



PUERTO DE CHANCAY

LA RUTA DE LA REGULACIÓN TARIFARIA

El Indecopi concluyó que la exclusividad de Cosco Shipping Ports para operar en Chancay y ser la única opción para realizar envíos al Asia en menor tiempo impide la existencia de un escenario competitivo. Ahora, las propuestas tarifarias para el nuevo megapuerto apuntarían a tomar como referencia las del Callao.



POR JUNIOR MIANI

La cuenta regresiva para que las tarifas de los servicios brindados por Cosco Shipping Ports en el Puerto de Chancay sean reguladas acaba de empezar. Tras cuatro meses de espera, el Indecopi informó el 11 de abril que no existen condiciones de competencia en los cuatro servicios clave brindados en el megapuerto de capitales chinos. Una conclusión que ha sido plasmada en un extenso informe técnico de 91 páginas, al que accedió en exclusiva SEMANAeconómica y que ya fue remitido a la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Ahora, Cosco Shipping Ports deberá esperar la propuesta de régimen tarifario de la APN y, luego, la del Ositrán para conocer cuáles serán los nuevos precios de mercado. Si bien las cifras aún están en elaboración, las tarifas propuestas tendrían como *benchmark* las que se ofrecen en el Muelle Norte y el Muelle Sur del Callao, según anticiparon fuentes con conocimiento directo del proceso a esta revista.

Los detalles clave del informe

El informe de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi concluyó que en el Puerto de Chancay no existen condiciones de competencia en cuatro mercados relevantes: servicios de embarque y descarga de contenedores llenos, servicios de amarre y desamarre de naves portacontenedores, paquete de servicios para carga de contenedores vacíos y paquete de servicios para

el transbordo de contenedores.

El informe citado destaca que Cosco Shipping Ports tiene exclusividad para brindar estos servicios dentro de la infraestructura y que la firma opera el único puerto con capacidad para realizar envíos al Asia en un promedio de 20 a 25 días —el resto del mercado promedia entre 35 y 45 días—, lo que impediría la existencia de un escenario competitivo. “La reducción de tiempo es un factor que ningún otro puerto puede ofrecer y que es gravitante para operaciones de sectores como el de agroexportación. Y, como nadie más puede ofrecer ese tiempo, el Indecopi concluye que no puede existir competencia en el servicio”, explica el socio del estudio Muñiz, Jesús Espinoza.

En otro pasaje, el informe destaca que ya existe una migración relevante de navieras desde el Callao hacia Chancay. Cosco Shipping Lines, que también pertenece al grupo económico Cosco Shipping, está trasladando sus operaciones hacia el nuevo puerto. Su participación en el Terminal Sur del Callao, operado por DP World, es del 10.2%. En el caso del Muelle Norte, de APM Terminals, esta es menor al 7%. “Si Cosco Shipping mueve gran parte de la carga del Callao a su puerto, luego puede subir precios por no tener regula-

ción. Y las rutas de las líneas marítimas no se cambian de un día para otro. Si cobran lo que quieren, las navieras podrían verse afectadas”, advierte Leonie Roca, presidenta de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN).

Las nuevas tarifas

Conocido el informe de Indecopi, la APN tiene hasta el 24 de julio para presentar su propuesta de plan tarifario para el Puerto de Chancay. Una de las fuentes a las que accedió SEMANAeconómica anticipó que la entidad se inclinaría por usar la metodología del *benchmarking* para determinar las tarifas; es decir, comparar los costos de operación, tiempos de aplicación de servicios, tiempos de movimiento de carga, precio de los servicios y otros conceptos con puertos similares. En este caso, las tarifas a aplicarse al Puerto de Chancay y a Cosco Shipping Ports serían comparables con las del Callao, DP World y APM Terminals.

Hoy, los precios para la descarga y embarque de contenedores en el Puerto de Chancay están entre un 31% y un 45% por debajo de los del Muelle Norte, operado por APM Terminals. En esos mismos servicios, sus tarifas son entre 4% y 10% menores que las del Muelle

Tarifas actuales de servicios en los puertos del Callao y Chancay

En US\$

	Muelle Norte 	Muelle Sur 	Chancay 
 Descarga de un contenedor de 20 pies con carga seca	224	129	123
 Descarga de un contenedor de 40 pies con carga seca	376	250	224
 Embarque de un contenedor de 20 pies con carga seca	179	129	123
 Embarque de un contenedor de 20 pies con carga seca	327	250	224
 Transbordo de un contenedor de 20 pies	214	65	60
 Transbordo de un contenedor de 40 pies	326	92	60

Fuente: APM Terminals / DP World

“Es improbable que la APN fije precios más bajos de los que tiene hoy el Callao”

Sur, a cargo de DP World. En el transbordo de contenedores, la diferencia de precios oscila entre 71% y 81% con el Muelle Norte. En el caso del Muelle Sur, la diferencia está entre 7% y 34%. “Dependerá de qué aspectos considerarán en la metodología, pero es improbable que APN fije precios más bajos que los que tiene hoy el Callao”, asegura la fuente antes citada.

En diciembre, SEMANAeconómica informó que la postura institucional de la APN

era que la nueva infraestructura sí generaría presión competitiva. La entidad sugería, además, desregular las tarifas de los servicios ofrecidos en el Callao y Chancay, si el Indecopi determinaba que existía competencia en el mercado (SE 1943). Esa misma posición la compartía APM Terminals (SE 1942). Al cierre de esta edición, la APN, Ositran, APM Terminals y DP World no accedieron a participar de este informe.

Una vez concluido el plazo, la propuesta tarifaria de la APN será remitida a Ositran, que tendrá otros 90 días hábiles para formular una nueva propuesta. Ese documento será presentado en una audiencia pública en la que se recibirán comentarios de la ciudadanía. Una vez considerados estos alcances, se conocerá el tarifario definitivo para el Puerto de Chancay. “Lo que se fija son las tarifas máximas, pero también se equipara la posibilidad de dar descuentos a navieras por volumen. Así, las posibilidades [de Cosco Shipping Ports] para dar descuentos a determinadas naves serán las mismas que hay para los otros puertos”, anticipa Angie Umezawa, *counsel* de Philippi, Prietocarrizosa, Ferrero, DU & Uría.

Esta revista contactó a Cosco Shipping Ports durante la elaboración de este informe, pero la empresa adujo que no brindará declaraciones. A través de un comunicado emitido a inicios de mes, la compañía aseguró que el Puerto de Chancay “ofrece condiciones competitivas de mercado” y que se reserva “los cursos de acción pertinentes dentro del marco legal vigente”. El único camino sería un proceso contencioso administrativo, de acuerdo con Luis Miguel Yrivarren, director de Yrivarren Abogados. “Lo que se puede discutir es la calidad del informe, pero por ley Ositran sí debe regular las tarifas. No se celebró un contrato y ese es el camino administrativo de una habilitación portuaria”, concluye Yrivarren. ■