



Condiciones de competencia en el sector
marítimo portuario

EL SALVADOR, 2015





Conferencia de las Naciones Unidas
Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)



ESTUDIO DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA EN EL SECTOR PORTUARIO EN EL SALVADOR



Elaborado por:

Econ. Edgardo F. Gamarra P.

Consultor e Intendencia Económica

San Salvador, Marzo de 2015

CONTENIDO

1. Introducción
2. La Industria Portuaria
3. Marco Normativo y Políticas Públicas
4. Metodología para el Análisis de las Condiciones de Competencia
5. Caracterización General de los Servicios Marítimo Portuarios en El Salvador
6. Análisis de las Condiciones de Competencia Portuaria
7. Análisis de las Condiciones de Competencia Intraportuaria
8. Mercados Conexos
9. Efectos de las Restricciones de la Competencia en el Consumidor
10. Mecanismo de Monitoreo del Sector
11. Conclusiones y Recomendaciones

1. Introducción

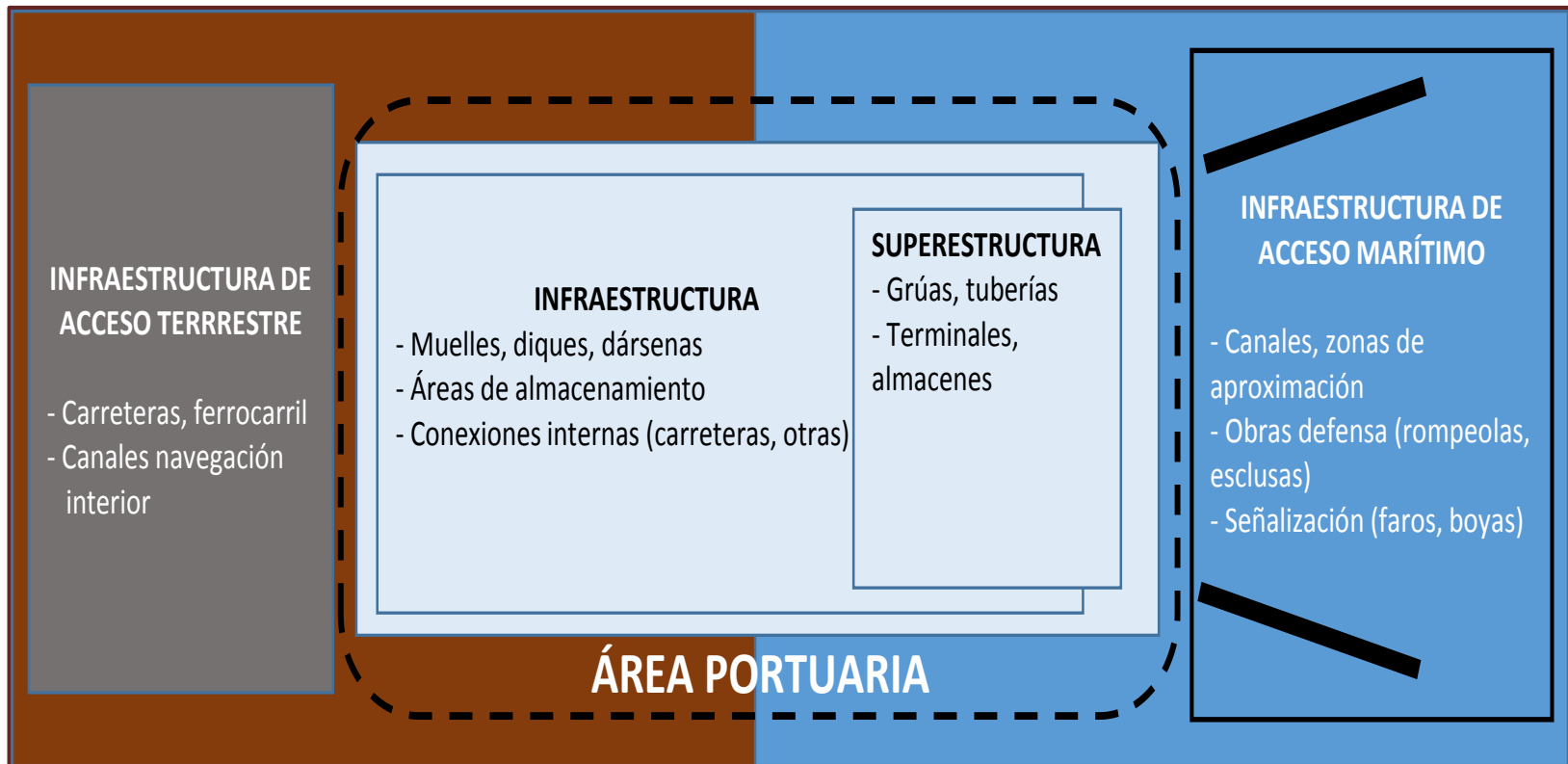
- ❖ Los puertos son considerados como un **factor determinante para el crecimiento económico** y son reconocidos como un **pilar fundamental de la competitividad** de los países (World Economic Forum 2010-2011).
- ❖ En el presente estudio se realizó un **diagnóstico de las condiciones de competencia** en las que operan los puertos marítimos salvadoreños que permitió:
 - Identificar los problemas de competencia actuales y potenciales.
 - Aportar los elementos necesarios para el cumplimiento de las funciones de la SC.
 - Elaborar recomendaciones de política pública.

2. *La Industria Portuaria*: Definición e Importancia de los Puertos

- ❖ “Los puertos marítimos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado” (UNCTAD).
- ❖ **El 90% del volumen del comercio mundial** se canaliza a través de los puertos (UNCTAD).
- ❖ En El Salvador, durante el año 2012, se movilizaron en los puertos **5,8 millones de toneladas métricas** lo que **representó el 56% del volumen de comercio exterior salvadoreño**.
- ❖ La demanda de los puertos es una **demanda derivada** del transporte marítimo.

2. La Industria Portuaria: Estructura física

- ❖ Los puertos se componen de infraestructura y superestructura.
- ❖ Además requieren de dos conjuntos de infraestructura en áreas aledañas: por lado del mar, el acceso de las embarcaciones y, por vía terrestre, a los medios de transporte.



2. La Industria Portuaria

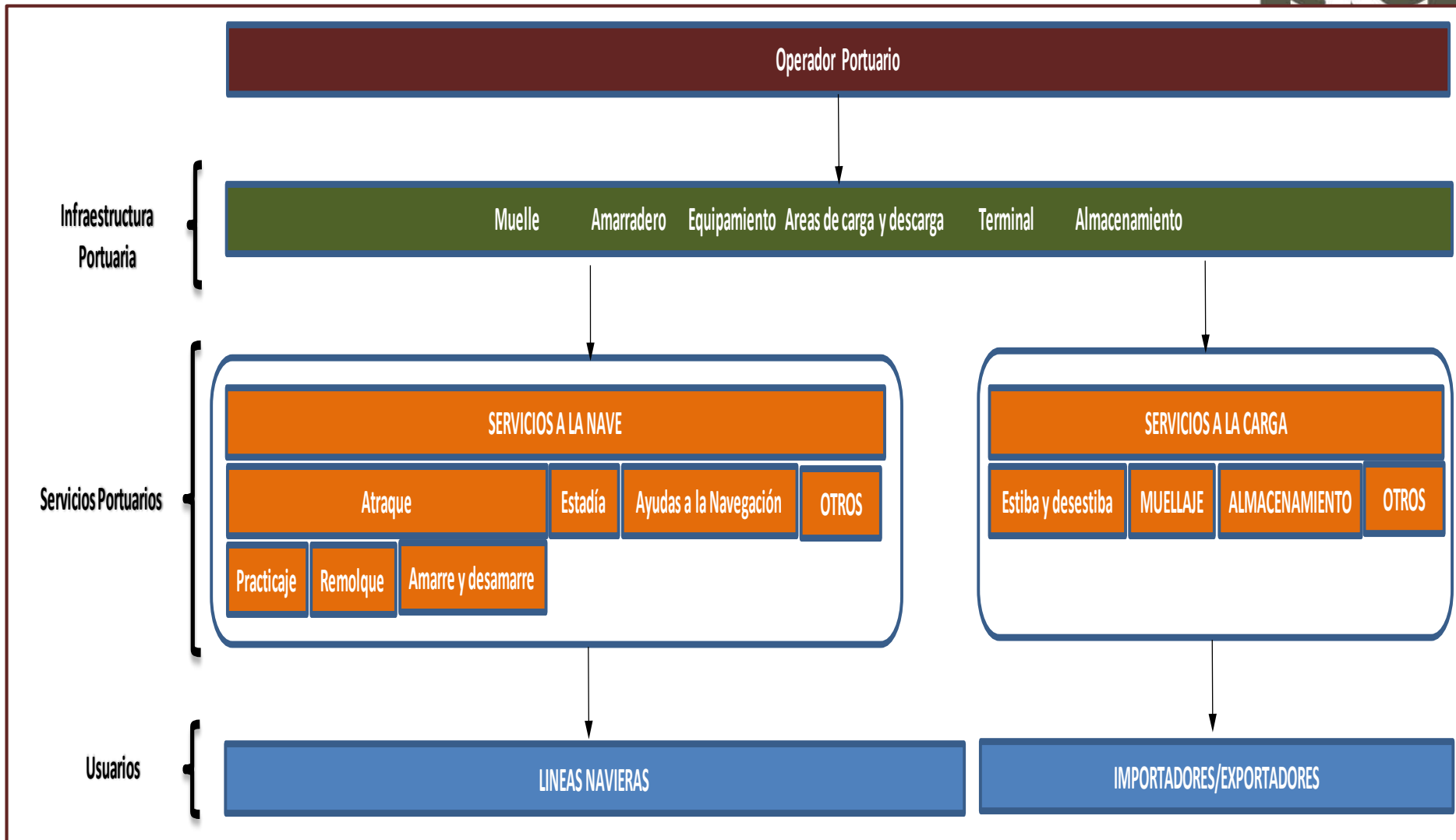
Tipos de Carga Movilizada en los Puertos

Granel Sólido - Granel Líquido - General o Fraccionada - Contenedores



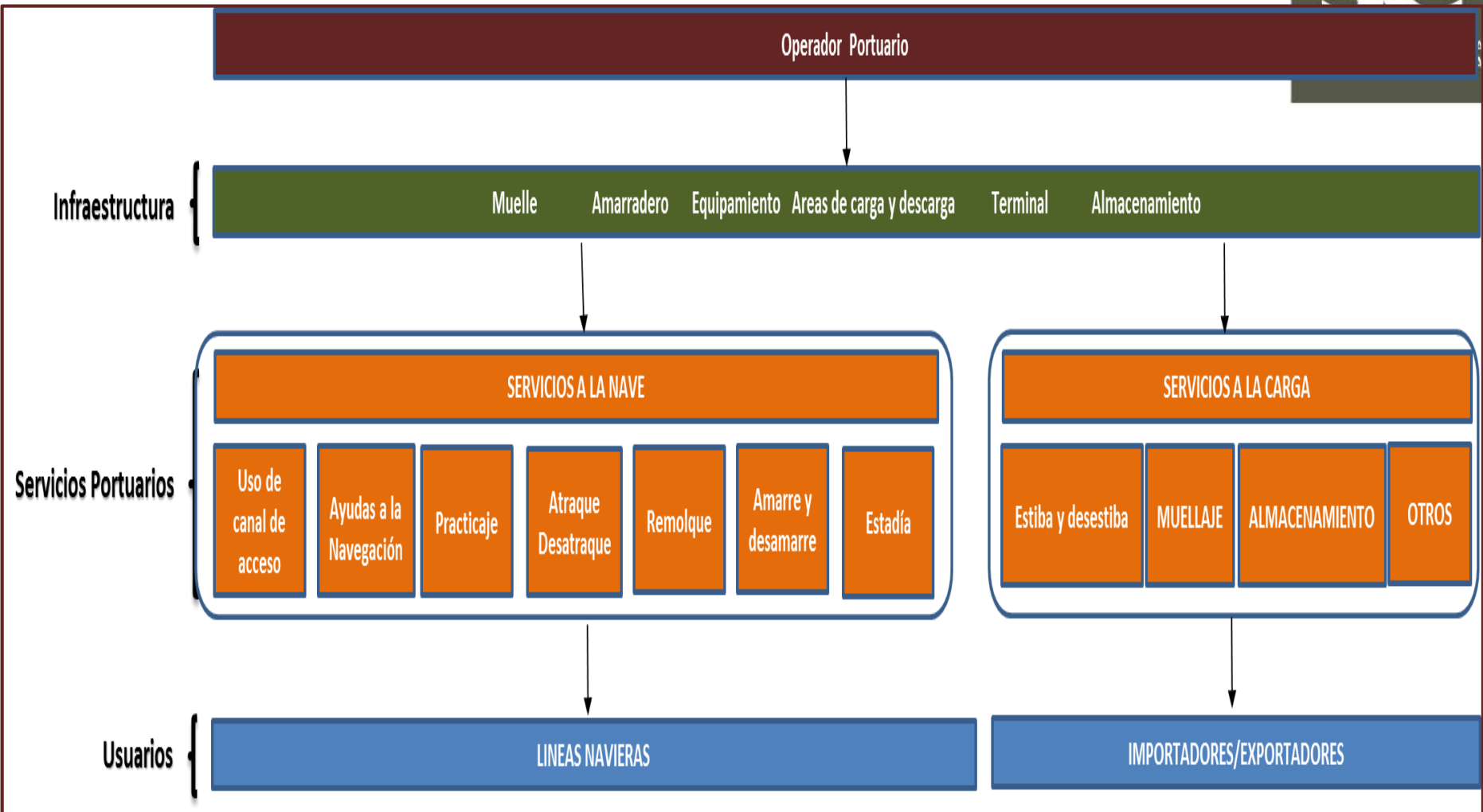
2. La Industria Portuaria: Cadena de Valor

Puerto de Acajutla



2. La Industria Portuaria: Cadena de Valor

Puerto La Unión



2. La Industria Portuaria

SERVICIOS MARÍTIMOS PORTUARIOS EN EL SALVADOR

Servicios a la nave

- ✓ Practicaje
- ✓ Remolcaje
- ✓ Amarre y Desamarre
- ✓ Estadía
- ✓ Ayudas a la Navegación
- ✓ Transbordo de carga
- ✓ Remoción de Carga con destino a otros puertos

Servicios a la carga

- ✓ Estiba y Desestiba
- ✓ Muellaje
- ✓ Almacenamiento
- ✓ Estiba y Desestiba en muelle, transferencia, estiba y desestiba en patio, recepción y despacho
- ✓ Transbordo en patio
- ✓ Almacenamiento

2. La Industria Portuaria: Evolución en las últimas décadas.

- ❖ Modernización de infraestructura y superestructura, y por mejorar las formas de gestión portuaria. (empezó a finales de la década de 1960).
- ❖ El incremento del número de buques portacontenedores, y en el aumento del tamaño y la capacidad.

| Generación (Año - Año) | Nombre del Tipo de Buque | Longitud | Dragado | TEU |
|----------------------------------|--------------------------|----------------|---------|----------------|
| Primera Generación (1956 – 1970) | Converted Cargo Vessel | 137 m | < 9 m | 500 |
| | Converted Tanker | 200 m | | 800 |
| Segunda Generación (1970 – 1980) | Cellular Containership | 215 m | 12.5 m | 1,000 2,500 |
| Tercera Generación (1980 – 1988) | | | | 3,400 |
| | Panamax Class | 250 m 290 m | 12.5 m | 4,500 |
| Cuarta Generación (1988 – 2000) | | | | 4,000 |
| | Post Panamax | 285 m | 13 m | 5,000 |
| Quinta Generación (2000 – 2012) | | | | 5,000 |
| | Post Panamax Plus | 300 m | 14.5 m | 8,000 |
| Sexta Generación (2012 - 2013) | New Panamax | 366 m | 15.2 m | 12,500 |
| Séptima Generación (2013 – ?) | Triple E | 400 m | 15.5 m | 18,000 |

El PA en el 2012 recibió naves con Eslora (longitud) máxima de 210mts. y mínima de 101mts.

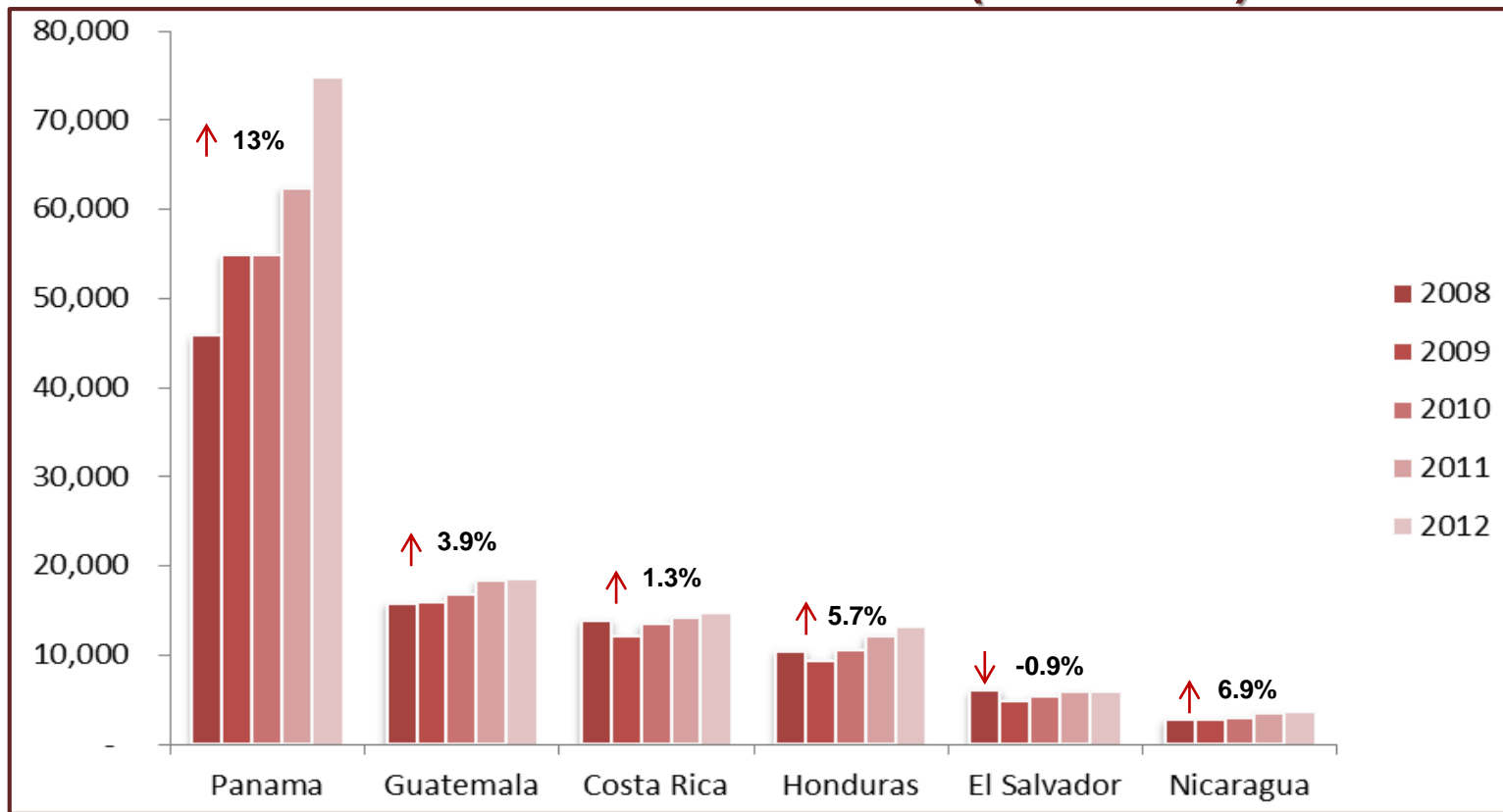
2. *La Industria Portuaria:* Evolución en las últimas décadas

- ❖ En 1994, El Salvador se sumó a los esfuerzos por modernizar el sector **portuario iniciando la pre-factibilidad para la construcción del Puerto La Unión.**
- ❖ Las primeras reformas se produjeron en la década de 2000 con la **promulgación de la Ley General Marítimo Portuaria, Ley de Asocios Público Privados y la Ley de Concesión de la Terminal del Puerto La Unión.**
- ❖ En algunos países de Centroamérica **se han concretado esfuerzos para modernizar los puertos mediante concesiones** para la construcción de puertos (ej. Guatemala, Costa Rica).
- ❖ Se han identificado **algunos proyectos**, que sin lugar a duda, a mediano plazo afectarían la dinámica del comercio internacional en Centroamérica.
 - Corredor seco en Honduras.
 - Gran Canal de Nicaragua.
 - Ampliación del Canal de Panamá.

2. La Industria Portuaria: Evolución en Centroamérica

- ❖ En Centroamérica, el comercio marítimo ha crecido en el periodo 2008 – 2012 a una **tasa de crecimiento promedio anual de 8.3%**.

Evolución del Comercio Marítimo en Centroamérica – En Miles de Toneladas Métricas (2008-2012)



Fuente: COCATRAM

3. Marco Normativo y Políticas Públicas: Políticas Públicas

- ❖ En el año 2002, **se aprobó la Ley General Marítimo Portuaria.** Paralelamente, se inició el proceso de precalificación de empresas para construir el Puerto La Unión.
- ❖ Entre los años 2004-2008, se construyó la infraestructura y el equipamiento básico de una de las terminales y **se invirtió \$131,985,000 de dólares.**
- ❖ En los últimos 5 años tomó importancia, alcanzar los objetivos de la concesión de la terminal portuaria del Puerto La Unión y **realizar inversiones en el Puerto de Acajutla.**

3. Marco Normativo y Políticas Públicas: Marco normativo

❑ Ley General Marítimo Portuaria:

- ✓ Establece a la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) como ente rector del sector.
- ✓ La AMP fiscaliza, regula, controla, verifica y supervisa la prestación y desarrollo de los servicios de transporte acuático.
- ✓ Ente regulador en aspectos técnicos y económicos.

❑ Ley de Competencia:

- ✓ La SC tiene facultades para resolver las investigaciones en el sector marítimo portuario, sancionar y ordenar el cese de la(s) PAC en cualquier actividad económica.

❑ Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

- ✓ CEPA opera de manera exclusiva los puertos de Acajutla y La Unión (DL N°455).

❑ Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I, del Puerto La Unión Centroamericana. (LCTPLU)

- ✓ Establece las condiciones y los requisitos exigibles para el proceso de concesión de la terminal.

3. Marco Normativo y Políticas Públicas: Marco normativo

- ❑ Ley General Marítimo Portuaria (LGMP):
- ❖ Elementos que resaltan de la LGMP en materia de competencia:
 - Regulaciones técnicas, que constituyen criterios o parámetros técnicos en la ejecución de las obras de infraestructura portuaria.
 - Regulación económica, es importante lo relacionado a la autorización de los pliegos tarifarios ya que **posibilita un pliego tarifario de acuerdo a las condiciones técnicas, económicas y de mercado de cada operador y puerto**, y por ello funciona como un incentivo para realizar inversiones.

3. Marco Normativo y Políticas Públicas: Marco normativo

❑ Ley General Marítimo Portuaria (LGMP):



- ❖ La SC puede emitir dictámenes con carácter vinculante sobre situaciones de transporte marítimo que presentarían PAC para aprobar la regulación efectiva; y para definir los servicios regulados y desregulados según exista competencia en el mercado (art. 10 num 15*; art. 194*);

Art. 10 numeral 15 «Solicitar ante la autoridad encargada de promover, proteger y garantizar la competencia, dictámenes que tendrán carácter vinculante, sobre situaciones de transporte marítimo que presenten prácticas anticompetitivas entre los distintos operadores y, con base a dichos dictámenes, aprobar la regulación efectiva para la corrección de las respectivas situaciones.»

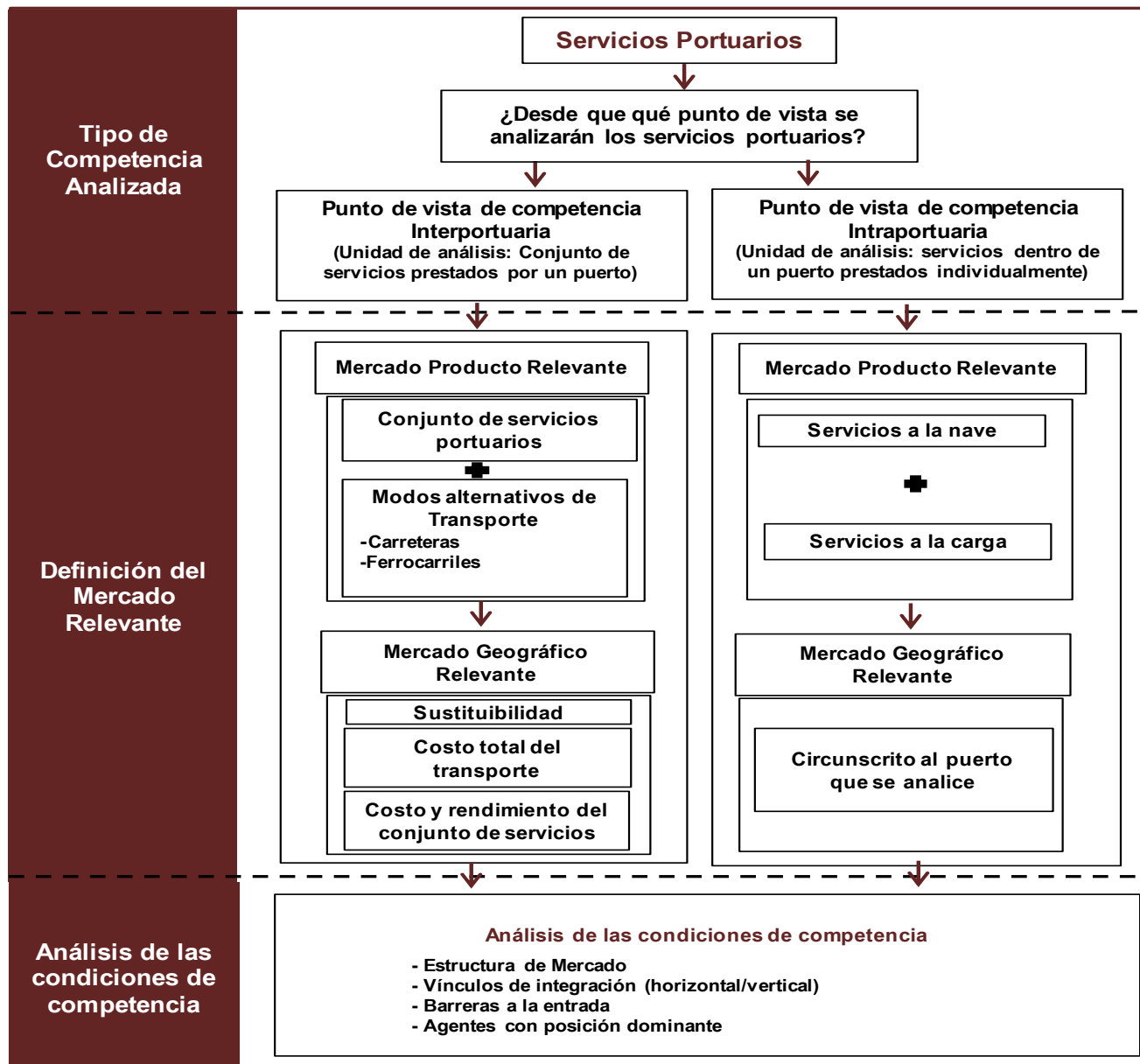
Art. 194 «la AMP también definirá los servicios portuarios que serán regulados o desregulados, según exista competencia en el mercado, previo dictamen vinculante de la autoridad encargada de promover, proteger y garantizar la competencia.

3. Marco Normativo y Políticas Públicas: Marco normativo

❑ Ley General Marítimo Portuaria (LGMP):

- ❖ La LGMP faculta a la AMP a aprobar, supervisar y controlar todo el proceso de otorgamiento del contrato de **concesión**; el cumplimiento de los contratos de concesión de los puertos nacionales; según el Art. 7 *«aprobar todos los actos legales relacionados con la cesión, prórroga, caducidad, y rescate de las concesiones»*.

4. Metodología para el Análisis de las Condiciones de Competencia



5. Caracterización General de los Servicios

Caracterización de la oferta del PA

- El Puerto de Acajutla cuenta con tres muelles denominados A, B y C, donde están instalados equipos para el manejo de carga.



| Muelles | Año de Construcción | Año inicio de Operaciones | Calados (mts.) | Ancho (mts.) | Longitud (mts.) | Altura de muelle mts. |
|---------|---------------------|---------------------------|----------------|--------------|-----------------|-----------------------|
| "A" | 1957 - 1960 | 1961 | 10.30 | 37.00 | 300 | 6.10 |
| "B" | 1969 | 1,970 | 10.70 B3 y B4 | 28.00 | 328 Ctdo. Sur | 4.80 |
| | | | 9.00 B5 y B6 | | Ctdo. Norte | |
| "C" | 1973 - 1974 | 1,975 | 12.00 | 19.30 | 270 | 4.00 |

5. Caracterización General de los Servicios

□ Caracterización de la oferta del PA

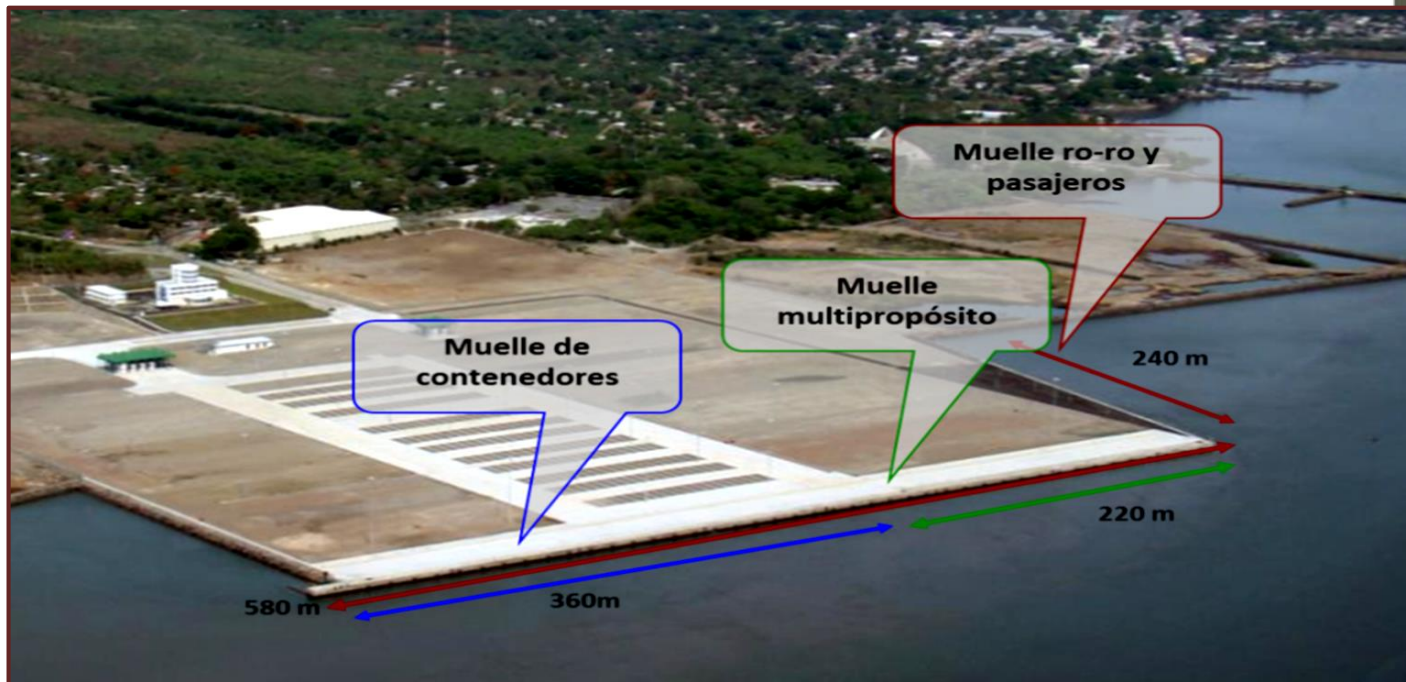
- ❖ **Servicios:** los provee únicamente CEPA y es el único ente autorizado para operar puertos comerciales.
- ❖ **Tarifas:** Al analizar los niveles tarifarios y las regulaciones de los servicios observamos que existen varios recargos a las tarifas relacionadas con la manipulación y almacenaje de la carga.
- ❖ **Tipos de Cargas:** es un puerto que se ha adaptado para manejar todo tipo de mercancías.
- ❖ Se ha identificado que existen recargos, como por ejemplo:
 - ✓ Recargo por inactividad por causas de lluvia aplicado a la carga granel sólido.
 - ✓ Recargo del 100% por trabajar en días festivos, fin de semana, asueto.
 - ✓ Recargo del 50% a los contenedores, por trabajar fuera del horario de trabajo (L-J de 07am-17pm.; V de 07am-16pm).

5. Caracterización General de los Servicios

- ❑ Caracterización de la Demanda del PA
 - ❖ La demanda proviene de los importadores en un 70% y de los exportadores en un 30%.
 - ❖ En promedio el 97.3% de la carga que ingresa por el PA tiene como destino El Salvador. Al igual que el 91.2% de la carga que sale tiene origen en El Salvador.
 - ❖ La carga movilizada se compone principalmente del granel sólido (43.3% en el 2012) y contenedores (32.3% en el 2012), el granel líquido y carga general (incluye carga Ro-Ro) representan el 20.2% y 4.2%, respectivamente.
 - ❖ Los importadores adquieren insumos y productos principalmente en EEUU (54%), también le compran a China (6.2%), México (5.0%), Brasil (4.1 %) y otros (31%).

5. Caracterización General de los Servicios

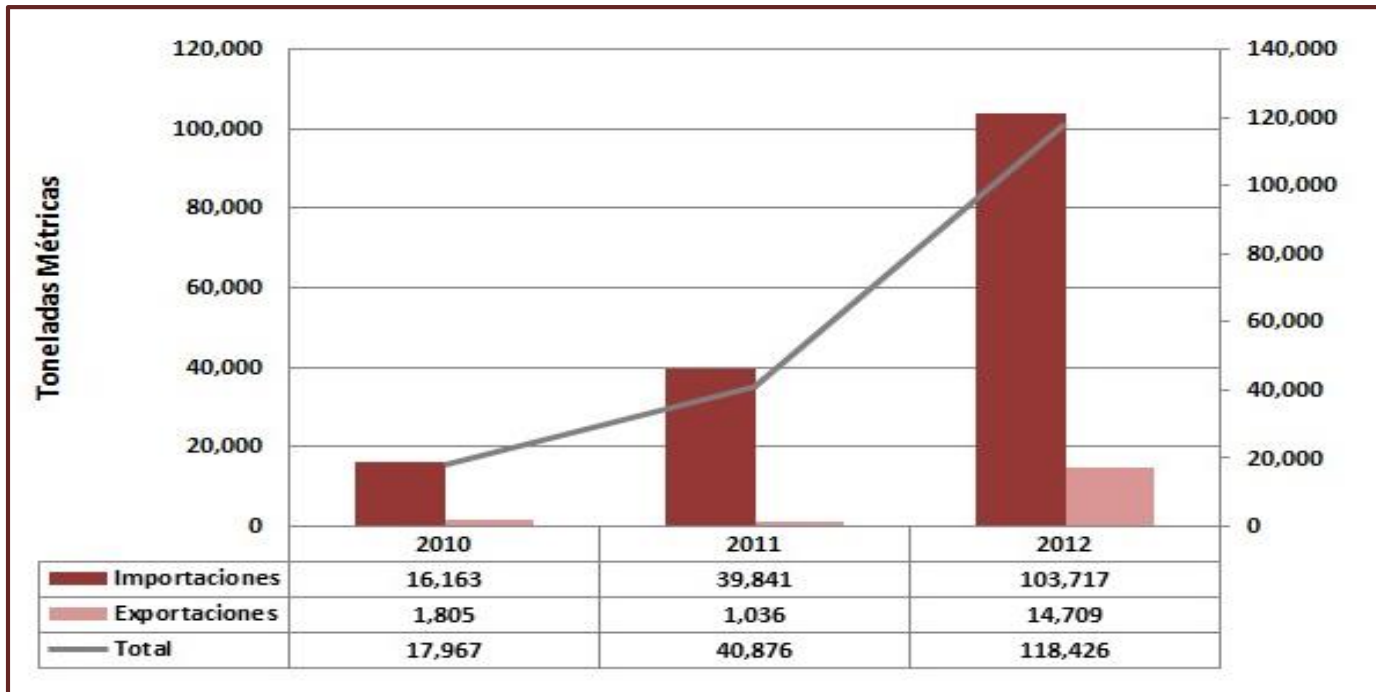
❑ Caracterización de la oferta en la TPLU



- ❖ El TPLU cuenta con tres muelles con 820 metros lineales de frente de atraque y un área total de 325,574 metros cuadrados, con una capacidad para el manejo de contenedores de hasta 620 mil TEU.
- ❖ No existe ningún recargo y según su último tarifario: “CEPA velará que la prestación de servicios en el puerto La Unión sea desarrollada los 365 días del año, sin ninguna interrupción.

5. Caracterización General de los Servicios

- Caracterización de la demanda en el TPLU
- ❖ Actualmente TPLU está dotado para el manejo de contenedores y puede, bajo la administración de CEPA, manejar carga general y rodante.



- ❖ Si bien el TPLU en el periodo analizado ha manejado granel sólido, no está en condiciones de competir con el PA dado que no cuenta con superestructura de descarga/embarque de granel, silos para el almacenaje previo o posterior al embarque/descarga.

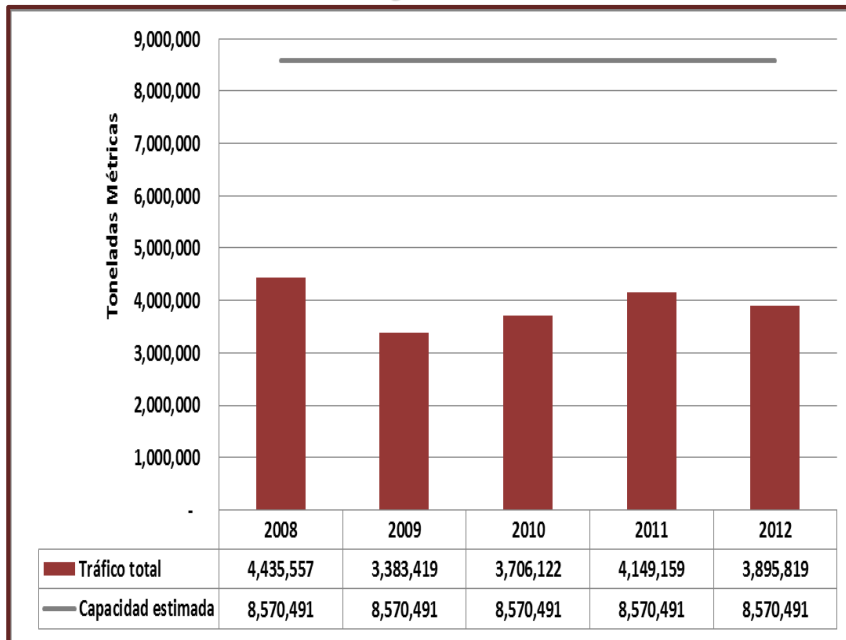
5. Caracterización General de los Servicios

Balance Oferta/Demanda en el PA y la TPLU

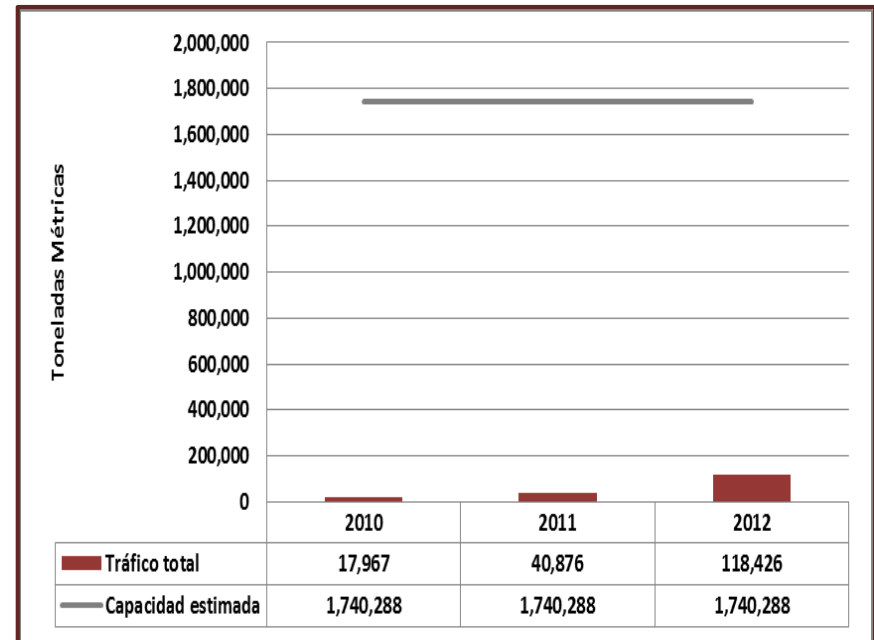
- ❖ El PA está operando al 50% de su capacidad instalada; mientras que el TPLU sólo opera al 5%.
- ❖ Entre el PA y el TPLU se tiene una capacidad instalada para atender 10.2 millones de TM anuales. Considerando que la demanda conjunta en estos puertos es en promedio de 4 millones anuales, se podría decir entonces que estamos ante la presencia de un mercado saturado de oferentes.



Balance Oferta y Demanda en el PA



Balance Oferta / Demanda de la TPLU



6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

Consideraciones previas

- ❖ **La demanda de los puertos deriva de la demanda de transporte marítimo** porque son las únicas facilidades que permiten, a través de un conjunto de servicios marítimo portuarios, atender los volúmenes de la carga del transporte marítimo de forma efectiva, eficiente y segura.
- ❖ Entre continentes separados por un océano o mar, es irrelevante considerar al transporte terrestre como sustituto.
- ❖ El comercio internacional de productos de alto valor y poco volumen puede tener como alternativa más eficiente el transporte aéreo.
- ❖ **No todos los puertos pueden atender todos los tipos de carga** aun cuando se encuentren dentro de la misma área geográfica y, por tanto, formarán parte de mercados relevantes separados.
- ❖ El 73% de la carga movilizada por los puertos salvadoreños recorrió grandes distancias, por lo que **el transporte terrestre y aéreo no son viables ni eficientes para los volúmenes que se manejan en los puertos.**

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

- ❖ Para la determinación del mercado relevante se toma como **punto de partida los tipos de carga**. En torno a ello **se analizan las posibilidades de sustituir el conjunto de servicios marítimos portuarios**; en primera instancia, con respecto a las alternativas de transporte y, en segunda instancia, los puertos que atienden los mismos tipos de carga.
- ❖ Los elementos considerados para el análisis de sustituibilidad son: costos de transporte, costos totales de los servicios marítimo portuarios, volúmenes y características de las cargas, encuesta a los usuarios, características técnicas de los puertos y eficiencia portuaria
- ❖ Así se definieron los siguientes mercados relevantes:

Mercados Relevantes definidos

- Granel Sólido (GS)
- Granel Líquido (GL)
- Carga General (CG)
- Contenedorizada (CTR)

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

- ❖ **Las diferencias en la calidad de la infraestructura son poco significativas.**
 - En el 2013 los puertos centroamericanos se ubicaron en la mitad superior de los índices de calidad. Es decir que a la fecha no existe un estímulo para los usuarios a migrar a otros puertos por razones de eficiencia.
 - Existe una ligera superioridad de El Salvador respecto a otros países, y esta no debe observarse de manera aislada de las otros elementos de análisis como son: costos de transporte terrestre, costos de los servicios portuarios y la eficiencia de los servicios.

Calidad de la infraestructura portuaria (2011 – 2013)

| PAIS | Años | | |
|-------------|------|------|------|
| | 2011 | 2012 | 2013 |
| El Salvador | 3.8 | 3.9 | 4.2 |
| Guatemala | 4.3 | 4 | 4.1 |
| Honduras | 5.1 | 4.6 | 3.9 |
| Nicaragua | 2.7 | 3.2 | 3.5 |

Fuente: Indicadores del Desarrollo Mundial. (Banco Mundial 2014)

Las puntuaciones van de 1 (la infraestructura portuaria es considerada muy poco desarrollada) a 7 (la infraestructura portuaria es considerada eficiente según las normas internacionales).

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

- ❖ **Los niveles de eficiencia de los puertos también influyen en la decisión de los usuarios.**
 - Desde la perspectiva de los usuarios, la eficiencia está ligada con el tiempo requerido para importar o exportar.
 - El Salvador presenta buenos indicadores de eficiencia para los usuarios.
 - Aunque los puertos de Honduras son más eficientes en la exportación, los usuarios de los puertos salvadoreños no los utilizan exclusivamente y Nicaragua es el menos eficiente.

| País | Rubro | Tiempo en Días* |
|--------------------|--------------------|-----------------|
| Honduras | Exportación | 12 |
| El Salvador | Exportación | 14 |
| Guatemala | Exportación | 17 |
| Nicaragua | Exportación | 25.8 |
| El Salvador | Importación | 10 |
| Honduras | Importación | 16 |
| Guatemala | Importación | 17 |
| Nicaragua | Importación | 20 |

* Tiempo para la preparación de la documentación; aprobación de la aduana y otras inspecciones; transporte terrestre y manejo; y manejo en puerto y terminal.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GS)

❑ Mercado Relevante del conjunto de Servicios Marítimos Portuarios para Granel Sólido.

El elevado costo que suponen el transporte terrestre y aéreo es determinante para no considerarlos como sustituto de los servicios marítimos portuarios.

- ❖ **Desde el punto de vista de la demanda**, el PA y TPLU son los únicos puertos para movilizar la carga de granel sólido proveniente de las rutas marítimas del Pacífico. La utilización de los puertos del Atlántico es producto de otras rutas comerciales.



6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GS)

❖ Sustituibilidad por el lado de la oferta.

Desde la perspectiva técnica, Puerto Quetzal, San Lorenzo y Corinto manejan este tipo de carga y podrían ser potenciales competidores del PA y el TPLU.

- Puerto Corinto no cuenta con equipos especiales, sin embargo, las exportaciones de azúcar nicaragüense y las importaciones de granos son manejadas en este puerto.
- Puerto Quetzal representa costos más elevados que el resto de puertos y, por lo tanto, no se considera como sustituto potencial. El costo del conjunto de servicios es superior al TPLU y el PA en 50% y 128%, respectivamente.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GS)

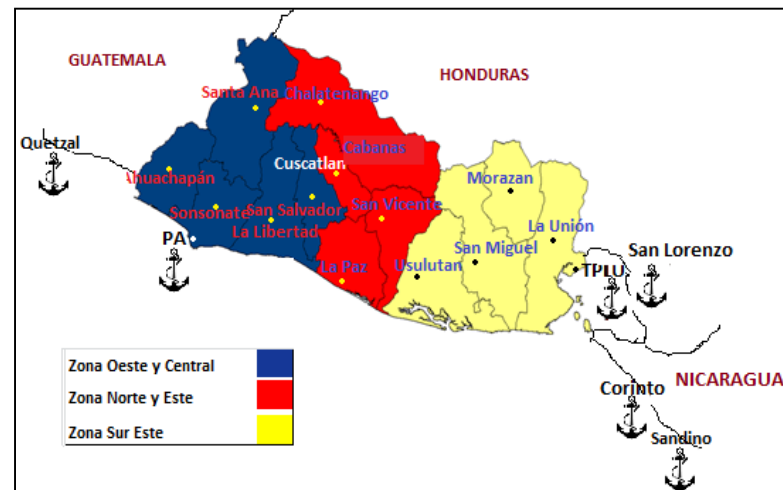
❖ Sustituibilidad por el lado de la oferta

Para los usuarios de las zonas oeste, centro y este de El Salvador resulta menos costoso el PA. Para los usuarios de la zona sureste de El Salvador, los puertos con menor costo en relación al PA son TPLU y San Lorenzo.

Comparación de costos portuarios y terrestres en relación a

| Zona Industrial (Origen/Destino) | El Salvador | Honduras | Nicaragua |
|----------------------------------|-------------|-------------|-----------|
| | La Unión | San Lorenzo | Corinto |
| El Salvador Oeste y Centro | 222 | 143 | 503 |
| El Salvador Norte - Este | 129 | 50 | 376 |
| Ciudad de Guatemala | 545 | 466 | 748 |
| Honduras - San Pedro Sula | 219 | 140 | 41 |
| El Salvador Sur-Este | -59 | -138 | 221 |
| Honduras - Tegucigalpa | -174 | -253 | -304 |
| Nicaragua - Managua | -262 | -341 | -905 |
| Honduras Sur | -281 | -360 | -396 |

Clasificación zonal de El Salvador



Nave promedio

| Características del Buque | Unidades | Cantidad |
|---------------------------|----------|----------|
| Eslora | Mts | 179 |
| TRB | TM | 24,603 |
| Estadía Promedio | Hrs | 49 |
| Carga | Tm | 14,589 |

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GS)

- ❖ Desde el punto de vista de la demanda y de la oferta se consideran al PA y al TPLU como sustitutos entre sí.
- ❖ Con base al área geográfica de influencia el mercado geográfico queda definido en base al PA y al TPLU.
- ❖ El mercado relevante está conformado por los servicios marítimos portuarios a la carga granel sólido que se prestan en PA y TPLU.

El Puerto San Lorenzo, pudiera representar una presión competitiva por la ventaja en costos que posee en relación a la zona sureste de El Salvador. No obstante, al no haber evidencia de que los usuarios utilizan este puerto, no se considera dentro del mercado relevante.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GL)

❑ Mercado Relevante del conjunto de Servicios Marítimos Portuarios para Granel Líquido.

El elevado costo que suponen el transporte terrestre y aéreo es determinante para no considerarlos como sustitutos de los servicios marítimos portuarios.

❖ Desde el punto de vista de la demanda el PA es el único puerto para movilizar la carga de granel líquido.

No obstante, se desembarca granel líquido en los puertos del Atlántico en cantidades proporcionalmente menores con destino a El Salvador.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GL)

❖ Por el lado de la oferta.

- Puerto Quetzal, San Lorenzo y Corinto manejan carga a granel líquido y podrían ser potenciales competidores del PA. La TPLU no cuenta con las características técnicas necesarias.
- Puerto Quetzal representa costos mucho más elevados que el resto de puertos y por lo tanto no se considera una alternativa a este respecto según los cálculos, el costo total de los servicios portuario en Puerto Quetzal es superior al costo en el PA en 158%.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GL)

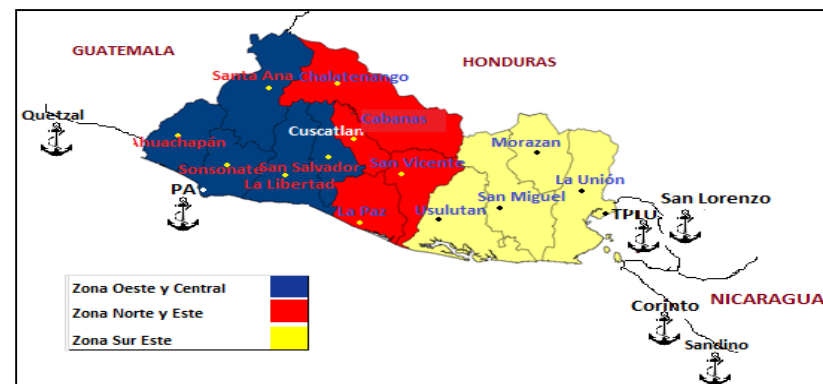
❖ Por el lado de la oferta.

- Para los usuarios de las zonas oeste y centro y noreste de El Salvador les resulta menos costoso el PA y para usuarios de la zona sureste de El Salvador, el de menor costo podría ser el puerto de San Lorenzo pero no existe evidencia de que los usuarios salvadoreños lo utilicen.

Comparación de costos portuarios y terrestres en relación a PA (US\$)

| Zona Industrial | Honduras | Nicaragua |
|-----------------------------------|-------------|------------|
| | San Lorenzo | Corinto |
| El Salvador Oeste y Centro | 159 | 549 |
| El Salvador Norte - Este | 66 | 422 |
| Ciudad de Guatemala | 482 | 794 |
| Honduras - San Pedro Sula | 156 | 87 |
| El Salvador Sur-Este | -122 | 267 |
| Honduras - Tegucigalpa | -237 | -258 |
| Nicaragua - Managua | -325 | -859 |
| Honduras Sur | -344 | -350 |

Clasificación zonal de El Salvador



Nave promedio

| Descripción | Cantidad | UM |
|-------------|----------|-------|
| TRB | 19,995 | TM |
| ESLORA | 163 | Mts |
| ESTADIA | 41 | Horas |
| CARGA | 10,079 | TM |

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (GL)

- ❖ **Por el lado de la demanda y de la oferta el mercado de servicios relevante quedaría delimitado únicamente por el PA.**

Desde la perspectiva de la eficiencia conviene importar y exportar por los puertos de El Salvador porque se requiere de un menor periodo de tiempo en comparación con los puertos ubicados en Guatemala y Nicaragua.

- ❖ **El mercado geográfico queda definido por el PA. Por lo tanto, el mercado relevante está conformado por los servicios marítimos portuarios a la carga granel líquido que se prestan en el PA.**

- Desde el punto de vista de la demanda, los usuarios solo consideran a PA como destino.
- No existe evidencia de que se pueda incluir a otro puerto.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CG)

❑ Mercado Relevante del conjunto de Servicios Marítimos Portuarios para Carga General.

- El elevado costo que suponen el transporte terrestre y aéreo es determinante para no considerarlos como sustitutos de los servicios marítimos portuarios.
- La carga general que representa el 4% del total que se moviliza en los puertos de El Salvador, tiene como única alternativa puertos marítimos.

6. *Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria* (CG)

- ❖ Desde el punto de vista de la demanda, el mercado de servicio relevante está conformado por los servicios que se prestan en el PA.

Existen flujos de carga general provenientes de países ubicados en el océano atlántico que son descargados en los puertos del litoral del Atlántico de Guatemala y Honduras e ingresan al país vía terrestre. Estos flujos no son tomados en consideración porque no existen posibilidades de que ingresen por los puertos del pacífico.

- Según información de COCATRAM, por el TPLU, en el 2011 se registraron 23 mil TM, en el 2012 aumentó a 37 mil TM; sin embargo en el periodo 2013-2014 no se ha movilizadado carga por este puerto.
- TPLU no presenta movimientos que permitan asegurar que puede operar efectivamente este tipo de carga, ni usuarios interesados en utilizarla.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CG)

❖ Por el lado de la oferta

TPLU, Quetzal, San Lorenzo y Corinto manejan este tipo de carga general y podrían ser potenciales competidores de PA.

TPLU representa costos mucho más elevados que el resto de puertos y, por lo tanto, no se consideraría como sustituto potencial.

El costo del servicio portuario en TPLU es superior al costo en el PA en 45%.

| Puertos | Al Buque US\$ | A la Carga US\$ | Total |
|-------------|------------------|--------------------|-----------|
| LA UNIÓN | 21,171.25 | 31,701.95 | 52,873.20 |
| ACAJUTLA | 14,427.15 | 22,093.05 | 36,520.20 |
| CORINTO | 16,019.66 | 8,347.50 | 24,367.16 |
| QUETZAL | 7,123.75 | 15,582.00 | 22,705.75 |
| SAN LORENZO | 10,987.55 | 5,490.80 | 16,478.35 |
| Puertos | Al Buque US\$/TM | A la Carga US\$/TM | Total |
| LA UNIÓN | 11.41 | 17.09 | 28.5 |
| ACAJUTLA | 7.78 | 11.91 | 19.69 |
| CORINTO | 8.64 | 4.5 | 13.14 |
| QUETZAL | 3.84 | 8.4 | 12.24 |
| SAN LORENZO | 5.92 | 2.96 | 8.88 |

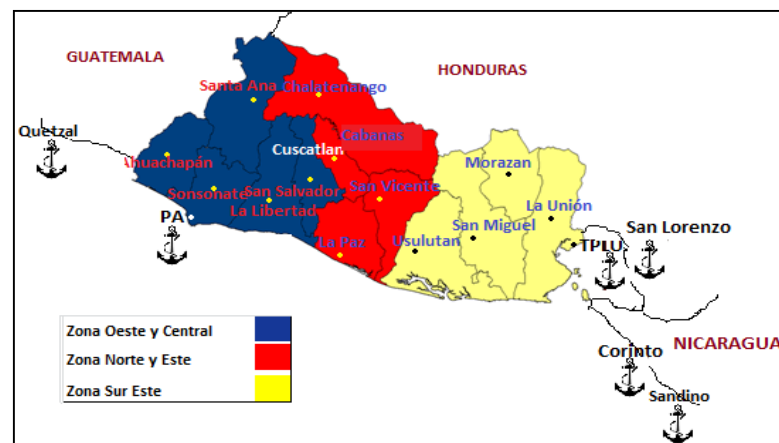
6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CG)

Para los usuarios de las zonas oeste y centro les resulta menos costoso el PA y para los usuarios de la zona noreste y sureste de El Salvador, el puerto con menor costo sería el puerto de San Lorenzo.

Comparación de costos portuarios y terrestres en relación a PA (US\$)

| Zona Industrial | Guatemala | El Salvador | Honduras | Nicaragua |
|----------------------------|-----------|-------------|-------------|-----------|
| | Quetzal | La Unión | San Lorenzo | Corinto |
| El Salvador Oeste y Centro | 179 | 287 | 62 | 651 |
| El Salvador Norte - Este | 250 | 194 | -31 | 524 |
| El Salvador Sur-Este | 316 | 6 | -219 | 369 |
| Ciudad de Guatemala | -102 | 610 | 385 | 896 |
| Honduras - San Pedro Sula | 787 | 284 | 59 | 189 |
| Honduras - Tegucigalpa | 684 | -109 | -334 | -156 |
| Nicaragua - Managua | 992 | -197 | -422 | -757 |
| Honduras Sur | 630 | -216 | -441 | -248 |

Clasificación zonal de El Salvador



Nave promedio

| Descripción | Cantidad | UM |
|-------------|----------|-------|
| TRB | 42157 | TM |
| ESLORA | 184 | Mts |
| ESTADIA | 10 | Horas |
| CARGA | 1855 | TM |

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CG)

- ❖ Por el lado de la demanda y de la oferta el mercado de servicios relevante quedaría delimitado únicamente por el PA.
- ❖ El mercado geográfico queda circunscrito al PA. Por lo tanto, el mercado relevante está conformado por los servicios marítimos portuarios a la carga general que se prestan en el PA.

No hay evidencia de movilización de carga hacia otros puertos y de que los usuarios puedan inmediatamente incluir a otro puerto.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CTR)

Mercado Relevante del conjunto de Servicios Marítimos Portuarios a la Carga Contenedorizada.

- El elevado costo que supone el transporte terrestre y aéreo es determinante para no considerarlos como sustituto de los servicios marítimos portuarios.

Sustituibilidad entre el conjunto de servicios marítimos portuarios para contenedores y el transporte terrestre y aéreo

- ✓ El costo de transportar un contenedor por vía terrestre dentro de la zona de influencia del Puerto de Acajutla oscila entre US\$ 201 y US\$ 1,113 por contenedor.
- ✓ El costo de transporte marítimo entre el Puerto de Acajutla y un puerto de Sudamérica alcanza aproximadamente US\$ 950 por contenedor.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CTR)

- ❖ **Desde el punto de vista de la demanda**, el mercado de servicio relevante está conformado por los servicios que se prestan en el PA, TPLU y Quetzal.

Sustituibilidad entre conjuntos de Servicios Marítimos Portuarios entre los puertos

- ✓ Según encuestas a los principales usuarios, en el litoral del pacífico utilizan el PA (96%), TPLU(17%) y Quetzal (5%). Los usuarios utilizan más de un puerto.
- ✓ En el litoral del Atlántico a Santo Tomas de Castilla (38%), Puerto Cortez (4%) y Puerto Barrios (4%).
- ✓ La utilización de los puertos del Atlántico proviene de otras rutas comerciales. Prueba de ello es que los usuarios se ven en la necesidad de utilizar al mismo tiempo puertos en ambos litorales.
- ✓ En el 2012 el 94% de la carga contenedorizada movilizada por los puertos salvadoreños se registró en el PA. En el 2013 el PLU no registró actividad de este tipo de carga.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CTR)

- ❖ **Por el lado de la oferta**, puerto de Corinto cuenta con infraestructura para el manejo de contenedores y podrían ser potencial competidor de PA, TPLU y Quetzal.

Corinto representa costos mucho más bajos que el resto de puertos y, por lo tanto, preliminarmente sí se consideraría como sustituto potencial.

El costo de los servicios portuarios en el Puerto Corinto es menor al costo en el PA en 47%.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CTR)

- Para los usuarios de las zonas oeste y centro y noreste les resulta menos costoso el PA y para los usuarios de la zona sureste, el puerto con menor costo sería el TPLU.
- Corinto al final resulta ser más caro que PA y TPLU por lo que no se considera como un buen sustituto potencial.

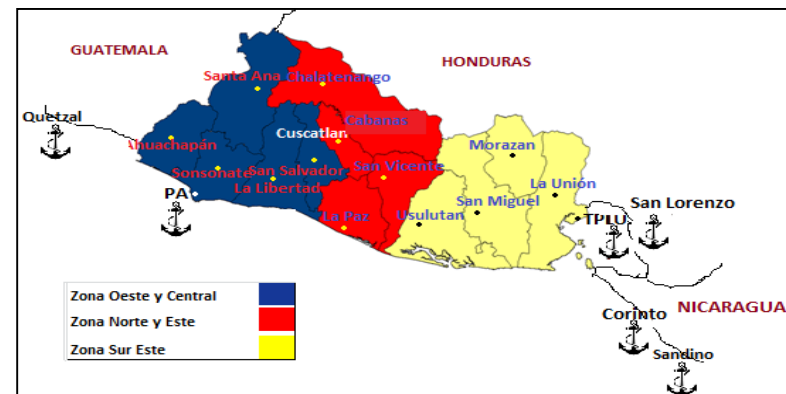
Comparación de costos portuarios y terrestres en relación a PA (US\$)

| Zona Industrial | Guatemala | El Salvador | Nicaragua |
|----------------------------|-----------|-------------|-----------|
| | Quetzal | La Unión | Corinto |
| El Salvador Oeste y Centro | 387 | 94 | 366 |
| El Salvador Norte - Este | 385 | 1 | 239 |
| Honduras - San Pedro Sula | 468 | 91 | -96 |
| El Salvador Sur-Este | 362 | -187 | 84 |
| Honduras - Tegucigalpa | 312 | -302 | -441 |
| Nicaragua - Managua | 288 | -390 | -1042 |
| Honduras Sur | 312 | -409 | -533 |
| Ciudad de Guatemala | -99 | 417 | 611 |

Nave promedio

| Descripción | Cantidad | Unidad |
|--------------|-----------|--------|
| TRB | 20,899.21 | TM |
| ESLORA | 185.00 | Mts |
| ESTADIA | 17.00 | Horas |
| CARGA | 4,751.00 | TM |
| CONTENEDORES | 368 | Unid |
| CONTENEDORES | 597 | TEUs |

Clasificación zonal de El Salvador



6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria (CTR)

- Por el lado de la demanda y de la oferta, el mercado de servicios relevante quedaría delimitado por el PA, PLU y Quetzal.
- El mercado geográfico queda definido por el PA, PLU y Quetzal.
- Por lo tanto, el mercado relevante está conformado por los servicios marítimos portuarios a los contenedores que se prestan en el PA, PLU y Quetzal.

No hay evidencia de movilización de este tipo carga hacia otros puertos.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

- ❑ Indicadores de concentración de mercado
- ❖ Respecto a la carga granel sólido, líquido y carga general, el mercado se encuentra altamente concentrado.

Durante todo el período, el índice de HHI* que indica el grado de concentración es prácticamente de 10,000 puntos**

Mercado relevante de carga a granel sólido, líquido y carga general

| Tipo de carga | Mercado relevante |
|----------------|-------------------|
| Granel sólido | PA y TPLU |
| Granel líquido | PA |
| Carga general | PA |

- ✓ El PA moviliza el 99% de la carga a granel sólido, y el 100% de carga a granel líquida y carga general.
- ✓ Al PLU esporádicamente recalán naves graneleras (1 a 5 naves por año).

* Herfindahl-Hirschman Index (HHI) = $\sum_{i=1}^n S_i^2$; donde S_i es la participación de la i -ésima empresa y «n» el número de empresas en la industria

**Un HHI >2500 indica que el mercado es altamente concentrado

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

- Respecto al mercado relevante de servicios marítimo portuarios la carga contenedorizada, se encuentra altamente concentrado al ser el PA el que concentra más del 90% del mercado.

Participación de los puertos en el mercado relevante en contenedores

| Puertos | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | |
|----------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| | Número de Contenedores | Participación (%) | Número de Contenedores | Participación (%) | Número de Contenedores | Participación (%) | Número de Contenedores | Participación (%) | Número de Contenedores | Participación (%) |
| Acajutla | 93,810 | 96% | 76,474 | 98% | 87,046 | 98% | 98,128 | 96% | 98,678 | 90% |
| La Unión | | 0% | | 0 | 604 | 1% | 2,146 | 2% | 9,289 | 8% |
| Quetzal | 3,655 | 4% | 1,281 | 2% | 1,618 | 2% | 1,722 | 2% | 1,341 | 1% |
| Total General | 97,465 | 100% | 77,755 | 100% | 89,268 | 100% | 101,996 | 100% | 109,308 | 100% |

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

| Índice | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| HHI | 9,278 | 9,676 | 9,512 | 9,263 | 8,223 |

- ✓ El HHI en el periodo analizado es superior a 8 mil puntos*.
- ✓ El PA ostenta una gran participación de mercado que le posibilitaría la existencia de una posición dominante en los mercados relevantes analizados.
- ✓ En el periodo 2008-2012 el mercado salvadoreño era atendido en más del 95% por el PA.
- ✓ Con el inicio de operaciones del TPLU en el 2011 la participación del PA se ha mantenido por encima del 90%.
- ✓ Si bien Quetzal es una alternativa para los usuarios salvadoreños, en el periodo de análisis no ha tenido mayor participación en el manejo de carga llegando a captar sólo 1% en el 2012.

* Un HHI > 2500 indica que el mercado es altamente concentrado

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

❑ Integración Horizontal y Vertical

- ❖ En los mercados analizados, el PA y el TPLU están integrados horizontalmente por la relación de propiedad existente y por la administración que lleva la CEPA en ambos puertos.
- ❖ Esta relación formal de integración quedará sin efecto a partir de la concesión del TPLU a una empresa privada.
- ❖ La desintegración entre el Puerto La Unión y el Puerto de Acajutla sería potencialmente beneficiosa desde el punto de vista de la competencia entre los puertos.
- ❖ No obstante, ello abre la posibilidad de que surjan nuevos vínculos de integración horizontal y vertical que se deben tener en cuenta:
 - Más de una concesión en un puerto de CA.
 - Integración entre operador portuario y línea naviera.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

❑ Barreras a la entrada

❖ Legales

- La Ley orgánica de la CEPA, establece que CEPA es el único operador de puertos.
- La ley de concesión de la TPLU, permite la entrada de un único operador portuario.
- La regulación técnica de la LGMP, disuade y retrasa la entrada de un nuevo operador. Esos hechos que permiten a los competidores implementar barreras estratégicas .

❖ Económicas

- Elevadas inversiones que generan costos hundidos y ventajas en costos.
- Presencia de economías de escala, alcance y subaditividad en costos.
- Capacidad ociosa.
- Existencia de elevados costos de cambio.

6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

❑ Determinación de posición dominante

Existen condiciones que posibilitan la posición dominante de CEPA en los mercados relevantes. Sin embargo, por tratarse de una entidad del Estado, la posición dominante se ve amenazada por medios fuera de los mercados.

- La CEPA es, durante el periodo en análisis, el único operador de puertos comerciales en El Salvador para el comercio internacional.
- En los mercados relevantes analizados, CEPA ostenta casi la totalidad del mercado.
- Existe muy poca competencia de los puertos vecinos y barreras a la entrada.
- La posición dominante se ve amenazada por medios fuera de los mercados. Esta amenaza está representada por las empresas de transporte marítimo y terrestre, y por las agencias marítimas. Ello constituye una forma de contención a la posición dominante.



6. Análisis de las Condiciones de Competencia Inter Portuaria

□ Condiciones identificadas para el cometimiento de prácticas anticompetitivas

❖ Acuerdos entre competidores

- CEPA opera los dos puertos comerciales del país y tiene casi nula competencia de puertos vecinos. Las coordinaciones entre PA y PLU se sobreentiende.
- CEPA ostenta posición dominante.
- En virtud de la regulación de las tarifas, difícilmente podrían ocurrir en el corto plazo, efectos coordinados a futuro en contra de los usuarios (concertación de precios).

❖ Efectos unilaterales

- La posición dominante que ostenta CEPA podría representar el mayor riesgo para el cometimiento de abusos.
- La CEPA es la empresa verticalmente integrada y no se advierten contratos entre ésta y las navieras o de las agencias de transporte marítimo que pudieran dar lugar a restricciones de tipo vertical en los mercados.

7. Análisis de las Condiciones de Competencia Intraportuaria

No existe competencia intraportuaria en la prestación del servicio de estiba/desestiba y transferencia de las cargas.

- Las empresas estibadoras contratadas por CEPA sólo sirven de apoyo para la prestación de servicios.
- Las empresas contratadas no compiten entre sí para captar clientes.
- Mediante un sistema de «redondillas» se distribuye equitativamente la carga de trabajo entre las empresas de estiba.
- Al ser CEPA el responsable de prestar estos y todos los servicios portuarios, se puede decir que los servicios se prestan bajo un esquema en el cual existen vínculos de integración a través de CEPA.
- El marco legal denota una importante barrera a la entrada impidiendo el ingreso de competidores.
- Al ser CEPA el único autorizado para la prestación de estos servicios, ostenta posición dominante.

7. Análisis de las Condiciones de Competencia Intraportuaria

El mercado de almacenamiento de granel sólido, carga general y contenedores presenta las siguientes características:

- Para la carga general y en contenedores, CEPA concentra el 100% del mercado.
- Para la carga a granel sólido existe cierto grado de competencia. Sin embargo además de estar concentrado, existen ciertas relaciones vertical y barreras a la entrada.
- Para el granel líquido los usuarios de este tipo de carga utilizan sus propias instalaciones o los servicios de almacenaje que brindan las empresas privadas.
- En los tres tipos de carga se debe prestar atención a la integración vertical de CEPA, sobre todo en los servicios de almacenamiento de carga general y carga en contenedores ya que en estos mercados ostenta posición de dominio.
- ALCASA, ALMAPAC, GRADECA y DISAGRO - UNIFERSA son empresas de depósito temporal de uso público. FERTICA Y MANUCHAR son de uso privado.

7. Análisis de las Condiciones de Competencia Intraportuaria

Cuotas de mercado e índice de concentración de las empresas de almacenamiento para carga a granel sólido en el PA (2011-2012)

| Empresas Almacenadoras | 2011 | | 2012 | |
|------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|
| | Carga almacenada (Toneladas Métricas) | Participación (porcentajes) | Carga almacenada (Toneladas Métricas) | Participación (porcentajes) |
| ALCASA | 746,709 | 42% | 672,524 | 39% |
| ALMAPAC | 594,619 | 33% | 614,791 | 36% |
| FERTICA | 138,619 | 8% | 148,159 | 9% |
| GRADECA | 132,148 | 7% | 123,065 | 7% |
| DISAGRO – UNIFERSA | 138,853 | 8% | 110,468 | 6% |
| MANUCHAR | 39,078 | 2% | 45,479 | 3% |
| TOTAL | 1,790,026* | 100% | 1,714,486* | 100% |

| Índice | 2011 | 2012 |
|------------|--------------|--------------|
| HHI | 5,269 | 5,175 |

8. Mercados Conexos

Entre los servicios conexos a los servicios marítimos portuarios, se encuentran: el transporte terrestre, el agenciamiento marítimo, el depósito temporal, el transporte marítimo y el agenciamiento de aduanas.

❖ El transporte terrestre

- Existe un gran número de opciones de transporte de la carga vía terrestre.
- Se observa una gran cantidad de transportistas agremiados a la Asociación de Transportistas Terrestres de Carga (ASETCA). Aproximadamente 1,800 transportistas.

8. Mercados Conexos

❖ Agencias marítimas

- En el 2012 en el PA participaron 15 empresas. Entre CMC, Maersk, Remarsa, APL, Comisa concentraron el 73.6% de los buques atendidos.
- En el TPLU participaron solo 6 agencias marítimas siendo APL y Hamburg Sud concentraron el 84.2% .

❖ Transporte marítimo

- Pudiera contrarrestar el poder de mercado de un puerto y al mismo tiempo, particularmente una línea naviera competitiva, atraer mayor cantidad de carga.
- Existe integración vertical entre los servicios de transporte y el agenciamiento marítimo.

8. Mercados Conexos

❖ Agencias Marítimas

- Maersk, APL, Evergreen, Mediterranean Ship Company, Hamburg Sud y CSAV son agencias integradas con su línea naviera.
- REMARSA está integrada con la naviera CSCL LINE, COMISA con NYK Line, y Hapag Lloyd con Transmares.
- El proceso de integración de las agencias marítimas es resultado de la competencia entre las agencias marítimas por atraer a una línea naviera.

8. Mercados Conexos

❖ Agencias de Aduana y Autoridad Aduanera.

- La eficiencia de las autoridades aduaneras influyen en la competitividad de los puertos de El Salvador.
 - El mercado de las agencias de aduanas está compuesto por varias empresas, las cuales compiten entre sí, sin ningún indicio de algún tipo de integración, o indicios de poder de mercado.
- En reuniones sostenidas con los importadores y exportadores se identificó que el principal problema en la cadena logística es la lentitud del proceso de revisión de las mercancías a cargo de la autoridad aduanera.
 - El PA no cuenta con un área de inspección suficientemente amplia para realizar la verificación física de las mercancías.
 - En el caso de la TPLU, la revisión física de mercancías no puede realizarse en las instalaciones del puerto, tienen que ser trasladadas hacia la aduana de San Salvador.

9. Efectos de las restricciones de la competencia en el consumidor

❑ En la Competencia intra portuaria.

Las restricciones a la competencia en los servicios de estiba/desestiba no afectan directamente a los consumidores. Los efectos más bien recaen sobre CEPA en la medida que los precios que paguen a las empresas contratadas no reflejarán una asignación eficiente de recursos.

Los efectos sobre el consumidor dependen de la regulación tarifaria llevada a cabo por la AMP y las regulaciones de CEPA en cuanto a rendimientos mínimos de las operaciones portuarias.

Sobre los Rendimientos exigidos a las Empresas de Estiba y Desestiba.

- ✓ En el periodo de análisis e incluso a la fecha de cierre del presente informe las tarifas por los servicios portuarios no han variado.
- ✓ Los rendimientos que exige CEPA a las empresas de estiba/desestiba en cuatro casos se ha incrementado y uno ha disminuido (ver siguiente slide).

9. Efectos de las restricciones de la competencia en el consumidor

Niveles Mínimos de Rendimientos exigidos a las Empresas de Estiba y Desestiba (En Toneladas Métricas / Hora) (2008 – 2012)

| Productos | Unidad de Medida | 2008 | 2009 | 2010 | 2014 |
|---|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Contenedores | Contenedor/Hora | 20 | 20 | 20 | 12 |
| Productos de Hierro o Acero Estructural, u otros materiales metálicos | Toneladas/Hora | 350* | 350 | 350 | 140** |
| Vehículos Automotores y Otro Equipo Rodante | Unidades/Hora | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Sacos hasta 100 kgs (Importación) | Toneladas Métricas/Hora | 80* | 80 | 80 | 30** |
| Sacos hasta 100 kgs (Exportación) | Toneladas Métricas/Hora | 80* | 80 | 80 | 28** |
| Sacos jumbo | Toneladas Métricas/Hora | 120* | 120 | 120 | 80** |
| Otra Carga General | Toneladas Métricas/Hora | 80* | 80 | 80 | 27 |
| Por medio de UCA y Bandas Transportadoras Directamente a Plantas Receptoras, Bines y Ranchón o Viceversa | | | | | |
| Azúcar | Toneladas Métricas/Hora | 240 | 240 | 240 | 240 |
| Cereales y harina | Toneladas Métricas/Hora | 260 | 260 | 260 | 275 ▲ |
| Fertilizantes o materias primas para los mismos | Toneladas Métricas/Hora | 300 | 300 | 300 | 90 ▼ |
| Otros graneles | Toneladas Métricas/Hora | 260 | 260 | 260 | 300 ▲ |
| Por medio de UCA , Tolvas, Ducto y Trompo | | | | | |
| Cereales y harinas | Toneladas Métricas/Hora | 260 | 260 | 260 | 260 |
| Fertilizantes o materias primas para los mismos | Toneladas Métricas/Hora | 250 | 250 | 250 | 275 ▲ |
| Otros graneles (mayor densidad y/o dificultad de manejo) | Toneladas Métricas/Hora | 260 | 260 | 260 | 275 ▲ |
| Por medios convencionales | | | | | |
| Cereales y harinas | Toneladas Métricas/Hora | 325* | 325 | 325 | 100 |
| Fertilizantes o materias primas para los mismos | Toneladas Métricas/Hora | 290* | 290 | 290 | 90 |
| Otros graneles (mayor densidad y/o dificultad de manejo) | Toneladas Métricas/Hora | 260* | 360 | 360 | 120 |

*Este rendimiento corresponde a trabajo simultáneo en tres o más bodegas del buque.

** Por bodega



9. Efectos de las restricciones de la competencia en el consumidor

❖ Otros efectos sobre los usuarios.

Los usuarios destacan la deficiencia de los trámites e inspecciones aduaneras y las deficiencias de los servicios portuarios.

Además los usuarios encuestados y los importadores entrevistados señalan problemas relacionados con el equipamiento e infraestructura de aduana para las inspecciones.

Deficiencia de Servicios Portuarios.

- ✓ Deficiencia en el servicio de carga/descarga de contenedores.
- ✓ Congestionamientos provocados por usar el muelle de granel líquido para la descarga de otros productos en el PA.

Aduanas.

- ✓ Los costos de importación y exportación para los usuarios salvadoreños se han incrementado a partir del 2010.
- ✓ En comparación con los países de Centroamérica, El Salvador es el segundo país menos costoso.

9. Efectos de las restricciones de la competencia en el consumidor

❖ Otros efectos sobre los usuarios.

Costos de exportación

| Puerto | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Belice | 1,355 | 1,355 | 1,355 | 1,355 | 1,355 |
| Honduras | 1,163 | 1,163 | 1,193 | 1,242 | 1,342 |
| Guatemala | 1,182 | 1,182 | 1,182 | 1,127 | 1,307 |
| Nicaragua | 1,300 | 1,340 | 1,140 | 1,140 | 1,140 |
| Costa Rica | 1,190 | 1,190 | 1,190 | 1,190 | 1,030 |
| El Salvador | 880 | 880 | 845 | 845 | 980 |
| Panamá | 529 | 529 | 565 | 615 | 615 |

Costos de importación

| Puerto | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------|------|------|------|------|------|
| Belice | 1650 | 1650 | 1650 | 1650 | 1600 |
| Honduras | 1190 | 1190 | 1205 | 1420 | 1510 |
| Guatemala | 1302 | 1302 | 1302 | 1302 | 1425 |
| Nicaragua | 1420 | 1420 | 1220 | 1220 | 1245 |
| Costa Rica | 1190 | 1190 | 1190 | 1190 | 1020 |
| El Salvador | 820 | 820 | 845 | 845 | 980 |
| Panamá | 879 | 879 | 915 | 965 | 965 |

* Estos costos incluyen costos de documentación, tarifas administrativas para despacho de aduana y control técnico, honorarios del despachante, gastos de manipulación en la terminal y transporte terrestre.

10. Mecanismo de Monitoreo del Sector

- Se propone crear un “consejo de usuarios” que colabore con las instituciones reguladoras en brindar mayor información con respecto a la calidad, eficiencia y las condiciones de competencia de los servicios recibidos.

Esta propuesta tiene como base el Artículo 7 y el Artículo 10 de la LGMP

Art 7. Son competencias Institucionales de la Autoridad Marítima Portuaria, las siguientes:

14. Verificar que los usuarios de los puertos nacionales sean sujetos de un trato eficiente, equitativo y universal

16. Supervisar a los operadores y prestadores de servicios públicos respecto al cumplimiento de las tarifas aprobadas

19. Atender los reclamos de todos los usuarios de los servicios marítimos y portuarios prestados en el ámbito de la República de El Salvador;

Art 10.

9 Asegurar la competencia dentro de las actividades marítimas y portuarias, impidiendo prácticas monopólicas.

- Una experiencia exitosa la podemos encontrar en el caso peruano en donde no solo existe para el sector portuario sino también en todos aquellos sectores regulados como telecomunicaciones, energía y minas, agua y saneamiento.

El consejo estaría integrado por los usuarios que acrediten representatividad en la prestación de los servicios portuarios

11. Conclusiones

- ❖ En el análisis de competencia inter portuaria se determinó que existen cuatro mercados relevantes de servicios marítimos portuarios según tipo de carga.
- ❖ Para la carga a granel sólido el mercado relevante involucra a los PA y TPLU.
- ❖ Para la carga a granel líquido y carga general se determinó que el mercado relevante está circunscrito al PA.
- ❖ Para la carga en contenedores el mercado relevante está conformado por los PA, TPLU y Quetzal.

11. Conclusiones

- ❖ Los niveles de concentración estimados para los cuatro mercados relevantes indican que el mercado está altamente concentrado.
- ❖ En los mercados analizados se identifica a CEPA como el principal agente económico que ostenta una gran participación que le posibilita la existencia de posición dominante.
- ❖ Sin embargo, la posición dominante se ve restringida por la probabilidad de acciones exógenas a los mercados realizadas por las empresas de transporte marítimo, terrestre, y por agencias marítimas.
- ❖ Adicionalmente, se identificó el vínculo de integración horizontal entre el PA y el TPLU, así como barreras a la entrada que refuerzan la posición dominante de CEPA.

11. Conclusiones

- ❖ Se identificaron barreras relacionadas a las elevadas inversiones que generan elevados costos fijos y hundidos a los potenciales entrantes. Así como, se advierte la existencia de economías de escala y alcance que posibilitan a CEPA en el PA, disuadir la entrada de un nuevo competidor.
- ❖ En el análisis de competencia intra portuaria se determinó que todos los servicios a la nave y a la carga son provistos por la CEPA, y sólo existe participación en el servicio de almacenaje proporcionado por empresas privadas.

11. Conclusiones

- ❖ Los niveles de concentración estimados para el servicio de almacenaje a granel sólido indican que el mercado está altamente concentrado.
- ❖ Se determinó que la limitante al número de empresas estibadoras contratadas, y el sistema de redondillas, afectan a los rendimientos de CEPA; en consecuencia, las potenciales ganancias en eficiencia de la actividad portuaria no se generan, y por lo tanto, no pueden ser trasladadas a los usuarios.
- ❖ Con el fin de identificar y estudiar, soluciones a los problemas de eficiencia portuaria o posibles abusos por parte de los operadores, resulta necesario contar con un mecanismo de monitoreo que facilite la interacción entre los usuarios y las instituciones involucradas.

11. Recomendaciones

❑ A la Autoridad Marítima Portuaria.

- ❖ Que exista una mesa de diálogo entre CEPA, SC y AMP con el fin de establecer mecanismos de cooperación para evaluar nuevas bases de licitación para la contratación de empresas estibadoras con aras a reducir los costos de CEPA y trasladar esta reducción de costos a los usuarios.
- ❖ Disponer con base en lo establecido en el numeral 1 del artículo 7 de la LGMP, la creación de “Consejos de Usuarios” de los principales puertos (PA y TPLU) que promueva la discusión de temas en materia de regulación, supervisión y que colabore con las instituciones reguladoras en brindar mayor información con respecto a la calidad, eficiencia y las condiciones de competencia de los servicios recibidos.

11. Recomendaciones

❑ A la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

- ❖ Incluir en las bases de licitación de los servicios de estiba/desestiba, cláusulas que permitan a las ofertantes, competir con una menor oferta económica con el fin de que los pagos que realiza CEPA al contratista simulen un mercado competitivo.
- ❖ La recomendación anterior debe ir acompañada de la implementación de mecanismos que disuadan a los ofertantes de cometer prácticas anticompetitivas y que mitiguen el riesgo de adjudicar un contrato en un procedimiento licitatorio que probablemente haya sido viciado por prácticas anticompetitivas.
- ❖ Evaluar a través de un estudio específico el tarifario a fin de establecer una nueva estructura tarifaria estratégica que permita una mayor captación de carga y menores costos para los usuarios (navieros, importadores, exportadores).

11. Recomendaciones

□ A la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

- ❖ Evaluar a través de un estudio específico la actual asignación de estiba/desestiba mediante sistema de redondillas con otro sistema que permita una real competencia del sector privado.
- ❖ Evaluar la alternativa de la APP en el PA con el objetivo de generar mayor eficiencia y reducción de costos para los usuarios.
- ❖ Revisar la ley de creación de CEPA a fin de actualizar la misma a las condiciones actuales del mercado.

**MUCHAS
GRACIAS**

Contacto:

Edgardo Gamarra

**Director del Instituto de Investigación y Desarrollo Marítimo –
INDESMAR**

edgardo.gamarra@gambellgroup.com.pe

PERÚ

Av. Caminos del Inca 670 Piso 5
Santiago de Surco
T: (51-1) 217 5200
F: (51-1) 217 5213



USA

400 95th Street,
Surfside, Florida 33154-2423
T: (305) 438 6179



G R A C I A S

EstudioSC estarán en



*A partir del 2015

casosenlinea.sc.gob.sv



***A partir del 2015**