



PERÚ

Ministerio  
de Comercio Exterior  
y Turismo

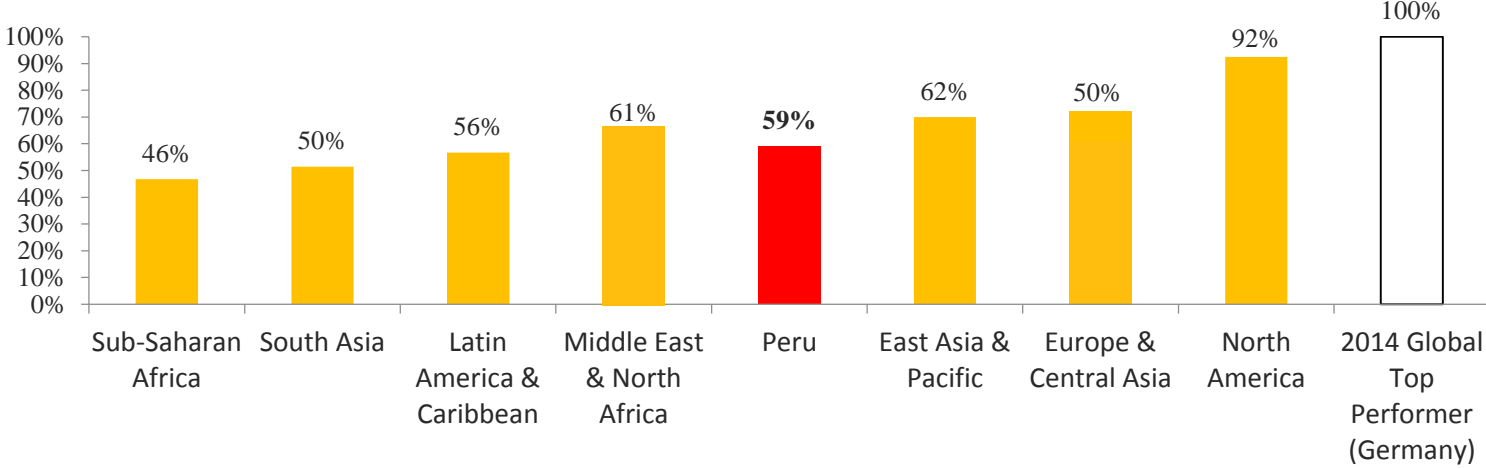
# “El impacto de los costos logísticos en la competitividad del comercio exterior”



Viceministerio de Comercio Exterior  
Noviembre 2016

# Perú ha venido descendiendo posiciones en los principales rankings de competitividad logística ....

## Índice de Desempeño Logístico (IDL) 2016



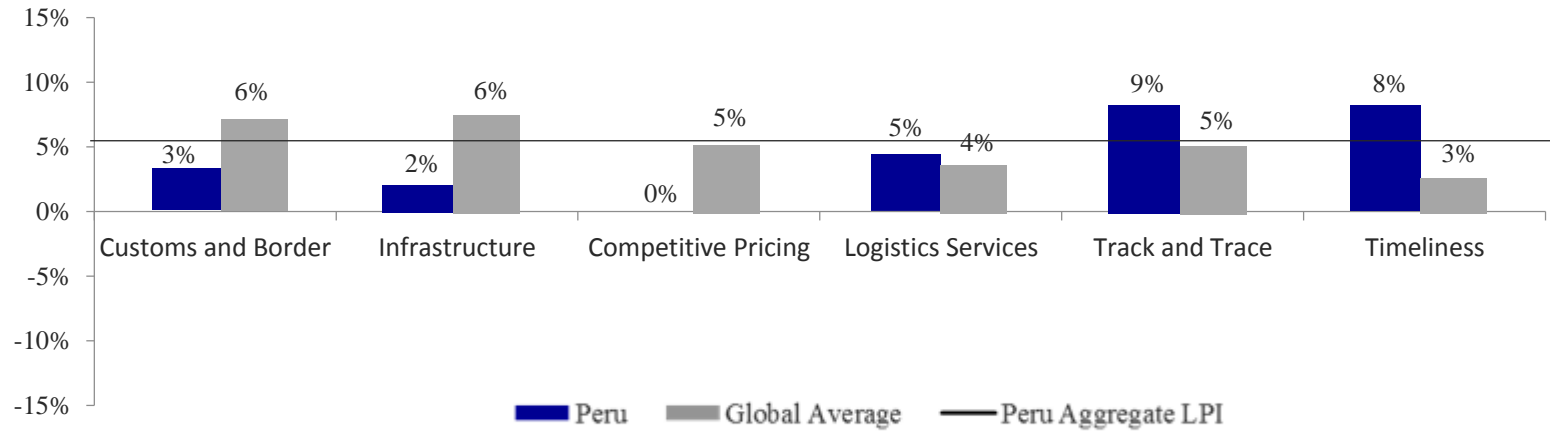
**Índice Desempeño Logístico:**

- ❑ Comparable al promedio de América Latina.
- ❑ 33% menor que la de EE.UU.
- ❑ Menor que el Sudeste Asiático y Medio Oriente.

### Cambios en la Puntuación IDL:

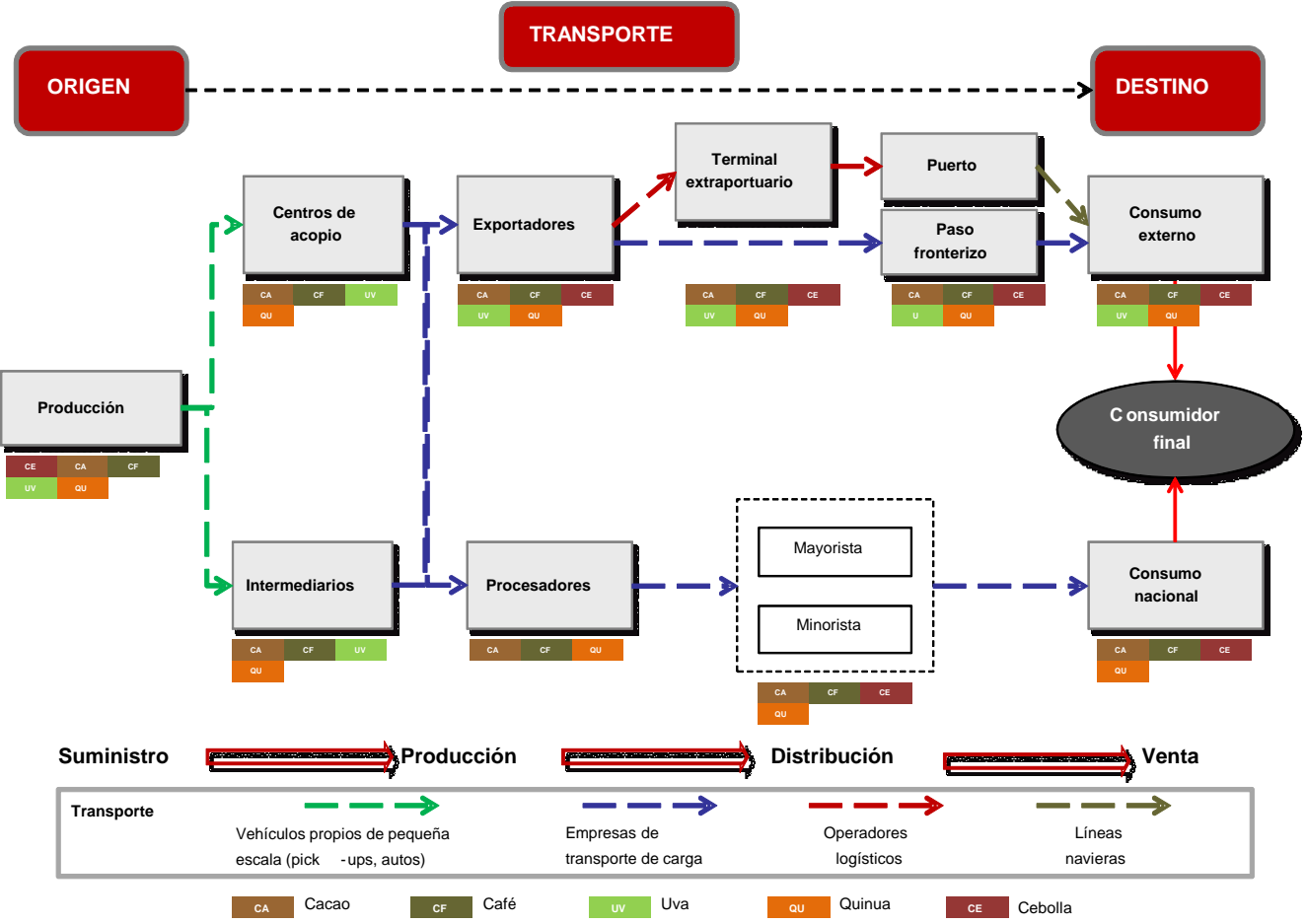
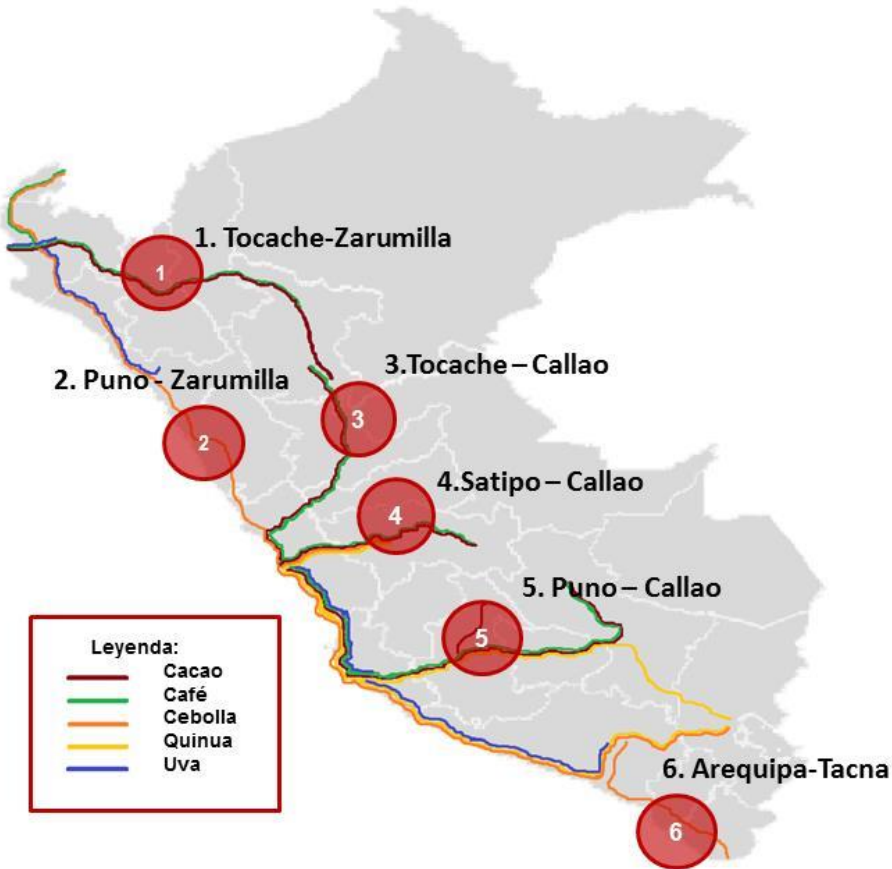
- ❑ Retroceso de 10 posiciones en clasificación global del 59 al 69.
- ❑ Aduanas, infraestructura y competitividad en envíos marítimos son los problemas más resaltantes

### Cambios en la puntuación IDL: 2007 - 2016



# Por esta razón se realizaron estudios para identificar los costos logísticos .....

## Corredores logísticos identificados



El “Análisis Integral de la Logística en el Perú de 5 cadenas de exportación”, realizado por el MINCETUR con el apoyo del Banco Mundial analizó 5 productos agrícolas desde la chacra hasta su punto de embarque / paso fronterizo que permitió caracterizar las estructuras de costos por cadena logística e identificar los cuellos de botella.

# Los resultados revelan que el costo logístico en el Perú se encuentra entre 29 y 49%....

- La rentabilidad de la exportación agrícola se ve severamente mermada por los altos costos logísticos particularmente para la cebolla amarilla y el cacao.
- La quinua es rentable por su mercado internacional y no por su logística.

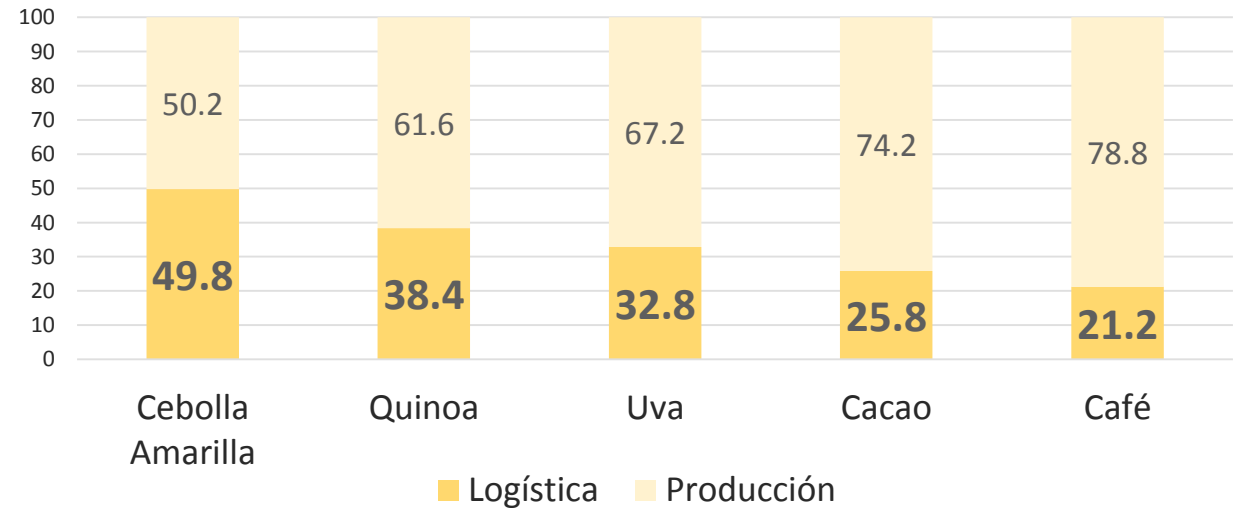
## Composición de los Costos Logísticos

(porcentaje sobre total de costos logísticos)

	Granel			Refrigerados	
	Cacao	Café	Quinua	Uva	Cebolla Amarilla
Transporte	32.2	20.4	33.8	5.7	6.6
Mermas	20.3	19.2	18.4	18.8	9.8
Carga y descarga	10.4	9.6	20.7	6.9	32.3
Tratamiento	13.7	11.2	7.1	41.6	15.1
Seguridad	13.1	24.0	4.1	5.9	12.4
Permisos y Certificaciones Obligatorias (*)	4.4	3.9	5.1	11.8	14.9
Financieros	3.9	8.3	5.3	1.4	6.2
Nodo Puerto	1.9	3.4	5.5	7.8	2.7
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

(\*) Incluye Certificado de Origen que aunque voluntario, es un trámite casi indispensable para poder competir

## Costo Logístico por Producto (% del valor del producto)



	Cebolla	Quinoa	Uva	Cacao	Café
Rentabilidad	17%	62%	49%	15%	34%
C Log US\$/kg	0.10	0.77	0.20	0.67	0.40

- Transporte y seguridad en granel; y manipulación en refrigerados son las principales causas de los altos costos logísticos.
- Mermas es un problema transversal.

# Con el objetivo de hacer un zoom en los costos portuarios es necesario comprender el proceso de exportación e importación....

## Fases de Importación:

- 1) Preparatoria
- 2) Numeración - Canal
- 3) Arribo-Descarga
- 4) Inspecciones
- 5) Levante

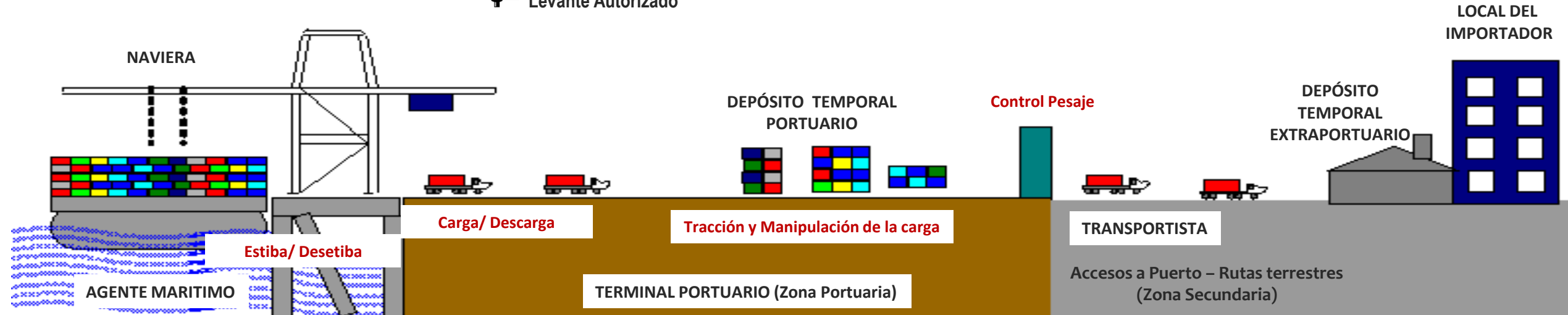
## Fases de Exportación:

- 1) Preparatoria
- 2) Entrega Contenedores Vacíos
- 3) Numeración - Canal
- 4) Inspecciones
- 5) Levante

AGENTE DE ADUANA  
Transmisión DAM

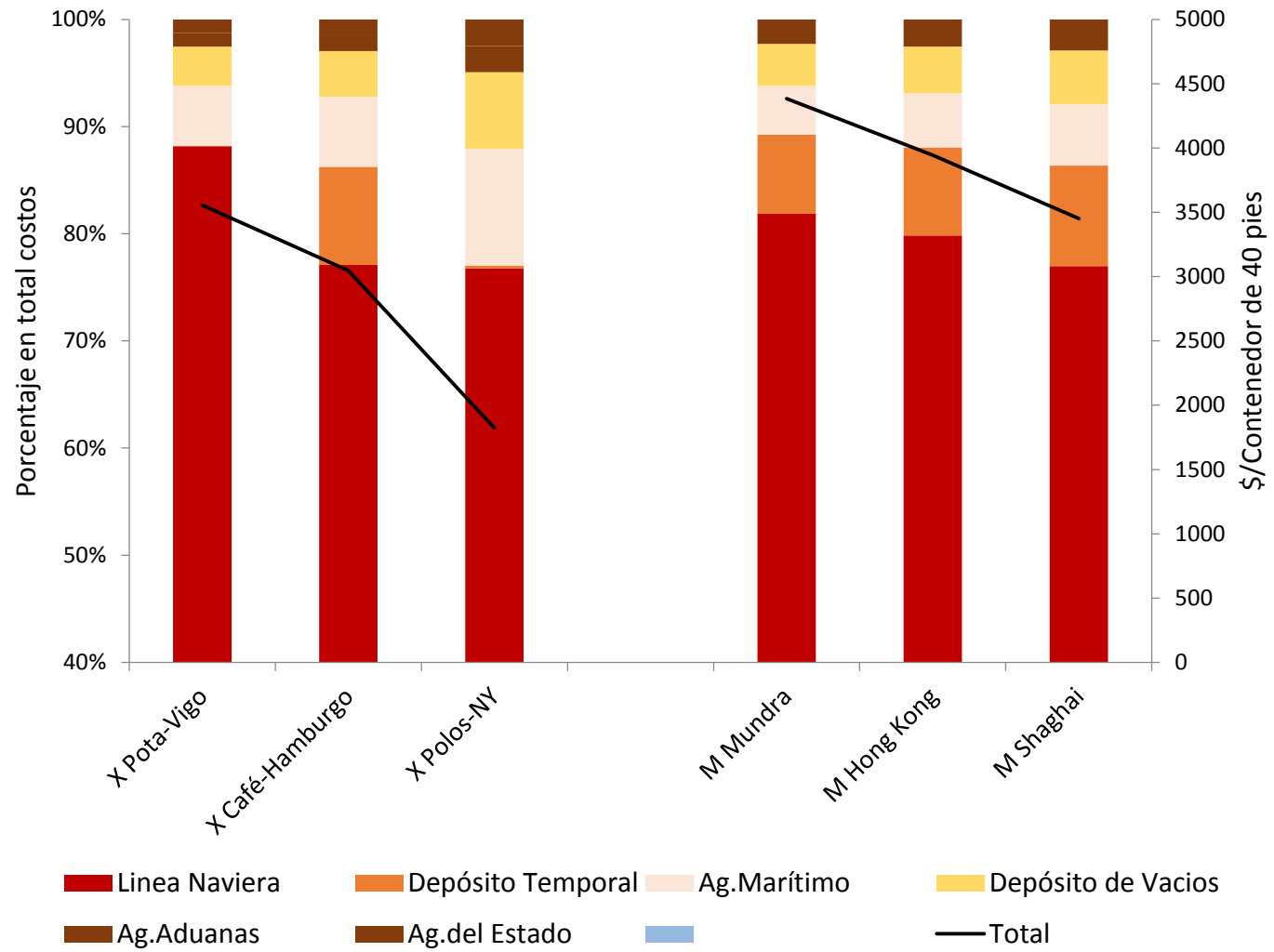


Reconocimiento Físico  
Revisión Documentaria  
Levante Autorizado



# Los principales componentes del costo portuario y marítimo son los fletes, los depósitos temporales y los agentes marítimos....

Estructura de Costos Portuarios y Marítimos



El flete marítimo es el componente más determinante de los costos de comercio internacional representando **75-90%** del total de costos.

Los **Depósitos Temporales** (figura solo vista en la logística portuaria del Perú) representan un importante **7-10%** del total.

Los **agentes marítimos** son el tercer rubro más determinante de los costos portuarios/marítimos con **5-11%** del total.

## Los Depósitos Temporales son responsables de costos evitables de US\$ 57-100 por contenedor ...

- Existen 2 tipos de categorías de servicios: integrales y adicionales.
- El servicio integral incluye el pago de todos los servicios básicos para concluir el proceso de exportación o importación.
- La definición de servicio integral varía de DT a DT y no se hace público hasta que se emite la factura.
- Los servicios adicionales que se cobran, no son debidamente explicados ni sustentados en sus tarifarios.
- Se estima que las facturas de los DTs incluyen en promedio entre **57-100 \$/contenedor de costos evitables**.
- Eso equivale a entre 10 y 20% de los montos totales facturados.*

SERVICIO	CATEGORIZACIÓN
Servicio Integrado	No Evitables
Almacenaje	No Evitables
Alquiler de Gensets	No Evitables
Conexión y desconexión de energía	No Evitables
Descarga de Contenedor	No Evitables (como parte del servicio integrado)
Embarque de Contenedor	No Evitables (como parte del servicio integrado)
Gastos Administrativos	No Evitables (como parte del servicio integrado)
Manipuleo (movilización)	No Evitables (como parte del servicio integrado)
Pesaje / repesaje	No Evitables
Tracción	No Evitables
Verificación de temperaturas	No Evitables
Gastos Administrativos	Evitable (como servicio adicional)
Inspección de precintos y daños	Evitable (como servicio adicional)
Manipuleo (movilización)	Evitable (como servicio adicional)
Manipuleo de Gen Set	Evitable
Monitoreo y registro	Evitable
Recepción de reefer	Evitable (como servicio adicional)
Uso de muelle	Evitable (como servicio adicional)

# Costos por Depósitos de Vacíos

- Entre el año 2005 y 2010 el costo del gate out se incrementó 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 y varían según DT y/o Línea Naviera (Entre US\$ 74.00 y US\$336.00).
- Discriminación tarifaria puede ser vinculada a efectos de la integración vertical entre los DTs y las líneas navieras

## Costos del Gate In y Gate Out - 2015

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

### 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					120	81	74	81	95	133

### Gate IN

Contenedor 20 pies vacío	178	177	177	185	170	187	170	137	130	130	135	135	175	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



# Las Líneas Navieras y los Agentes Marítimos son responsables de costos evitables de entre US\$ 172 a 299 por contenedor ...

## LÍNEAS NAVIERAS

- Pago duplicado de servicio de manipulación de la carga (THC):  
Lo cobran las líneas navieras dentro del flete como THC pero también lo cobran los DTs como parte del servicio integrado.
- Conservadoramente se estima que uno de los dos THC cobrados es un cargo evitable lo cual se ubica entre **73 y 100 \$/contenedor**, eso equivale al 2-3% de la facturación de la línea naviera

## AGENTES MARÍTIMOS

- Facturan servicio estándar de dos componentes:
  - **Box Fee:** procesamiento y control documental y **Doc Fee:** gestión administrativa y electrónica
- Facturan también: Otros gastos administrativos, Emisión manifiesto de carga y su “visto bueno”
- Según práctica internacional el agente marítimo factura a su naviera (5-10% valor flete).
- En Perú el agente marítimo factura al dueño de la carga **199 \$/contenedor** de 40 pies.
- Esto hace que el 100% de lo es facturado al dueño de la carga pueda considerarse un costo evitable.

**Los costos totales evitables son superiores a US\$ 300 por contenedor para exportación o importación...**

<b>Costos Evitables Promedio por Agente</b>			
<b>US\$/Contenedor</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Costos Evitables (%factura)</b>
Depósito Temporal	70.2	56.4	10-20%
Línea Naviera	73.3	73.3	2-3%
Agente Marítimo	199	199	100%
<b>Costos Evitables Totales</b>	<b>342.5</b>	<b>328.7</b>	
<b>Costos Evitables (%factura)</b>	<b>11.27</b>	<b>8%</b>	

# Mensajes Emergentes

## Marco legal e institucional

Carencia de coordinación entre las autoridades portuarias y aduaneras por falta de compatibilidad entre la normativa vigente de ambos sectores. Áreas grises: 1) definición de zona portuaria y territorio aduanero primario 2) superposición de responsabilidades para los controles y seguridad del puerto.

## Gobernabilidad y transparencia

Dada la compleja estructura de los servicios prestados, el usuario no conoce que le están facturando los operadores marítimos y/o los operadores de carga. Hay la preocupación que los operadores cobran por servicios que no prestan, y el usuario nunca sabe exactamente por qué y qué está pagando.

## Estructura del mercado

El mercado actual de los servicios logísticos marítimos, en la práctica, se encuentra verticalmente integrado. Existe una fuerte relación entre líneas navieras, agentes marítimos y DTs. La integración vertical está generando discriminación tarifaria y poca transparencia en la facturación. de negociación.

## Sociedad civil y protección al consumidor

Hoy día no hay instancia en la cual los exportadores/importadores puedan reportar problemas de tarifas. Tampoco existen instancias para reportar daños ni mecanismos para compensar a los dueños de la carga por prácticas de inspecciones invasivas injustificadas o que terminen sin incidencias pero con daños masivos a la carga.

## Acceso a los puertos y operaciones

Congestión e inspecciones generan retrasos y sobrecostos. Los tiempos de espera de los camiones en el terminal portuario del Callao tienen un impacto muy fuerte en la seguridad de la carga.

# Lineamientos Estratégicos

## Redefinición del rol de la Autoridad Portuaria Nacional

- Control y Seguridad de Puertos
- Antepuertos (patio de contenedores) y zonas de actividades logísticas
- Comunidades portuarias.

## Actualización e implementación activa del Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos y Transporte

- Desarrollo de Intermodalidad
- Promoción activa del Cabotaje

## Creación de un Observatorio de Transporte y Desempeño Logístico

- Incrementar la gobernabilidad y transparencia del sector portuario en un ambiente de competencia y libre mercado.
- Planificación y el monitoreo de las cadenas de suministro y los corredores de comercio y transporte.

## Instalar un Grupo de Trabajo para Normar los Servicios de los Depósitos Temporales

## Instrumentación de un Sistema Computarizado e Integrado de Manejo de Camiones