

**PROYECTO
CRECER**

Creando Condiciones para una Revitalización Económica en el Perú



PERU

Estrategias de concesión.

Lima, Perú
Enero del 2005

El contenido de esta presentación corresponde al autor y no debe ser atribuido a US AID, Proyecto CRECER, ni al Gobierno del Perú.



Contenido de la presentación

- ▶ I – Marco general
- ▶ II – Puerto del Callao
- ▶ III – Puertos medianos y pequeños
- ▶ IV – Puertos particulares
- ▶ V – Conclusiones

Alcance de las concesiones

- ▶ En puertos mayores, en cuyo marco se identifica solamente a El Callao.
- ▶ En puertos medianos y pequeños en los cuales se abarca el resto del sistema portuario.
- ▶ En puertos particulares a ser creados

Las definiciones usadas localmente difieren de las usadas a nivel internacional

- ▶ El terminal del Callao no es un terminal sino un puerto.
- ▶ Mono operador no significa que existe un solo operador en el puerto, sino que cada una de las terminales es operada en forma exclusiva por un operador.
- ▶ Multioperador significa que dentro de una terminal hay empresas estibadoras que compiten entre si.
- ▶ Usuarios no son aquellas firmas que prestan servicios, sino los exportadores e importadores.
- ▶ Integración vertical se usa para definir que un naviero está integrado con una terminal portuaria y no para definir que dentro de un terminal hay un servicio exclusivo de un operador.



Contenido de la presentación

- ▶ I – Marco general
- ▶ II – Puerto del Callao
- ▶ III – Puertos medianos y pequeños
- ▶ IV – Puertos particulares
- ▶ V – Conclusiones

Ranking del Callao en América Latina y el Caribe 2003

Ranking	Puerto	TEU´s	Modelo	Gantrys
1	San Juan	1.665.765	Landlord	SI
2	Santos	1,560.963	Landlord	SI
3	Colón	1.512.365	Landlord	SI
4	Kingston	1.137.898	Landlord	SI
5	Freeport	1.057.869	Landlord	SI
6	Buenos Aires	897.193	Landlord	SI
7	Manzanillo	707.404	Landlord	SI
8	Callao	627.902	Toolport	NO
9	Limón-Moin	611.984	Toolport	SI
10	Veracruz	561.765	Landlord	SI

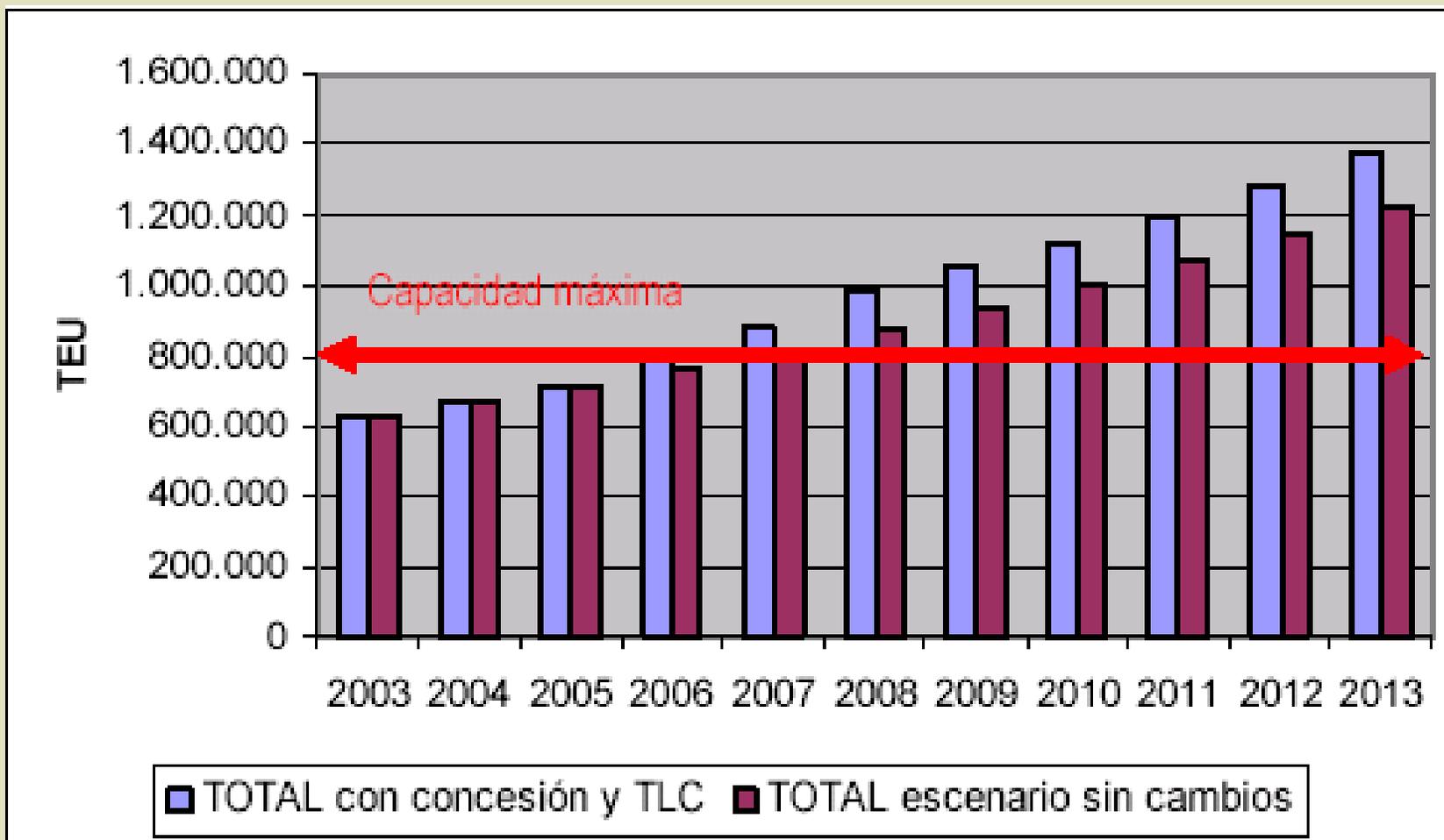
I Las estrategias de base adoptadas son :

- ▶ La definición de inversiones obligatorias que sean congruentes con la demanda del mercado existente para cada terminal;
- ▶ La formulación de concesiones que desalienten los comportamientos anti-competitivos.
- ▶ Incorporar el concepto de terminales especializadas para potenciar las operaciones integradas y la competencia intra-portuaria, pero sin restringir en absoluto el tipo e carga a operar.

II Las estrategias de base adoptadas son:

- ▶ Requerimiento de que los concesionarios inviertan en mejorar la capacidad portante del suelo para posibilitar la operación de equipos pesados, la rehabilitación y construcción de muelles para posibilitar la operación de buques con mayor calado, pero sin incluir las inversiones en equipamiento, dejando al operador la flexibilidad de incorporar estos.
- ▶ Optimizar la capacidad incorporando todos los espacios operacionales disponibles del lado lindero a la ciudad del Callao;
- ▶ Mitigar el impacto de los programas de concesión participando en la medida de lo posible a los prestadores de servicios portuarios existentes.

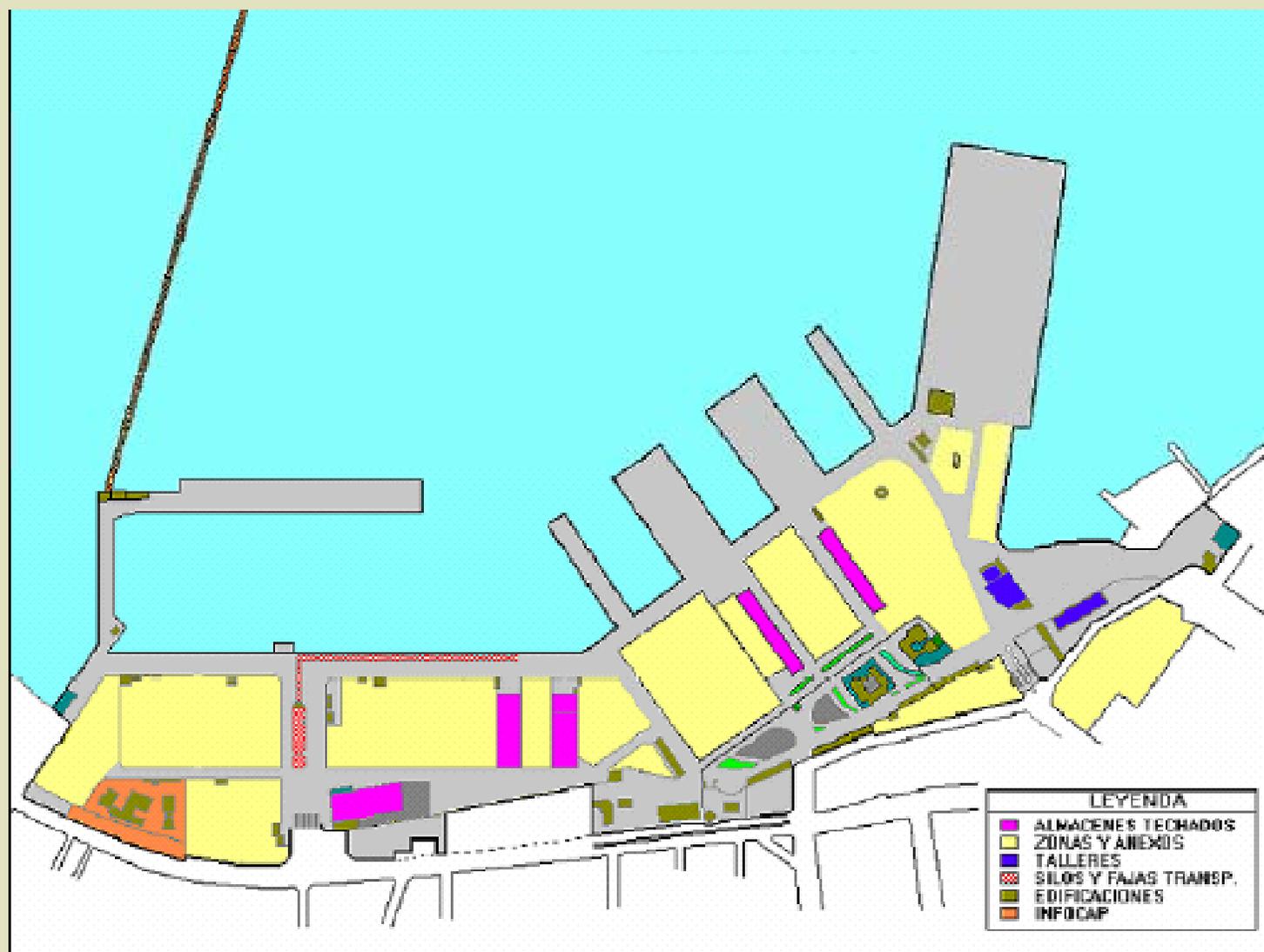
Evolución carga containerizada



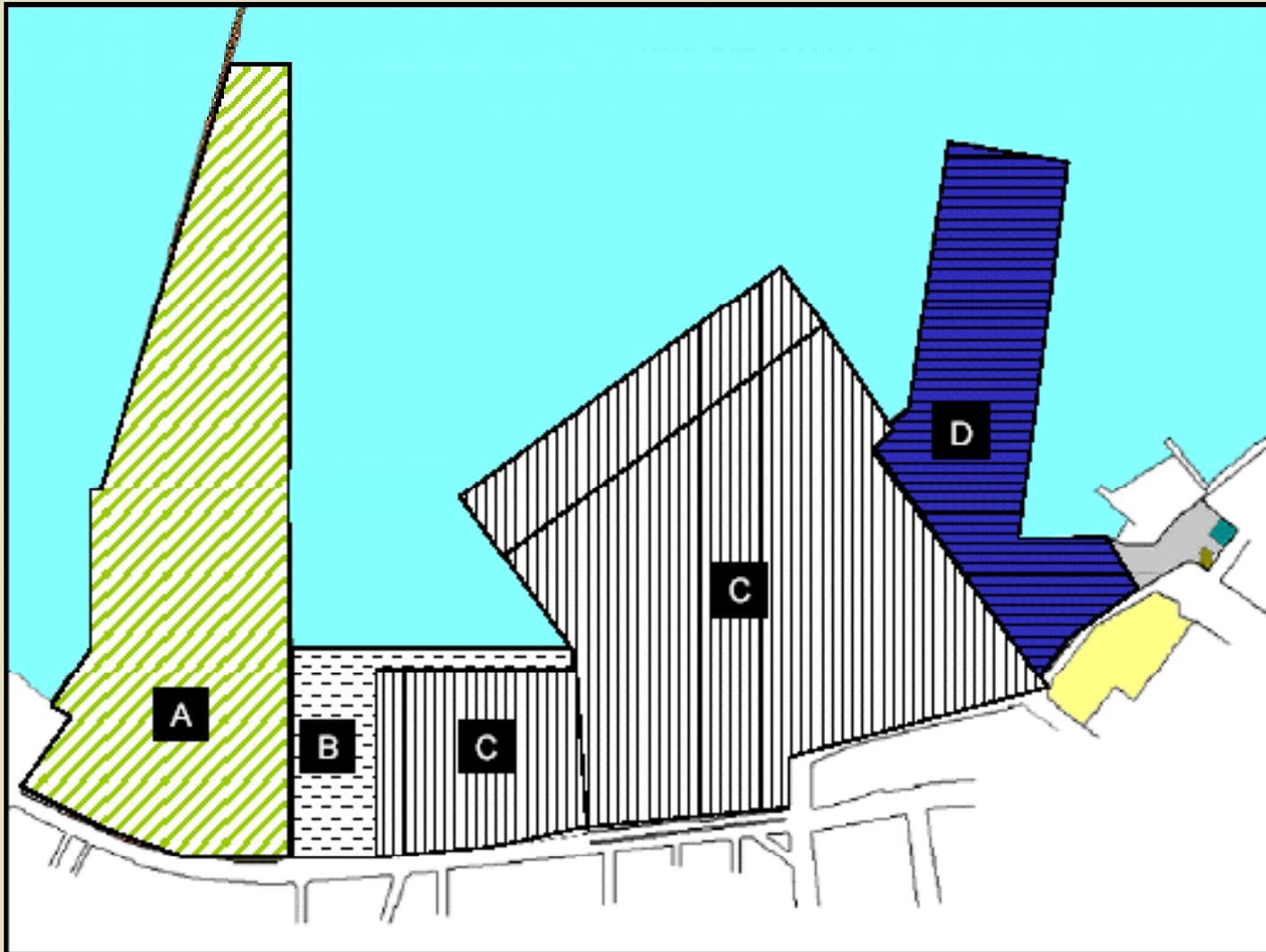
Necesidad de infraestructura y equipos

Componente	Inmediato plazo	Mediano plazo	Criterio
Profundidad	12 m	15 m	Evolución de la flota
Espacio operacional (ha)	41 ha	92 ha	1 ha = 15.000 teu
Grúas Gantry	8 unidades	17 unidades	1 grúa = 80.000 teu
Sitios atraque (300 m)	4 sitios	9 sitios	1 sitio= 150.000 teu

Situación actual



Lay out futuro



Área de las terminales

Terminal	Letra	Area (ha)
Containers	A	28,1
Granel	B	11,2
Containers	C	40,9
Containers	D	14,3
Total containers		83,3
Total granel		11,2
Total		97,6

Condicionamientos

- ▶ El área a desarrollar es suficiente para absorber los volúmenes hasta el 2013. A partir de ese año es necesario desarrollar mas área operacional hacia el sur y/o en la parte norte del puerto.
- ▶ La disponibilidad de muelles para containers es suficiente, un poco mas allá del año 2013.
- ▶ Se debe establecer la premisa de lograr mediante estas cuatro terminales un escenario altamente competitivo intraportuario que posibilite un bajo nivel de regulación económica.
- ▶ Se debería adoptar un esquema de competencia, los cuatro terminales deberían estar concesionados a cuatro consorcios que no posean vinculación societaria alguna.

Condicionamientos

- ▶ El concepto que se recomienda aplicar es el de mono-operador, en base al cual se concede el terminal para que el mismo tenga la exclusividad de la responsabilidad operacional, no incluyendo solamente el practicaje y el remolque. En este marco se incluye básicamente:
 - a. La carga y descarga, junto con todas las operaciones a realizar a bordo (trincado, destrincado, etc)
 - b. Toda la gestión operacional entre el buque y el acceso a la terminal (gate), incluyendo la transferencia, almacenaje, consolidación, desconsolidación, recepción, entrega, etc.
 - c. El amarre y desamarre de las naves

Condicionamientos

- ▶ En el marco de este concepto operacional, el operador tiene la responsabilidad integral de la seguridad de la terminal incluyendo la del acceso a la terminal del tránsito de mercaderías, vehículos y personas.
- ▶ Se recomienda no restringir el tipo de carga a operar, al efecto de potenciar lo máximo posible la competencia. No obstante es recomendable restringir en estas cuatro terminales la operación con hidrocarburos y productos químicos a granel.
- ▶ Se recomienda incluir en la obligatoriedad de inversiones solamente las obras necesarias de infraestructura, sin incluir el equipamiento.

Condicionamientos

- ▶ Existen dos alternativas para establecer el cronograma de concesión: Hacer la concesión simultánea de los cuatro terminales o definir un cronograma secuenciado. Se recomienda concesionar las cuatro en forma simultánea.
- ▶ Se recomienda considerar la concesión de la terminal D en forma limitada a operadores portuarios preexistentes en el puerto del Callao. En las terminales A y C se recomienda exigir en el proceso que el consorcio tenga al menos un 20% de su capital en manos de operadores portuarios pre-existentes del Callao.
- ▶ Es importante resaltar el concepto de la operación integral en estas terminales. En cada una de ellas, existe un acceso (gate) exclusivo, el cual está bajo el control del operador y de las autoridades



Contenido de la presentación

- ▶ I – Marco general
- ▶ II – Puerto del Callao
- ▶ III – Puertos medianos y pequeños
- ▶ IV – Puertos particulares
- ▶ V – Conclusiones

Puertos medianos y pequeños

- ▶ Fuera del puerto del Callao, dada la reducida economía de escala del resto de los puertos, se considera que no existe ninguna terminal, en el cual se pueda generar un esquema de competencia intra-portuaria.
- ▶ En base a esto se recomienda considerar adoptar la estrategia de concesionar a un solo operador en cada puerto. En este marco se debería considerar como prioritario, en aquellos puertos donde sea posible, lograr el objetivo de concesionar el puerto a un grupo representativo de los usuarios importadores y/o exportadores de cada puerto.
- ▶ En base a los análisis particulares a desarrollar en cada puerto, mas allá de considerar el modelo de concesión, también se puede aplicar otros modelos de gestión en estos puertos, como ser el contrato de gerenciamiento.



Contenido de la presentación

- ▶ I – Marco general
- ▶ II – Puerto del Callao
- ▶ III – Puertos medianos y pequeños
- ▶ IV – Puertos particulares
- ▶ V – Conclusiones

Puertos particulares

- ▶ En forma simultánea con las acciones de concesionamiento de puertos públicos es recomendable impulsar el desarrollo de puertos particulares, a través de regímenes de concesión de áreas costeras.
- ▶ Para lograr este objetivo, es necesario compilar, reglamentar y difundir a nivel nacional e internacional el alcance y reglas de juego de estos mecanismos.
- ▶ En este marco, el gobierno peruano, si promueve la inversión de capital privado en puertos particulares, esto tiene dos alternativas:
- ▶ En aquellos casos, en los cuales el inversor privado ya posee la propiedad de los terrenos aledaños a la franja costera, caso en el cual el Estado aporta la franja costera que si bien es de dominio público el Estado lo cede en usufructo exclusivo del inversor.
- ▶ El caso en el cual a pedido de un inversor, o como iniciativa del gobierno se otorgue en uso exclusivo el conjunto de la franja costera y de los terrenos aledaños.
- ▶ En estos casos, la práctica internacional recomienda que no es necesario aplicar regulaciones tarifarias. Los Estados se concentran en resguardar los intereses medioambientales, fiscales (aduaneros), de migraciones, etc. sin interferir en los aspectos comerciales.



Contenido de la presentación

- ▶ I – Marco general
- ▶ II – Puerto del Callao
- ▶ III – Puertos medianos y pequeños
- ▶ IV – Puertos particulares
- ▶ V – Conclusiones

Conclusiones

- ▶ En lo que respecta al desarrollo del Callao, hay tres alternativas:
- ▶ Optar por seguir reformando el marco legal, e institucional, para después proceder a efectuar concesiones.
- ▶ Proceder en el marco legal e institucional actual a desarrollar concesiones.
- ▶ Optar por priorizar e desarrollo de puertos particulares en las inmediaciones del Callao.

A tener en cuenta

- ▶ El actual nivel de recaudación de ENAPU, no va a ser posible como equivalente en un escenario de concesión. La relación es de 10:1
- ▶ Es posible la concesión inmediata de dos terminales de containers en el Callao, mas una tercera en unos 5 años.
- ▶ Es posible obtener la inversión de riesgo en infraestructura, si se dan las siguientes condiciones: Transparencia, Plazo aceptable, bajo canon, contrato entendible y simple.

A tener en cuenta

- ▶ Las presiones por regionalizar algunos puertos pueden ser positivas, en función de que algunos de estos puertos son deficitarios.
- ▶ Es posible que mas de un gobierno regional o municipal pueda proceder a concesionar su puerto en forma mas rápida.
- ▶ De no avanzar en una solución para el Callao, surgirá al menos un puerto de containers particular.
- ▶ Este desarrollo puede ser que impulse el proceso de concesión del Callao.

fin de la presentación

martin.sgut@attglobal.net