



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

Oficio N° 186-2013-PD-OSITRAN

Lima, 12 de diciembre del 2013

Señor

LEONIDAS HUAYAMA NEIRA

Congresista

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Avenida Abancay s/n

Lima.-

RECIBIDO
LA RECEPCION NO ES
SEÑAL DE CONFORMIDAD

2013 DIC 13 PM 1 36

TRAMITE DOCUMENTADO
CONGRESO
DE LA REPUBLICA

030169

Asunto : Atención pedido de Información

Referencia : Oficio N° 378-2013-2014-CTC/CR

De mi consideración:

Me dirijo a usted, en atención al Oficio N° 378-2013-CTC/CR, recibido el 25 de noviembre de 2013, relacionado a su pedido de información sobre la caída al cuarto lugar en menores costos para importar contenedores, así como las acciones que se vienen adoptando conforme a nuestras competencias y atribuciones.

Sobre el particular, debo manifestarle que adjunto al presente oficio, se servirá encontrar el Informe N° 03-13-GRE-GS-OSITRAN, de fecha 11 de diciembre de 2013, emitida por los órganos competentes de OSITRAN, en virtud de la cual se evidencian las acciones realizadas por este Organismo Regulador, respecto de la materia señalada.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi deferente estima.

Atentamente,


PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidenta Ejecutiva


Ing. F. JARAMILLO

Reg. Sal. 36829
HR: 34369



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



INFORME N° 03-13-GRE-GS-OSITRAN

Para: **PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**
Presidenta del Consejo Directivo

De: **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto: Solicitud de información formulada por el Congresista Leonidas Huayama Neira

Fecha: 11 de diciembre de 2013

I. ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio N° 378-2013-2014-CTC/CR remitido el 25 de noviembre de 2013, el Lic. Leonidas Huayama Neira, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicitó a la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN que informe sobre la caída al cuarto lugar en menores costos para importar contenedores, perdiendo la primera posición en Latinoamérica, así como las acciones que se vienen adoptando conforme a sus competencias y atribuciones. Dicha solicitud responde al pedido formulado por el Congresista Jesús Hurtado Zamudio en sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 12 de noviembre de 2013.



2. Mediante Hoja de Ruta N° 34369 se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elaborar un informe de respuesta a la solicitud antes descrita.



II. OBJETIVO

3. Emitir informe sobre la caída al cuarto lugar en menores costos para importar contenedores, de acuerdo a lo solicitado por el Congresista Leonidas Huayama Neira.

III. ANÁLISIS

4. La solicitud formulada por el Congresista Leonidas Huayama Neira hace referencia a la caída al cuarto lugar en menores costos para importar contenedores. Dicha información forma parte de los indicadores calculados por el Banco Mundial para la elaboración de su publicación anual *Doing Business*. En tal sentido, en la presente sección se analiza, en primer lugar, los objetivos de dicho informe. Y, en segundo lugar, se analiza la posición peruana en los aspectos referidos al costo para importar contenedores.



III.1. *Doing Business*

5. *Doing Business* es un informe publicado anualmente por el Banco Mundial con el objetivo de analizar las regulaciones que impulsan la actividad empresarial y aquellas que la

construyen.¹ *Doing Business 2014* es la decimoprimer edición de esta serie de reportes anuales y considera datos a junio de 2013. En dicha versión, el Perú se ubica en la posición 42 de un total de 189 países.

6. Cabe mencionar que la publicación contiene información sobre regulaciones que afectan once áreas del ciclo de vida de una empresa: apertura de una empresa, manejo de permisos de construcción, obtención de electricidad, registro de propiedades, obtención de crédito, protección de inversores, pago de impuestos, comercio transfronterizo, cumplimiento de contratos, resolución de la insolvencia y empleo de trabajadores.
7. En el área comercio transfronterizo se mide el tiempo y el costo (excluyendo aranceles y el tiempo para el transporte marítimo) asociados con la exportación e importación de un embarque estándar de mercancías por transporte marítimo, así como el número de documentos necesarios para completar dicha transacción. El ranking final es construido como el promedio simple de los tres componentes siguientes:

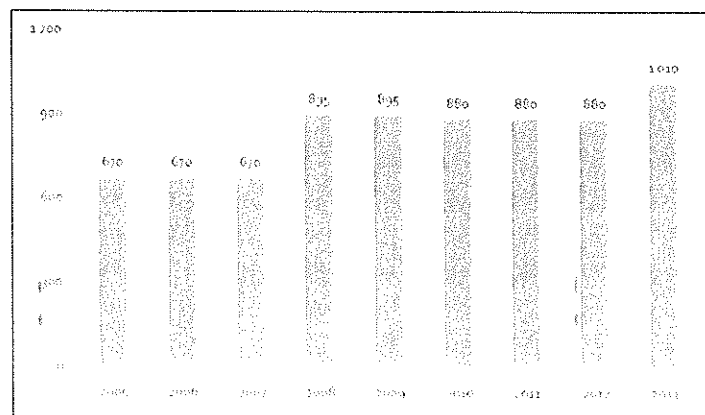
- Documentos requeridos para exportar e importar (número)
- Tiempo requerido para exportar e importar (días)
- Costo requerido para exportar e importar (USD por contenedor)

8. Cabe precisar que el costo requerido para exportar e importar es estimado únicamente para el caso de carga contenerizada. Es decir, *Doing Business* estima el costo de exportar e importar un contenedor de 20 pies, para calcular los costos logísticos de cada uno de los países que participan en la muestra que considera el referido informe.

III.2. Costo para importar contenedores en Perú

9. En el Gráfico N° 1 se presenta la estimación del Banco Mundial del costo de importar un contenedor de 20 pies en Perú entre los años 2005 y 2013. Se observa que en el último año del periodo señalado se ha producido un incremento de 14,77%, al pasar dicho costo de USD 880 a USD 1 010 por contenedor.

Gráfico N° 1
Perú: Costo de importación de carga contenerizada, 2005-13
(USD por contenedor)



Fuente: Banco Mundial (<http://data.worldbank.org/indicator/IC.IOP.COST.CD>)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

¹ Ver: <http://espanol.doingbusiness.org/>

10. El incremento en los costos de importación ha ocasionado que durante el año 2013, el Perú haya pasado de ocupar el segundo al quinto lugar entre las economías de la región Latinoamérica y el Caribe que menores costos de este tipo presentan (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1
Latinoamérica y el Caribe: Costo de importación para carga contenerizada, según país, 2012-13
(USD por contenedor de 20 pies)

País	2012		2013	
	USD por contenedor-12	Ranking en la región-12	USD por contenedor-13	Ranking en la región-13
Guyana	720	1	720	1
Chile	980	4	930	2
Panamá	965	3	965	3
El Salvador	980	4	970	4
Perú	880	2	1010	5
Costa Rica	1020	6	1070	6
Dominican Republic	1150	7	1145	7
Suriname	1165	8	1165	8
Nicaragua	1245	9	1245	9
Trinidad and Tobago	1260	10	1260	10
Puerto Rico	1350	11	1350	11
St. Vincent and the Grenadines	1425	12	1425	12
Uruguay	1440	14	1440	13
Guatemala	1425	13	1500	14
Honduras	1510	16	1500	14
Antigua and Barbuda	1520	17	1520	16
Ecuador	1530	18	1520	16
Haiti	1545	19	1555	18
Belize	1580	20	1580	19
Dominica	1600	21	1600	20
Barbados	1615	22	1615	21
México	1780	25	1740	22
Bolivia	1747	23	1745	23
Bahamas, The	1495	15	1770	24
Jamaica	2130	26	2130	25
Grenada	2235	28	2235	26
St. Lucia	2230	26	2260	27
Argentina	2260	29	2260	27
Paraguay	1750	24	2275	29
Brazil	2275	30	2275	29
Colombia	2650	32	2470	31
St. Kitts and Nevis	2615	31	2615	32
Venezuela, RB	2868	33	3695	33

Nota: Los datos para St. Martin (French part) y Sint Maarten (Dutch part) no están disponibles.

Fuente: Banco Mundial (<http://data.worldbank.org/indicator/ic.imp.cost.cd>)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

III.3. Razones que justifican la variación en los costos logísticos

11. Según el informe "Doing Business", los costos de importar un contenedor de 20 pies están conformados por :

- *All documentation* (preparación de documentos): es decir, el costo de todos aquellos documentos que se requieren para colocar realizar la importación, por ejemplo, emisión del conocimiento de embarque² (*bill of lading*), certificados fitosanitarios, entre otros.
- *Customs clearance and inspections* (autorización de aduana y control técnico): son los costos vinculados con las aduanas.

² Se denomina conocimiento de embarque al documento que emite Capitán/Agente consignatario de un buque mercante, en el que declara tener embarcadas ciertas mercancías que entregará a la persona y en el puerto designado por el remitente, dicha entrega ha de hacerse al legítimo tenedor del Conocimiento.

- *Port and terminal handling* (puertos y manejo terminal): son los costos asociados con la manipulación de la mercancía en el terminal portuario. Cada naviero determina libremente el importe a cobrar los propietarios o destinatarios de la carga. En estos costos, se encuentra el costo del “embarque y desembarque” de carga.
 - *Inland transport and handling* (transporte interior y manejo): son los costos de transferencia de la carga en el interior del Puerto, que también incluyen la colocación del contenedor en el camión para su posterior transporte.
12. Según el informe de “*Doing Business*”, los costos que se han incrementado en el caso del Perú son *Customs clearance and inspections* (autorización de aduana y control técnico) y *Port and terminal handling* (puertos y manejo terminal). El aumento en ambos costos justifican la caída del Perú en el ranking de los costos de importación, según el informe de “*Doing Business*” (Ver Cuadro N°2).

Cuadro N° 2
Perú: Costo de importación, según procedimiento, 2012-13

Procedimientos de importación	Tiempo 2012-2013	Costo (USD)-2012 (a)	Costo (USD)-2013 (b)	Variación (USD) (b) - (a)
<i>All documentation</i> (preparación de documentos)	7 días	150	150	0
<i>Customs clearance and inspections</i> (autorización de aduana y control técnico)	3 días	120	185	65
<i>Port and terminal handling</i> (puertos y manejo terminal)	5 días	330	395	65
<i>Inland transport and handling</i> (transporte interior y manejo)	2 días	280	280	0
Total	17 días	880	1010	130

Fuente: Banco Mundial (2012). *Doing Business 2013 – Economic profile: Peru.*

Banco Mundial (2013). *Doing Business 2014 – Economic profile: Peru.*

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositran.

13. Al respecto, cabe precisar que la cadena logística marítima para contenedores en Perú está conformada en términos simples por: almacenes extra portuarios, terminales portuarios y líneas navieras. Los contenedores de importación son desembarcados de las naves al terminal portuario, donde son almacenados hasta su recojo. Posteriormente, estos contenedores son transferidos a los almacenes extra portuarios o en su defecto, pueden ser enviados directamente a los almacenes de los propietarios de la carga, todo dependerá del destinatario de la carga.
14. De acuerdo, con la Ley de Creación de OSITRAN, el OSITRAN sólo tiene competencia en la infraestructura de los Terminales Portuarios, en otras palabras, no fija tarifas para las líneas navieras ni para los terminales de almacenamiento extra portuario. Tampoco tiene competencias en la gestión u operación aduanera, es decir, los precios que se cobran por los servicios aduaneros que requieren los importadores son determinados por el libre juego de oferta y demanda.
15. Es necesario mencionar que la participación de OSITRAN dentro de la estructura de costos que plantea el informe de *Doing Business* es poco significativa. Durante el año 2013, por ejemplo, las tarifas portuarias de los servicios estándar a la carga de

contenedores³ que regula OSITRAN, sólo representaron alrededor del 10% de los costos logísticos marítimos, lo cual es poco representativo.

Los Contratos de Concesión establecen que las tarifas por servicios estándar a la carga de contenedores serán reajustadas mediante el mecanismo de RPI-X. Donde el RPI es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los Estados Unidos, y el X es la variación anual promedio de la productividad, el cual se calcula cada cinco años.

Asimismo, los Contratos de Concesión de los Terminales Portuarios que actualmente operan en el Terminal Portuario del Callao establecen que las tarifas por el servicio estándar a la carga contenerizada deberán actualizarse cada año por el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (CPI)⁴.

No obstante, se debe señalar que cada uno de los Terminales que operan en el Terminal Portuario del Callao suscribieron sus respectivos Contratos de Concesión en momentos diferentes⁵. Por este motivo, los reajustes que se han realizado por inflación en las tarifas difieren entre DPWorld y APM Terminals.

De esta forma, y de acuerdo con lo que establecen los Contratos de Concesión, las tarifas para el servicio estándar de carga contenerizada han sido reajustadas por CPI, lo que ha ocasionado un ligero incremento entre los años 2012 y 2013 (Ver Cuadro N°3)

Cuadro N° 3

Terminal Portuario del Callao: Tarifas del servicio estándar para contenedores de 20 pies, 2012-13 (USD)

Terminal Portuario	Servicio estándar: Contenedor lleno (movimiento) ^{1/}	
	2012	2013
Muelle Norte (APM Terminals) ^{2/}	90.00	92.78
Muelle Sur (DP World)	94.65	95.98

1/ Incluye: porción nave y porción tierra.

2/ Considera el caso del servicio con grúa pórtico de muelle.

Fuente: APM Terminals Callao S.A., DP World Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositran.

16. Si bien es cierto que las tarifas de los servicios estándar a la carga contenerizada se han incrementado entre 1% y 3%, entre los años 2012 y 2013, dichos incrementos en términos absolutos sólo representan entre 1% y 2% del incremento total de los costos de importación de los contenedores de 20 pies. Por lo tanto, no justifican el incremento que se ha dado en los costos de importación de los contenedores.

³ En términos generales, se puede decir, que el Servicio Estándar a la Carga Contenerizada para el caso de la importación, comprende desde el amarre de la Nave, hasta el retiro de la carga por el Usuario. Es decir, este servicio incluye los servicios de: desembarque, estiba/deestiba, la tracción, manipuleo, trinca o destrinca, tarja, pesaje, revisión de precintos y otros servicios vinculados con aspectos aduaneros.

⁴ Ver Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao -Zona Sur. También ver, cláusula 8.25 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

⁵ El Contrato con DP World se suscribió el 24 de julio de 2006 y el Contrato con APM Terminals se suscribió el 11 de mayo de 2011.

IV. CONCLUSIONES

A partir del análisis realizado en el presente informe, se concluye que:

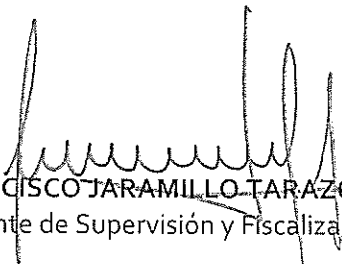
- i. El incremento en el costo de importación estimado para un contenedor de 20 pies, en concordancia con lo señalado en la publicación anual *Doing business* está explicado por el incremento del costo de los siguientes factores: *Customs clearance and inspections* (autorización de aduana y control técnico) y *Port and terminal handling* (puertos y manejo terminal). Ambos costos en conjunto subieron en USD 130. Dicho incremento ha ocasionado que el Perú descienda al quinto puesto del ranking de costos de importación para Latinoamérica y el Caribe.
- ii. En la estructura de costos del informe de *Doing Business*, las tarifas que son reguladas por OSITRAN sólo representan el 10% del costo logístico. En este contexto, el aumento en los costos de importación del contenedor de 20 pies no se explica por incrementos en tarifas que son fijadas o revisadas por el Regulador. Por el contrario, y tal como lo señala el referido informe, la mayor parte del incremento se justifica por aumentos en el costo de los servicios que no son regulados por ninguna entidad del Estado.


V. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo expuesto, recomendamos remitir el presente informe al Congresista Leonidas Huayama Neira.

Atentamente,

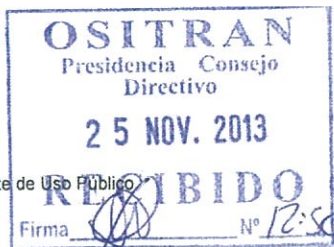

MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización


ATILIO ROJAS NORIEGA
Jefe de Puertos



Reg. Sal. Nº 36658-13



CARGO

OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
Sistema de Mesa de Partes

Fecha Reporte 25/11/2013
Hora Reporte 12:00:24 PM
Página 1

HOJA DE TRÁMITE

N° REGISTRO **34369**
TIPO OFICIO
NÚMERO 378-2013-2014-CTC/CR
FECHA 25/11/2013
FOLIOS 1
RPTA

REMITENTE **LEONIDAS HUAYAMA NEIRA**
CARGO PRESIDENTE
CLASE CONGRESO
INSTITUCION **CONGRESO**
DIRIGIDO A: BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA
ÁREA Presidencia

ASUNTO **SOLICITAR A SU DESPACHO INFORMAR SOBRE LA CAIDA AL CUARTO LUGAR EN MENORES COSTOS PARA IMPORTAR CONTENEDORES, PERDIENDO LA PRIMERA POSICION EN LATINOAMERICA,**

NOTAS

ATENDIDO CON: _____

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	V° B°
Presidencia/BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA		25/11/2013	
Francisco Jaramillo / Hilis Rojas (GS)	16 y 19	25/11/2013	
Marcial Corchillo / Benjamin de la Torre (CORTE)			
Farah Wog	9		

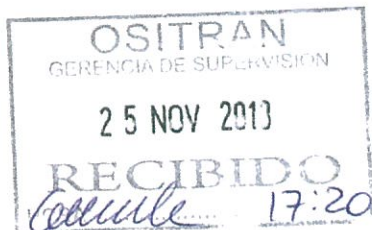
OBSERVACIONES _____

1. Archivar
2. Atención Urgente
3. Acción que corresponda
4. Atender directamente
5. Agregar a sus antecedentes
6. Archivo
7. Copia Informativa
8. Conversemos

9. Conocimiento y fines
10. Devolución
11. Difusión
12. Elaborar Presentación
13. Elaborar Ayuda Memoria
14. Opinión
15. Por corresponderle
16. Proyectar respuesta

17. Proceder según normatividad vigente
18. Publicar en la Página WEB
19. Revisión e informe
20. Reformular
21. Responder directamente
22. Su cumplimiento
23. Trámite respectivo
24. Tomar nota y devolver

Handwritten signature and date: 25/11/13





Congreso de la República
Comisión de Transportes y Comunicaciones



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Inversión para el Desarrollo Rural y la Seguridad Alimentaria"

Lima, 20 de Noviembre de 2013

OFICIO N° 378-2013-2014-CTC/CR

Doctora

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE

Presidenta del Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN
Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar

SAN ISIDRO.-

De mi consideración

Es grato dirigirme a usted para saludarla cordialmente y a la vez solicitar a su despacho, conforme al pedido formulado por el Congresista Jesús Hurtado Zamudio en sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 12 de noviembre del año en curso, para que informe sobre la caída al cuarto lugar en menores costos para importar contenedores, perdiendo la primera posición en Latinoamérica, así como las acciones que viene adoptando su despacho conforme a sus competencias y atribuciones.

En esta oportunidad, expreso a usted los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



.....
Lic. LEONIDAS HUAYAMA NEIRA
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LHN/Isr

