operador:
 - Aprovecha economías de escala y alcance.
 - Reducción de los costos de transacción.
 - Reducción de asimetrías de información.
 - Mejora en la eficiencia del puerto: reducción en los tiempo de atención.
- Esto genera beneficios para:
 - Los usuarios mediante menores tarifas.
 - El concesionario tiene mayor control sobre la generación de sus ingresos.
- Permitted el ingreso de DPW y APMT.



DPW: Reducción de costos y mayor capacidad

- APN (2011): La concesión de Muelle Sur ha generado reducciones en:
 - ✓ Los fletes marítimos para contenedores (ahorro aprox. US\$ 27.4 millones).
 - ✓ Los costos de depósito temporal (ahorro aprox. US\$ 17 millones).
 - ✓ Los costos de servicios portuarios: servicio estándar.
- Se cuenta con capacidad para recibir barcos de gran calado (contenerización).

El Callao recibió al primer Súper Post Panamax

- Embarcación con 337 m de largo por 45,6 m de ancho.
- Moviliza 8.500 TEU (contenedor de 20 pies).
- Calado de 15,53 m (el más grande que ha recalado en Sudamérica)



Aunque son destacables los beneficios, hay lecciones aprendidas para mejorar el desempeño

- Mecanismos de medición de la competitividad en el diseño de planes de modernización de puertos y vinculados a los mismos contratos de concesión.
- Incremento de tarifas vinculado a la ejecución de inversiones.
- Alcance de servicios estándar (ej: segunda revisión de precintos y pesajes) y especiales. Estudios previos de mercado sobre condiciones de competencia .
- Condiciones para la desregulación tarifaria y regulación eventual de los servicios desregulados.
- Compromisos contractuales que no incentiven la maldición del ganador o el comportamiento oportunista (excesivas garantías, ...)



Perspectivas del Desarrollo Portuario

- Podría transformarse en el "cuello de botella" del crecimiento latinoamericano. **Perú:** Principales instalaciones portuarias de uso público tienen una antigüedad que sobrepasa los 40 años.
- Se requieren mayores inversiones ante alto crecimiento del comercio exterior (tasas de dos dígitos) → Contratos APPs (inversión en equipamiento, infraestructura y sobreestructura).
- Gracias a las concesiones se van construir nuevas infraestructuras en los T.P. de Paita, Callao y Yurimaguas. ¿Y el resto de los terminales portuarios?
- Tomar en cuenta el concepto de desarrollo HUB multimodal, incluyendo no sólo la infraestructura portuaria, sino también las facilidades y los accesos (carreteras, zonas de almacenamiento, etc.)



Modernización de los puertos regionales

- Replicar el modelo de alcance nacional.
- Los gobiernos locales o regionales deben procurar la participación de:
 - Proinversión: diseño del proyecto de contrato y del proceso de licitación.
 - Regulador: emisión de opinión sobre los proyectos de contratos y renegociaciones.
 - INDECOPI: condiciones de competencia.
- Implementación de otra metodología de regulación tarifaria (CoS) y del esquema multi-operador.



Puerto del Callao: El hub de la costa oeste de Sudamérica

- Hub: puerto al que llegan líneas navieras de largo recorrido para luego redistribuir las cargas en líneas de recorrido más corto.
- Aspectos a tener en cuenta:
 - Desarrollo de la ZAL-Callao.
 - Necesidad de mayor área de almacenamiento.
 - No privilegiar la carga de trasbordo en desmedro de la carga de exportación e importación.
 - Desarrollo del cabotaje para redistribuir los beneficios de ser puerto hub (efecto *spillover*)
- Permitir que los concesionarios desarrollen políticas tarifarias para atraer carga.



Planeamiento estratégico y competitividad portuaria



Juan Carlos Zevallos Ugarte