



GEORGIA TECH PANAMA
Logistics Innovation & Research Center
Panama City, Panama
A Unit of the Supply Chain & Logistics Institute

NOTA TÉCNICA

Impacto del Aumento de Tarifas de AUPSA en la Industria Logística Panameña

Preparado por: Ing. Danna Ramírez

Mayo 2016

www.logistics.gatech.pa | www.gatech.pa

Nota Técnica
Impacto del Aumento de Tarifas de AUPSA en la
Industria Logística Panameña
Georgia Tech Panama Logistics & Innovation Research Center

Antecedentes

La Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA) anunció el aumento de sus tarifas de servicio a partir del 1ro de abril del 2016. Dichas tarifas fueron publicadas en gaceta oficial el pasado 18 de marzo de 2016.

La Cámara Marítima de Panamá, el COEL (Consejo Empresarial Logístico) y las líneas navieras agremiadas han comunicado su preocupación al Gabinete Logístico ante este aumento y el impacto que tendría en la Industria Logística Panameña. Estas entidades han hecho un llamado a la reconsideración de este aumento en las tarifas y solicitan a AUPSA reflexionar sobre el tema ya que el 95 % de la carga que pasa a través de Panamá es de trasbordo y en los primeros meses del 2016 se reporta una reducción del 14% en el movimiento de contenedores en los puertos panameños con respecto al mismo período del año anterior.¹

Propósito del Estudio

El propósito del estudio es identificar los servicios de AUPSA que han aumentado, cuantificar dichos aumentos, y plantear las perspectivas de cada uno de los actores de forma que se entienda la posición de cada uno de ellos con respecto al aumento de tarifas.

El documento puede servir de apoyo tanto para la empresa privada como para el Gobierno para la reevaluación de las tarifas a la luz de su impacto sobre los intereses de los afectados y sobre el sector logístico en general.

Metodología

Inicialmente, se procedió a realizar un análisis de intereses desde la perspectiva de cada uno de los involucrados, es decir, AUPSA, las líneas navieras y del negocio del trasbordo de contenedores en general.

Seguidamente, se compararon las tarifas de la Resolución del 22 de noviembre de 2006 y las tarifas de la Resolución del 9 de septiembre de 2015, identificando las tarifas que

¹ Estadísticas AMP

[http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/estadisticas/2016/marzo/Mov%20de%20Cont%20en%20el%20SPN%20\(en%20TEUs\)%20segun%20puertos%202014-2015-2016.pdf](http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/estadisticas/2016/marzo/Mov%20de%20Cont%20en%20el%20SPN%20(en%20TEUs)%20segun%20puertos%202014-2015-2016.pdf)

fueron aumentadas. Luego se procedió a calcular las diferencias porcentuales entre ambas tarifas. Finalmente, se obtuvo información sobre el número de sellos y notificaciones (el principal servicio afectado por las nuevas tarifas) pagadas a AUPSA de los años 2013 al 2015, y se realizó una proyección de las nuevas tarifas basada en el volumen manejado en el año 2015. Esta información sirvió para cuantificar el efecto del aumento de las tarifas en la recaudación de AUPSA.

Análisis de las Perspectivas de los Actores Involucrados

Como parte del estudio, se consideró necesario realizar un análisis de perspectivas de los actores principales para propiciar un mejor entendimiento de las formas de ver este aumento, proporcionando un marco de referencia que facilitara un consenso de opinión entre las partes.

1. AUPSA

La Autoridad Nacional de Seguridad de Alimentos es la encargada de velar por la seguridad, calidad y control de los alimentos que se introducen y pasan a través de nuestro país. Esta entidad existe desde el año 2006 y desde ese año hasta la actualidad sus tarifas no han sido modificadas.

El valor de los servicios que brinda AUPSA es asegurar que los alimentos que sean introducidos o pasan a través de nuestro país no presenten un riesgo contra la salud de la población. Este servicio está basado en la calificación y motivación de su personal para llevar una gestión de calidad y prevención eficaz, así como en los equipos utilizados para realizar las inspecciones y pruebas en la ejecución de dicha gestión.

Los dos servicios en discusión, la colocación de sellos y la verificación de notificación son servicios vitales para la gestión de AUPSA. Los sellos proporcionan una identificación única de cada contenedor para que en casos de accidentes o eventos similares, se sepa que el contenedor lleva material peligroso; además de constituir una medida de seguridad (redundante) contra la violación del contenedor mientras es transportado. La verificación por notificación es un proceso más complejo y requiere de personal altamente calificado para realizar el análisis de riesgo de esos contenedores que se han notificado.

En estos momentos, para AUPSA es vital la obtención de un mayor presupuesto para poder hacer frente a los costos de tener un personal calificado (aproximadamente el 80% de su presupuesto es de personal) y contar con los equipos necesarios, así como para hacerle frente a los nuevos retos que enfrenta el país con la expansión del Canal en lo que corresponde a agilizar sus procesos a través de mejores tecnologías. La recaudación que se obtendría con el aumento de tarifas ayudaría a la institución a recuperar los aumentos

salariales desde el 2006 y a financiar sus proyectos de inversión y de mejora de procesos para un superior servicio a sus usuarios y a la comunidad en general.

2. Líneas navieras y usuarios

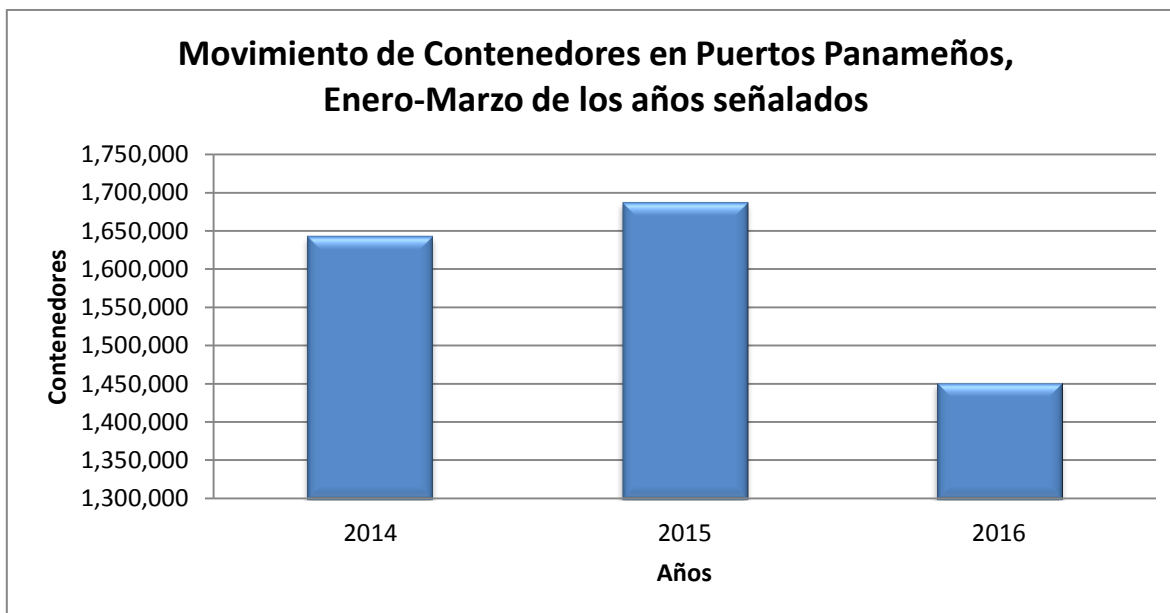
Las líneas navieras y los usuarios de los servicios que ofrece AUPSA son el motor de la actividad de trasbordo en Panamá. Ellos buscan la eficiencia y la eficacia de sus procesos ya que indiscutiblemente el valor máspreciado que pueden dar a sus clientes es el tiempo. Desde hace años las líneas navieras y usuarios han mostrado su descontento con los procesos gubernamentales, tildándolos de burocráticos y señalando que muchos de éstos obstaculizan el servicio brindado, haciéndolo más demorado. Adicional a esto, la empresa privada ha invertido en la mejora de sus procesos; sin embargo, el sector público no ha demostrado suficiente voluntad para mejorar sus procesos y esto causa un rezago tecnológico en este sector que se manifiesta, por ejemplo, en duplicaciones y trámites desarticulados y basados en papel que riñen con mejores prácticas y la agilidad de los procesos.

La expansión del Canal presenta oportunidades, retos e incertidumbres para los usuarios, quienes buscan reducir costos dentro de sus operaciones para hacerle frente a dichos retos e incertidumbres. Es por esto que se muestran preocupados y en desacuerdo con el aumento de las tarifas de los servicios de AUPSA. Su percepción es que no es visible el valor que este aumento añade al servicio de trasbordo. Además se quejan de que siguen enfrentándose a prácticas no esbeltas (“lean”) que causan mayores costos a los usuarios, como por ejemplo, la impresión de documentación o fotocopias, cuando ya existe un sistema computarizado, dándose duplicaciones de entrada de datos.

Más allá de los argumentos anteriores, existe preocupación entre las navieras por la tendencia en el volumen de contenedores trasbordados. En los tres primeros meses del 2016, el movimiento de contenedores en el sistema portuario nacional ha disminuido en un 14%² con respecto al mismo período el año anterior, representando la actividad de trasbordo aproximadamente un 95% del total de movimiento de contenedores. Se presume que un aumento en las tarifas podría restarle competitividad a Panamá y con ello, se reduciría el negocio de las navieras. La siguiente gráfica muestra la disminución del negocio del trasbordo en función del total de contenedores para los tres primeros meses del año comparado con el mismo período de años anteriores.

² Estadísticas AMP

[http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/estadisticas/2016/marzo/Mov%20de%20Cont%20en%20el%20SPN%20\(en%20TEUs\)%20segun%20puertos%202014-2015-2016.pdf](http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/estadisticas/2016/marzo/Mov%20de%20Cont%20en%20el%20SPN%20(en%20TEUs)%20segun%20puertos%202014-2015-2016.pdf)



Frente a estas estadísticas, las navieras se preocupan por el impacto combinado de un aumento de sus costos de operación producto de los aumentos en el rubro de AUPSA, y de la reducción de sus ingresos por la baja en la actividad del trasbordo.

3. El negocio del Traslado en Panamá

La plataforma logística panameña está atravesando un momento importante que debe ser aprovechado en su totalidad para poder obtener los beneficios de la ampliación del Canal. Por el gran impacto a que tiene la ampliación del Canal en la logística internacional,³ nuestros países vecinos también quieren tomar ventaja de la ampliación y están haciendo cuantiosas inversiones en infraestructura y mejoras de procesos para captar mayor carga a través de sus puertos. Es por esto que Panamá debe ser competitivo no solo a nivel de la capacidad de su infraestructura física y de sus activos privados, sino también en cuanto a la eficiencia de sus procesos, todo lo cual debiéndose reflejar en menores costos, más rapidez y mayor confiabilidad de los servicios.

Los procesos del gobierno afectan la competitividad del país. AUPSA es una entidad regulatoria de la actividad de traslado y como tal debe prestar servicios eficientes que faciliten el comercio y a la vez proporcionen una gestión del riesgo eficaz. Para esto se necesita invertir en la mejora de sus procesos. Sin embargo, las mejoras a nivel gubernamental no deben ser aisladas sino integrales; es decir, debe existir una sinergia y

³ M. Jiménez y J. Barnett, De ampliación a evolución: El *hub* logístico panameño en la era New Panamax, *Transports*, mayo-junio, 2016, p. 24.

sincronización entre todas las autoridades que regulan esta actividad para poder dar respuesta a los problemas a través de soluciones integrales.

Últimamente, la percepción de Panamá a nivel internacional como país ha sufrido impactos negativos desde muchas perspectivas. Es por esto que se necesita buscar la manera de crear mejoras sin lesionar la percepción interna y externa que se tiene de nuestro país. Un aumento en los precios de los servicios, sin una correspondiente mejora en los mismos, podría afectar la percepción internacional de la competitividad del país, con la posible consecuencia de perder negocios frente a opciones ofrecidas por otros países.

El trasbordo es la segunda actividad económica más importante del sector marítimo de Panamá y este año pareciera estar presentando problemas, los cuales podrían afectar negativamente otras actividades conexas dentro del sector logístico. Es de suma importancia considerar todos estos factores al tomar decisiones que afecten directa o indirectamente la plataforma logística panameña y tratar de encontrar las soluciones que favorezcan a todos como parte del clúster, no solo a los nuevos usuarios que traería la ampliación del Canal, sino también a los existentes que por años han elegido a Panamá como la mejor opción.

Análisis Cuantitativo de las Nuevas Tarifas

1. El aumento en las tarifas

La Resolución del 22 de noviembre de 2006 presenta las tarifas vigentes hasta el 31 de marzo de 2016. La Resolución del 9 de septiembre de 2015 presenta las nuevas tarifas que entrarían en vigencia a partir del 1ro de abril de 2016. La siguiente tabla muestra la comparación de ambas tarifas, la diferencia nominal y el porcentaje de aumento para cada servicio que ofrece AUPSA. Los servicios que presentan aumento o se han agregado están sombreados de color amarillo.

Servicio	Acción	Tarifa Vieja (2006)	Tarifa Nueva (2015)	Diferencia	% de Incremento
Inspección a transporte Terrestre	Inspección a contenedores	B/. 20.00	B/. 20.00	B/. -	0%
	Inspección a contenedores más	B/.	B/.	B/.	0%

	muestreo de inocuidad	100.0 0	100.0 0	-	
Inspección a transporte aéreo	Inspección de importación de alimentos	B/. 20.00	B/. 20.00	B/. -	0%
Inspección de carga en bodega	A solicitud del usuario por medida sanitaria y/o fitosanitaria	B/. 20.00	B/. 25.00	B/. 5.00	25%
Colocación de sellos en los contenedores	a) Colocación de sellos plásticos	B/. 5.00	B/. 7.00	B/. 2.00	40%
	b) Colocación de sellos tipo cable	B/. 10.00	B/. 10.00	B/. -	0%
	c) Colocación de sellos tipo barra con llaves	B/. 100.0 0	B/. 100.0 0	B/. -	0%
Retención	Con refrigeración	B/. 10.00	B/. 10.00	B/. -	0%
	Sin refrigeración por día, verificando el inventario periódicamente	B/. 5.00	B/. 5.00	B/. -	0%
Servicios de verificación de carga y otros servicios	Tránsito y Traslado	B/. 5.00	B/. 5.00	B/. -	0%
	Extravío o cambio de clave del SISNIA	B/. 10.00	B/. 10.00	B/. -	0%
Verificación por notificación	Por cada Requisito Sanitario y Fitosanitario	B/. 2.00	B/. 5.00	B/. 3.00	150%
Custodias de cargas Autorizadas por AUPSA	a) Dentro del área metropolitana	B/. 20.00	B/. 20.00	B/. -	0%
	b) De Panamá a Chorrera, Colón, Bejuco, Chame, San Carlos y viceversa	B/. 30.00	B/. 30.00	B/. -	0%
	c) De Panamá a la provincia de Coclé y viceversa	B/. 60.00	B/. 60.00	B/. -	0%
	d) De Panamá a las provincias de Herrera, Los Santos y viceversa	B/. 80.00	B/. 80.00	B/. -	0%
	e) De Panamá a la provincia de Veraguas y viceversa	B/. 100.0 0	B/. 100.0 0	B/. -	0%
	f) De Panamá a la ciudad de David y viceversa	B/. 120.0 0	B/. 120.0 0	B/. -	0%

	g) Dentro del distrito de Colón	B/. 0.00	B/. 20.00	B/. 20.00	-
	h) De Colón a la ciudad de David y viceversa	B/. 150.00	B/. 150.00	B/. -	0%
	i) De Colón a Chorrera, Bejuco, Chame, San Carlos y viceversa	B/. 60.00	B/. 60.00	B/. -	0%
	j) De Colón a Divisa y viceversa	B/. 90.00	B/. 90.00	B/. -	0%
	k) De Colón hasta Herrera, Los Santos y viceversa	B/. 110.00	B/. 110.00	B/. -	0%
	l) De Colón hasta la provincia de Veraguas y viceversa	B/. 130.00	B/. 130.00	B/. -	0%
	m) De Colón hasta Paso Canoas y viceversa	B/. 180.00	B/. 180.00	B/. -	0%
	n) De Paso Canoa a Chiriquí Grande y viceversa	B/. 35.00	B/. 35.00	B/. -	0%
	o) De Paso Canoa a Almirante y viceversa	B/. 0.00	B/. 45.00	B/. 45.00	-
	p) De Paso Canoa a Divisa y viceversa	B/. 60.00	B/. 60.00	B/. -	0%
	q) De Paso Canoa a David y viceversa	B/. 20.00	B/. 20.00	B/. -	0%
	r) De Paso Canoa a Puerto Armuelles y viceversa	B/. 20.00	B/. 20.00	B/. -	0%
	s) Revisión de documentos, inspección y muestreo de embarque de alimentos los días feriados, duelo, nacionales y jornadas extraordinarias, en los puertos aéreos, marítimos, terrestres, y recintos aduaneros, los cuales será pagado por los usuarios a la Autoridad	B/. 20.00	B/. 20.00	B/. -	0%
	t) Por día laborado sábado, domingo, feriado, duelo y nacional en recintos aduaneros. El pago será efectuado por parte de la empresa transportadora a la Autoridad.	B/. 30.00	B/. 30.00	B/. -	0%

	Horas Extras Fines de Semana	B/. 5.00	B/. 8.00	B/. 3.00	60%
	Horas Extras Días de Semana	B/. 0.00	B/. 5.00	B/. 5.00	-

Como indicamos en la tabla, los servicios que presentan un aumento en las tarifas y su aumento porcentual correspondiente entre paréntesis son:

- Inspección de carga en bodega (25%)
- Colocación de sellos en los contenedores (40%)
- Verificación por notificación (Por cada Requisito Sanitario y Fitosanitario por cada tipo de producto dentro de un contenedor) (150%)
- Custodia Horas Extras Fines de Semana (60%)

Adicionalmente, se agregaron tres servicios que no estaban estipulados en la resolución del 2006 para las custodias de cargas autorizadas por AUPSA:

- Dentro del distrito de Colón (B/. 20.00)
- De Paso Canoa a Almirante y viceversa (B/. 45.00)
- Custodia Horas Extras Días de Semana (B/. 5.00)

Para los servicios que presentan un aumento en sus tarifas, la colocación de sellos y la verificación por notificación son los que representan un impacto directo a los trasbordos⁴ aumentando los gastos a B/.5.00 adicionales (como mínimo) por contenedor asumiendo que solo existe un tipo de artículo en el contenedor, ya que las notificaciones son por tipo de producto en nivel dos.⁵

Para el negocio de trasbordo de contenedores, la siguiente tabla muestra más en detalle el aumento en las tarifas de AUPSA para notificaciones y sellos. Así, las nuevas tarifas representan un aumento del 71.4% sobre las tarifas del 2006 (B/.5 / B/.7) por contenedor, asumiendo una sola notificación por contenedor.

Colocación de Sellos		Notificación		Inspección		Total/Contenedor	
2006	2015	2006	2015	2006	2015	2006	2015
B/. 5.00	B/. 7.00	B/. 2.00	B/. 5.00	NA	NA	B/. 7.00	B/. 12.00

⁴ Para propósito de nuestro análisis, el proceso de trasbordo es el movimiento de contenedores de un puerto a otro puerto a través del ferrocarril o camión.

⁵ Tipo de Producto nivel 2-4, HS Code <http://www.foreign-trade.com/reference/hscode.htm>

2. El aumento de las tarifas dentro del costos de trasbordo

En primer lugar, evaluamos el aumento de las tarifas de AUPSA con respecto al costo total de los servicios provistos por las diferentes entidades de gubernamentales que intervienen en el proceso del trasbordo. Actualmente, Aduanas, AUPSA y Cuarentena realizan diferentes cobros a las navieras para autorizar o controlar las operaciones de trasbordo. Luego, estimamos el impacto del aumento sobre el costo total del servicio. Nótese que hemos limitado nuestro análisis a las tarifas de notificaciones y sellos por considerarlas las más importantes en términos monetarios.

La siguiente tabla muestra los cobros por contenedor que realizan estas tres entidades gubernamentales:

Autoridad	Descripción de Servicio	Costo
Aduanas	Formulario Decreto 6 y sello	B/. 4.00 → B/. 4.00
	TAST ⁶	B/. 5.00 → B/.5.00
AUPSA*	Notificaciones por producto	B/. 2.00 → B/. 5.00
	Sello	B/. 5.00 → B/. 7.00
Cuarentena*	Sello	B/. 5.00 → B/. 5.00
	Cargo de Seguridad	B/. 0.25 → B/. 0.25
Total		B/. 21.25 → B/. 26.25

Con las nuevas tarifas de AUPSA, el incremento del costo del servicio para las tres entidades sería de B/.5.00, es decir, B/. 26.25 menos B/. 21.25. Este aumento corresponde a un 23.5% por contenedor sobre las tarifas de 2006, asumiendo una notificación por contenedor.

Las notificaciones requeridas por AUPSA son por tipo de producto que se va a trasbordar. Un contenedor puede tener diversos tipos de productos por lo que los costos por contenedor se incrementan en la proporción en que aumenta el número de diferentes tipos de productos (notificaciones) dentro del contenedor. No obstante, AUPSA indicó que la gran mayoría de contenedores sólo requiere una notificación cuando se trata de trasbordo; la cantidad de notificaciones por contenedor aumenta para los productos importados.⁷

⁶ Transhipment Fee, será modificado con la nueva ley de Aduanas.

*Solo aplica a contenedores con requerimientos de AUPSA o Cuarentena.

⁷ De acuerdo a las estadísticas de recaudación de AUPSA para el trasbordo se dan en promedio 1.01 notificaciones por contenedor.

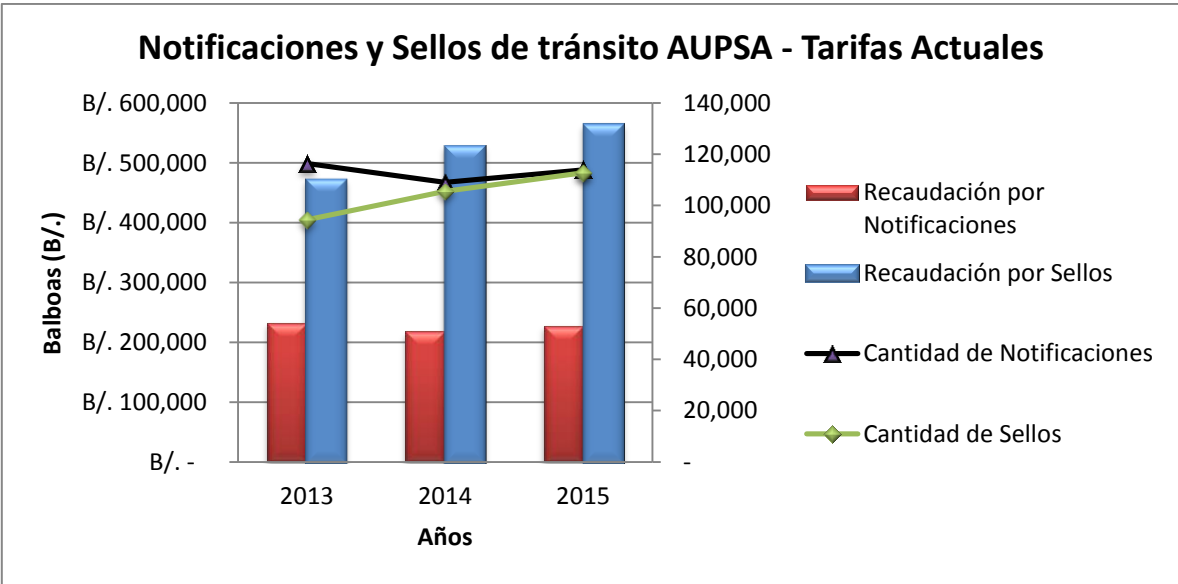
En segundo lugar, queremos estimar el impacto del aumento de las tarifas de AUPSA sobre el costo total del servicio del trasbordo, el cual es clave para determinar la competitividad de dicho servicio en Panamá. Dentro de este costo total incluimos los costos portuarios relacionados con la descarga (arribo) y subsiguiente carga (embarque) de los contenedores, los costos de traslado entre puertos y los costos gubernamentales evaluados anteriormente. Para ello, estimamos los costos portuarios por contenedor en B/. 133.00 (embarque, desembarque, fumigación, seguridad y movimientos portuarios), los costos de traslado en un rango de B/. 150.00 a B/. 300.00⁸ y de B/. 21.25 para el costo gubernamental. Con un costo total de aproximadamente B/. 500.00 por contenedor, el aumento de B/. 5 debido al aumento de las tarifas de AUPSA representa aproximadamente un aumento de 1% del costo total del servicio de trasbordo.

3. El aumento de las tarifas en la recaudación de AUPSA

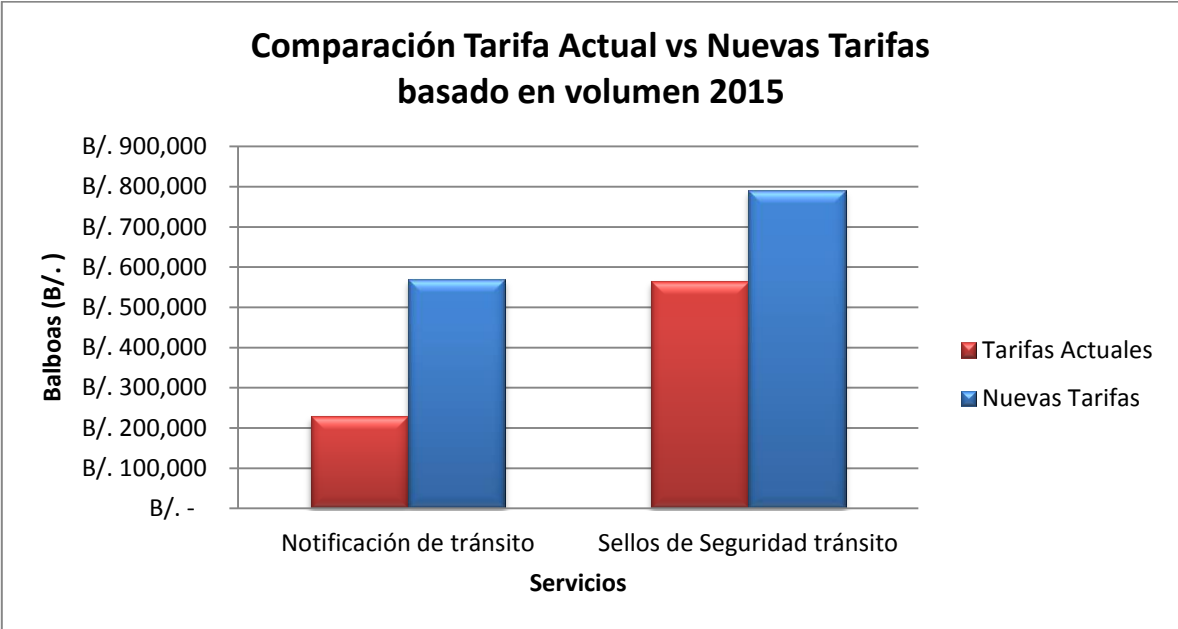
Las recaudaciones de AUPSA de los servicios de verificación de notificaciones y colocación de sellos aplican para las actividades de importación y tránsito. La actividad de tránsito para AUPSA incluye el movimiento de contenedores de un puerto a otro puerto a través del ferrocarril o por camión (trasbordo) y el movimiento de contenedores de un puerto a una zona económica especial.

En el 2015, AUPSA recaudó un total de B/. 227,800 en concepto de notificaciones de tránsito y un total de B/. 564,035 en concepto de sellos de tránsito. La siguiente gráfica muestra el comportamiento de las notificaciones y de los sellos desde el año 2013 al 2015 y las recaudaciones de cada uno de estos servicios basados en las tarifas que rigen desde el 2006. Puede observarse que la cantidad de notificaciones y las recaudaciones correspondientes permanecen prácticamente estables durante los últimos tres años. El número de sellos expedidos y las recaudaciones correspondientes muestran un aumento leve pero sostenido durante los años considerados.

⁸ Traslados por Ferrocarril B/. 150.00 a B/. 225.00, Traslados por camión B/. 150.00 a B/. 300.00



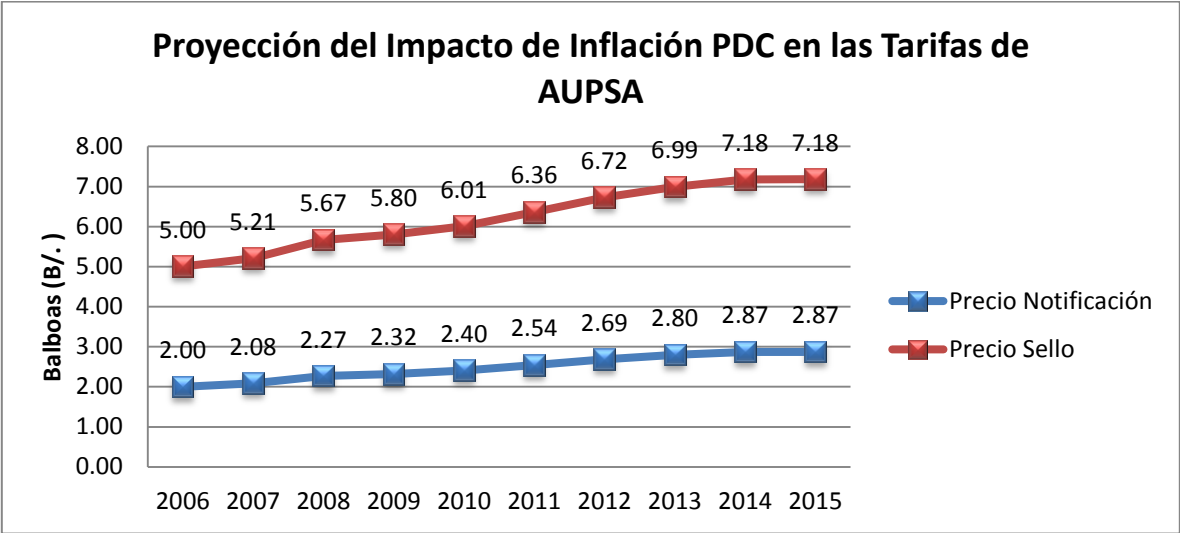
Basados en los volúmenes de 2015, en la siguiente gráfica, podemos observar el efecto del aumento de las tarifas en las cantidades recaudadas por AUPSA en concepto de notificaciones y sellos. Específicamente, la diferencia con el aumento de tarifas en la recaudación por el servicio de notificaciones es de B/. 341,700 y por el servicio de sellos es de B/. 225,614, lo que representa un total de recaudación adicional de B/. 567,314 para AUPSA.



Un aspecto importante ya mencionado es el hecho de que AUPSA no ha realizado modificaciones a sus tarifas desde que se creó la entidad (2006), mientras los costos de operación (al igual que el costo de vida) han aumentado paulatinamente por efecto de la

inflación. Esta situación deteriora el poder de compra de los ingresos captados por servicios de la institución y limita el aporte directo de la gestión disponible para la adquisición y reemplazo de activos. Esto podría causar que la calidad y efectividad de su gestión se vea comprometida.

Para evaluar el impacto de la inflación en Panamá sobre las tarifas de notificaciones y sellos, utilizamos el índice de inflación PDC⁹ para proyectar dichas tarifas si las mismas hubieran sido ajustadas por inflación anualmente. La siguiente gráfica muestra esta proyección hasta el año 2015. La extrapolación para el 2016 requeriría un estimado de la inflación para 2016.



Para los sellos se observa que el precio estimado para el año 2015 sería de B/. 7.18 lo que se ajusta a la nueva tarifa establecida por AUPSA. Sin embargo, no es el mismo caso para las notificaciones donde el precio proyectado es de B/. 2.87 y en relación con la tarifa nueva hay una diferencia de B/. 2.13 por notificación.

Conclusiones

La ampliación del Canal está redefiniendo el mapa logístico mundial. Esto se manifiesta en las grandes inversiones que realizan los principales puertos en las costas este y oeste de Norte América, Centro América y Sur América, lo cual apunta a una intensificación de la competencia por la carga. El mayor volumen de carga que pasa por el Canal es contenerizada, y el trasbordo de contenedores es el segundo negocio más importante del clúster marítimo de Panamá. Siendo el servicio del trasbordo prácticamente un producto

⁹ Índice de Inflación PDC (precio de consumidor) obtenido de <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&country=PAN&series=&period=>

básico (*commodity*), el factor precio del servicio es crítico en la decisión sobre dónde realizar el trasbordo. Durante el primer trimestre del año en curso, el volumen total del trasbordo se ha reducido con respecto al mismo período el año anterior.

AUPSA, conjuntamente con Aduanas y Cuarentena, es una entidad regulatoria del trasbordo de contenedores en nuestro país. Su misión es asegurar que los alimentos que sean introducidos o pasan a través de nuestro país no presenten un riesgo contra la salud de la población. Además del logro eficaz de su misión, AUPSA tiene como cometido facilitar el comercio a través de procesos eficientes que no representen costos y tiempos innecesarios para los usuarios, ni deterioren la confiabilidad del servicio prestado por dichos usuarios. La calidad de su operación está basada en la calificación y motivación de su personal para realizar una gestión de calidad, así como en los equipos utilizados para realizar las inspecciones y pruebas en la ejecución de dicha gestión. Desde su creación en 2006, AUPSA no ha incrementado sus tarifas.

Dentro de un ambiente de demanda decreciente, las navieras muestran preocupación por el alza de las tarifas de AUPSA, toda vez que su negocio se vería afectado doblemente, por un lado estarían recibiendo menos ingresos y por el otro, sus gastos aumentarían.

El aumento de las tarifas en lo que corresponde al trasbordo de contenedores corresponde prácticamente a los servicios de notificaciones y de sellos. Estos pasan de B/.2.00 a B/.5.00, y de B/.5.00 a B/.7.00, respectivamente, por contenedor. Dicho de otra forma, el pago de las navieras por estos servicios aumenta de B/.7.00 a B/.12.00 por cada contenedor, lo que corresponde a un aumento de 71.4%. Con respecto al pago que hacen las navieras a las tres entidades que regulan el trasbordo, el aumento representa un 23.5%. No podemos estimar el porcentaje de incremento que el aumento de las tarifas representa dentro de la estructura de costos de una naviera por carecer de información sobre dicha estructura de costos. Dentro del costo total del servicio del trasbordo, que incluye los costos portuarios, de traslado y los gubernamentales, el aumento de las tarifas representa aproximadamente un 1%.

Ajustando anualmente por inflación las tarifas de notificaciones y sellos desde el 2006 produciría tarifas de B/.2.87 y B/.7.18, respectivamente, para finales del 2015.

Basados en el volumen de actividad de 2015, el aumento de las tarifas representaría un aumento aproximado en la recaudación de AUPSA de B/.567,314.00.