

Comercio exterior del Perú

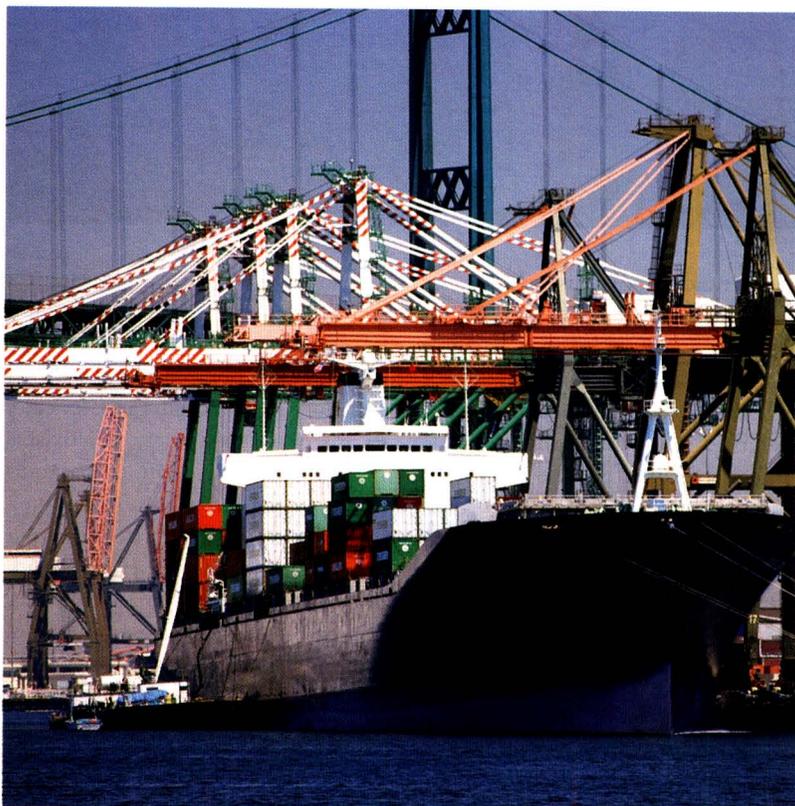
Sobrecostos en las cadenas logísticas

Germán Alarco Tosoni
Maestría en Economía, Centro
de Investigación y Docencia
Económica, A.C. (CIDE)
México

Durante la última década, algunos países de América Latina, incluyendo el Perú, obtuvieron altas tasas de crecimiento en las exportaciones en el marco de un nuevo esquema de reinsertión a la economía internacional y de un entorno de políticas económicas internas diferente al prevaleciente en décadas pasadas. Sin embargo, el panorama positivo relativo al desempeño exportador pudo haber sido mejor al observado en la realidad, ya que se soslayó que en las diferentes etapas de las cadenas logísticas se producen fallas de mercado, que dan origen a ineficiencias y problemas de asignación que nos alejan de los equilibrios competitivos y que en muchos de los casos originan sobrecostos que afectan el comercio exterior, reduciendo la rentabilidad y por tanto los incentivos para potenciar las actividades exportadoras.

Existen diversos estudios previos relativos a los sobrecostos portuarios. Sgut (2005) realizó un cálculo de sobrecostos sobre la base de todos

La firma de
acuerdos comerciales
debe enfrentar la
problemática de los
sobrecostos en las
cadenas logísticas



los servicios que se dan tanto a las embarcaciones como a la carga para el puerto del Callao. Se estimó un sobrecosto total de US\$ 217.5 millones, de los cuales el 61.8% se deben al mayor costo por inventarios de las mercancías importadas. Estos se relacionan a los mayores tiempos de espera de los buques en rada, la baja productividad de las maniobras y la demora promedio de los contenedores que en suma hacen que la operatividad de importación se demore 5.7 días más del estándar internacional (3 días). Otro aspecto importante está relacionado a los mayores costos en el charteo (alquiler) de embarcaciones por US\$ 26.8 millones debido a los tiempos muertos (12.3% del total).

La baja productividad de las operaciones portuarias explica el 8.2% del sobrecosto estimado por Sgut, mientras que el 17.7% del sobrecosto restante se deben a aspectos estructurales en la operación del terminal (5.9%), costos del inventario para la exportación (5.9%) y, finalmente, con menor importancia, a los “cargos excesivos” cobrados por ENAPU (5.8%). Los aspectos estructurales se explican por la configuración operativa del puerto, con almacenes satélites que hacen que sus rendimientos sean menores que los de una (o más) terminales especializadas o semiespecializadas incorporadas en el propio puerto del Callao. Para el mismo año, el Centro

de Investigación de la Universidad del Pacífico (2005), retomado por Du Bois y Torres (2006), presentó un estimado de los sobrecostos por falta de infraestructura en transportes. Los costos ascienden a US\$ 385.7 millones, de los cuales US\$ 187 corresponden a carreteras, US\$ 154.3 a puertos y US\$ 43.9 a aeropuertos.

Los cálculos de los sobrecostos realizados por nosotros totalizan US\$ 843.9 millones, de los cuales 66.4% corresponden a US\$ 560.4 millones que se asocian a mayores fletes marítimos en el transporte de los concentrados de minerales, contenedores de importación, contenedores refrigerados de exportación y graneles agrícolas de importación. El segundo conjunto de sobrecostos implican US\$ 186.4 millones originados en los mayores costos financieros de las exportaciones de concentrados de minerales, las no tradicionales y las importaciones en general. El tercer grupo corresponde a los sobrecostos por maniobras y el estructural asociado a que las terminales de almacenamiento son, en la mayoría de los casos, extraportuarias que ascienden a US\$ 97.2 millones. En estos estimados; no se incluyeron, a pesar de su importancia, cálculos relativos a las operaciones de transporte aéreo, terrestre ni ferroviario, por carecer de la información para comparar el desempeño nacional con los estándares internacionales.

Todos los sobrecostos en los fletes marítimos se estiman a partir de la diferencia entre los fletes reportados por las empresas exportadoras e importadoras y los estándares seleccionados a nivel internacional, expresados en US\$ tonelada métrica/milla náutica, US\$ contenedor de 40 pies/milla náutica y US\$ contenedor refrigerado de 40 pies/milla náutica para los graneles de exportación e importación, contenedores en general

y refrigerados, respectivamente. Los fletes de las empresas nacionales corresponden a los reportados en las entrevistas al primer semestre de 2008, mientras que los internacionales se obtienen como promedio del Agricultural Market Service del Departamento de Agricultura de los EE. UU. En el caso de los fletes para contenedores se utilizan los reportes más elevados presentados por Containerization International (rutas a y desde EE. UU.) y los recabados con base a una muestra de principales exportadores mexicanos. En el caso de los contenedores con carga de importación; se considera el sobrecosto reportado por las empresas estibadoras (US\$ 150 por Teu) .

Si se aplica un
multiplicador del
gasto, estos menores
ingresos serían
equivalentes a 8.8%
del valor de las
exportaciones y 2.5%
del PBI

El segundo concepto de sobrecosto es el relativo a los costos financieros de mantener inventarios en exceso calculados para toda la carga importada a través de contenedores, para las exportaciones no tradicionales y las de concentrados de minerales. En los dos primeros casos, estos valores se realizan a partir de la diferencia entre los tiempos necesarios para importar y exportar de Perú y China que corresponden a 7 y 3 días respectivamente, multiplicados por el valor de las mercancías en 2007 y la tasa de interés activa en moneda extranjera del 10.6% anual reportada por el BCRP. En el caso de los concentrados de minerales, el cálculo se realizó suponiendo que se acumulan inventarios adicionales a los estándares para esperar a los buques bulkcarriers por 15 días del valor de esas exportaciones

con la tasa de interés mencionada anteriormente.

Los sobrecostos asociados a las maniobras corresponden a los de estiba de concentrados de minerales en el puerto del Callao que se estiman a partir de la diferencia en los costos por tonelada métrica entre este puerto y el de Matarani donde dicha maniobra se realiza a menor precio por el sector privado. Los de contenedores de importación y de exportación por la diferencia entre el promedio de los costos locales de la maniobra de estiba y tracción de carga (US\$ 205) y el promedio de los puertos australianos en la maniobra integrada (US\$ 138.52 Teu) . Finalmente, se incorpora el sobrecosto estructural estimado por Sgut (2005) asociado a la existencia de terminales de almacenamiento - para las actividades operativas y aduanales- fuera del puerto del Callao, en lugar de ubicarse al interior del mismo como corresponde a las terminales portuarias integradas.

Estos sobrecostos a nivel agregado no son despreciables. Los mismos son ingresos dejados de percibir por los productores - exportadores locales, apropiados por otros actores de las cadenas logísticas tanto locales, si se trata de empresas maniobristas, u otros, como internacionales relacionados principalmente a las empresas transportistas internacionales. Estos sobrecostos, en el caso de los productos analizados, representaron el 0.8% del PBI en 2007, que extrapolados para todas las exportaciones implicarían un monto equivalente al 5.3% y 1.6% de las exportaciones y del PBI, respectivamente. Si se aplica un multiplicador del gasto, estos menores ingresos serían equivalentes a 8.8% del valor de las exportaciones y 2.5% del PBI. La firma de acuerdos comerciales debe enfrentar la problemática de los sobrecostos en las cadenas logísticas. ●