

RECUADRO 5

HACIA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS PERUANOS

El costo y tiempo de los procesos de exportación, y los fletes internacionales, tienen un impacto sobre el comercio internacional similar a los aranceles y a otras barreras para-arancelarias. En este sentido, una reducción de estos costos promueve las exportaciones al fomentar su competitividad y por ende eleva el PBI potencial de la economía.

En el Perú, los **costos de los servicios** de exportación son poco competitivos, lo que estaría explicado principalmente por un déficit de infraestructura. Al respecto, según cálculos del Banco Mundial publicados en el documento Doing Business 2008, se requieren 24 días en promedio para exportar una mercancía desde puertos peruanos (lo cual ubica al país en el puesto 100 entre 181 naciones evaluadas). En contraste, los puertos más eficientes del mundo requieren apenas entre 5 y 6 días (Singapur, Dinamarca, Hong Kong, Holanda) para este procedimiento. Siguiendo los cálculos de Djankov, Freund y Pham (2006)⁹, si la reforma de puertos lograra reducir en dos días el tiempo necesario para exportar (con lo cual nos igualaríamos con el promedio de América Latina), las exportaciones peruanas subirían aproximadamente 2 por ciento.

En lo que respecta al Callao, se prevé que sus operaciones se vean agilizadas a partir de 2009, por el inicio de las operaciones de las dos grúas pórtico y dos grúas de patio adquiridas por Enapu, y a partir de 2010, por el inicio de las actividades del nuevo terminal de contenedores de Dubai Port World Callao (Muelle Sur). Adicionalmente, es necesario acelerar la concesión del nuevo Muelle de Minerales para concentrar las actividades del muelle N°5 en tráfico de contenedores, como se encuentra especificado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

En cuanto a los **problemas de gestión**, en el caso del puerto del Callao, se registra tanto congestión de naves (se reporta una demora de entre 2 y 5 días para obtener muelle) como bajo ritmo de operaciones (se descargan alrededor de 10 contenedores por hora), lo que estaría generando que algunas navieras cancelen su paso por este puerto. También se registra un exceso de contenedores de trasbordo (en perjuicio de los contenedores de exportadores e importadores locales), y procedimientos engorrosos que reducen la productividad del puerto. Al respecto, es necesario que Enapu acelere la aplicación de las medidas que ha anunciado para mejorar la gestión de este puerto, entre las que se encuentran:

- Planificación anticipada de arribo de naves.
- Sistema electrónico para la salida de mercadería importada.
- Incremento del costo de tarifas de trasbordo y reducción del plazo libre de almacenaje de 30 días libre a 10 días.
- Dejar de arrendar algunos espacios del puerto a almaceneras para que puedan ser usados para el acopio de contenedores antes de su embarque.
- Operar con grúas móviles en el muelle norte en tanto lleguen las grúas pórtico o de patio.
- Eliminar pesajes innecesarios.
- Facilitar el acceso al terminal mediante la habilitación de una nueva puerta de ingreso.
- El asfaltado de calles aledañas.
- Tarifas portuarias reducidas.
- Mejoras en las instalaciones del puerto General San Martín en Pisco.

Adicionalmente, el Perú registra altos costos logísticos como porcentaje del valor exportado (32 por ciento), comparado con México (20 por ciento), Chile (18 por ciento), Estados Unidos (9,5 por ciento), la OECD (9 por ciento) o Singapur (8,5 por ciento)¹⁰. Uno de los factores que determina estos altos costos es la necesidad de trasladar las mercancías hasta el Callao, aún cuando la mayor parte de la oferta exportable se origina fuera de Lima.

Por esa razón, deben acelerarse los procesos de concesión de los puertos al interior del país, los cuales se estima requieren inversiones por US\$ 405 millones. En esta línea, en abril, Proinversión y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) convocaron a licitación la modernización, rehabilitación y equipamiento de los puertos de Paita (el segundo puerto más importante en el tráfico de contenedores) y San Martín (Pisco), que implicarán inversiones inmediatas del orden de los US\$ 128 millones y US\$ 80 millones, respectivamente. El desempeño eficiente de la actividad comercial requiere que Proinversión cumpla con el cronograma establecido y la buena pro sea otorgada en Octubre de 2008.

9 S. Djankov, C. Freund y C. Pham (2006). *Trading on Time*, IMF and World Bank.

10 J. Guasch y J. Bogan (2005). *Inventories and Logistic Costs in Developing Countries: Levels and Determinants, a Red Flag on Competitiveness and Growth*, INDECOPI.

Las principales mejoras que se prevé se operen en el puerto de Paita y San Martín son: nuevo terminal de contenedores, expansión del muelle existente y nuevo muelle espigón (Paita), instalación de sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida y líquida (incluyendo depósitos de almacenamiento), desarrollo de área de actividad logística y profundización de dragado a 15 metros (San Martín).

PUERTOS EN PROCESO DE CONCESIÓN

Terminal portuario	Inversión estimada (US\$ MM)
Paíta	128
San Martín (Pisco)	80
Ilo	100
Salaverry	40
Yurimaguas	20
Pucallpa	19
Iquitos	18
Total	405

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
