

"...con el advenimiento del actual gobierno se inicia el proceso del clima favorable orientado a corregir y a hacer óptima la actividad en los puertos del país".

Optimización de la actividad portuaria para el desarrollo nacional

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena

Dentro de la enorme "bola de nieve" de ineficiencias que, desde hace tantos años vino formándose perjudicialmente en el Perú, afectando los costos de las operaciones portuarias y muy particularmente los de estiba/desestiba, fueron los navieros, tanto de bandera nacional como extranjera, los que, a lo largo de un lapso de 12 a 13 años, lograron crear conciencia en el país sobre la ineludible necesidad de corregirlas tanto en ese rubro como en el de los demás tipos de actividad portuaria, invitando a hacer causa común a los exportadores/importadores para constituirse en instrumentos de solidez influyente para ese fin, y crear entonces, como se hizo en el decenio de los años ochenta, distintas versiones de comités de usuarios para abrir un diálogo importante con los sucesivos gobiernos, utilizando debidamente los distintos medios de comunicación social. Y es así como, con el advenimiento del actual gobierno, se inicia el proceso -con el clima favorable que para eso encontró- al cual se sumó la decisión de realizar la primera reestructuración del aparato público: la de los puertos, instrumentos básicos para el desarrollo de nuestro comercio exterior.

Todo el mundo conoce las dificultades que existen para exportar en el Perú, que no sólo son de índole cambiaria o impositiva, sino también, por ejemplo, y muy especialmente, aquéllas que se relacionan con las dificultades de acceso desde los centros de producción y consumo hasta el litoral, por graves deficiencias de las carreteras o de los ferrocarriles que no permiten colocar las mercancías con seguridad, economía y rapidez en los puertos, que son justamente las grandes puertas de ingreso y egreso de la riqueza nacional.

Ocurre que al iniciarse en el Perú la saludable transformación de la actividad portuaria peruana, dentro del gran mosaico de aspectos que hay que ir corrigiendo, justamente los importadores y exportadores han venido, insistentemente, señalando que la disminución de los costos de estiba/desestiba y los de las tarifas de ENAPU S.A. a las naves debían tener de inmediato la respuesta de un menor precio en los fletes.

A este respecto, es comprensible que gran parte de la actividad nacional desconozca ciertos aspectos fundamentales sobre no sólo la estructuración de las tarifas de fletes, sino también sobre las



La actividad portuaria debe ser eficiente, brindando un servicio competitivo en relación a otros puertos del Pacífico.

prácticas internacionales tal como éstas son conocidas.

Las conferencias marítimas están muy conscientes de la problemática de los exportadores peruanos debido a los altos costos de la energía eléctrica, impuestos, etc. Un caso específico es, por ejemplo, el exhorbitante 18% del Impuesto General a las Ventas (IGV), que se viene aplicando en el Perú, que contraviene las prácticas internacionales y que agrava los costos portuarios restando competitividad a nuestras exportaciones.

Primeramente, hay que decir que siempre, y ahora también, ha existido un diálogo permanente entre los usuarios del transporte y del comercio con las líneas marítimas, agrupadas o no en las denominadas Conferencias Marítimas.

En segundo lugar, la estructura de un flete responde no sólo a los costos operativos de los puertos de un país determinado, sino también a los de las demás naciones (un promedio de 7 u 8 países) donde las naves recalan sucesivamente a lo largo del viaje redondo que periódicamente

cumplen. Eso quiere decir que, en principio, por el hecho de que una nación realice variaciones hacia abajo de sus tarifas portuarias, no debe esperarse que exista una respuesta similar del costo del flete, ya que tal rebaja puede constituir una pequeña fracción dentro del costo total. Además puede ocurrir lo contrario, esto es, que un país, a pesar de haber incrementado sus costos portuarios, no necesariamente incremente los fletes en forma inmediata. Los fletes se fijan normalmente para un grupo de países, tomando en consideración los costos promedios en los puertos de distintos países.

Si los gastos en un puerto suben sobredimensionadamente, como ha sido el caso en el Perú, no toda la tarifa del flete sube en igual proporción. En muchos casos los armadores absorben los gastos extraordinarios; es por ello que una baja en los costos en un país no necesariamente se refleja en la tarifa.

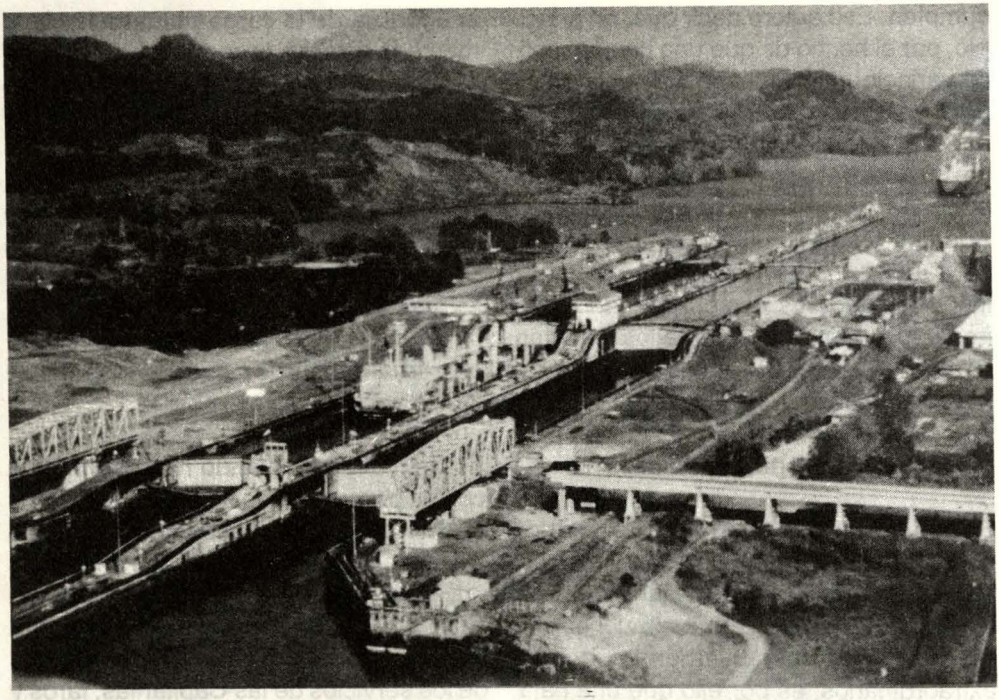
En tercer lugar, las líneas marítimas concertan con los exportadores/importadores contratos especiales de fletes que, con una duración aproximada de un año, no sólo exigen la permanencia del costo del flete, sino que se han negociado así justamente no sólo para beneficio del armador, sino también para el del exportador/importador y, por ende, para el interés del país. Los fletes se ajustan en forma periódica, por lo general una vez al año, para ofrecer al comercio exterior tarifas estables; es por ello que fluctuaciones en los gastos no necesariamente producen inmediatas variaciones en las tarifas.

Cabe mencionar la fuerte incidencia del factor competencia en los fletes. Debido a la apertura de la carga peruana hacia el mercado naviero, la competencia aumentó notablemente y produjo una significativa baja o, por lo menos, estabilización de los fletes.

En cuarto lugar, no puede desconocerse que en un tramo de las travesías ocurren pasajes muy importantes, como lo son los de los canales interoceánicos (Panamá, por ejemplo) que también manejan cambios en las tarifas de peaje por esas importantes vías acuáticas.

En quinto lugar, cuando nos referimos a costos portuarios, no solamente estamos hablando de los de estiba/desestiba, que corresponden en el Perú a las empresas privadas y cooperativas, ni tampoco exclusivamente a los de la nave y la carga que cobra ENAPU S.A., sino también a los de los servicios de las Capitanías, faros y ayudas a la navegación, sanitarios, inspecciones agropecuarias, etc., para los cuales debería existir un organismo concertador entre todos estos costos, de manera que el "costo total" de cada puerto y los índices de rendimiento portuario, que es la otra parte sustancial de la actividad portuaria, sean los adecuados.

Por útlimo, si bien los esfuerzos que viene realizando ENAPU S.A. para colocar a nuestros puertos en buenos niveles de competitividad son realmente encomiables, es igualmente cierto que, como anteriormente he expresado, es un proceso que se ha iniciado con buenos auspicios y que, por lo tanto, no ha concluido. Baste para eso mencionar que, aún cuando se eliminase el inconveniente 18% del I.G.V. que se aplica en los puertos peruanos en lo relativo a la exportación de servicios (lo que está fuera de las



La travesía por los canales interoceánicos origina variación en los costos del transporte de las mercaderías; esto trae como consecuencia...

prácticas internacionales y que perjudica a nuestras exportaciones), los costos portuarios peruanos tendrían que continuar siendo revisados junto con la mayor eficiencia para la atención de las naves, pues el costo aceptable de un puerto no depende sólo de la tarifa por hora, o por día, sino de la acumulación innecesaria de mayor número de horas de la nave allí, principalmente por deficiencias en la infraestructura y en el equipamiento portuario y del personal que los opera, lo que haría que un puerto aparentemente económico en su tarifa por hora, o por día, concluya siendo el más caro por demoras excesivas en la atención de las naves.

Finalmente, me parece que se ha iniciado un cambio de mentalidad nacional portuaria saludable y que, mediante la buena voluntad de los navieros, de los importadores/exportadores y de ENAPU S.A., estamos en camino para que, quizá más pronto de lo que pensamos, nuestros puertos sean bastante competitivos. Para ello, además de las tarifas portuarias, los gobiernos tendrán que habilitar, o, por lo menos, rehabilitar los medios de comunicación terrestres entre los centros de producción y los puertos de sus áreas de influencia, porque esas deficiencias sí que son serias dificultades para desarrollar nuestro comercio exterior.