

REPÚBLICA DE PANAMÁ

INSTITUCIÓN: AUTORIDAD DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA

Informe Sustantivo de Misión Oficial en el Exterior

Nombre del Funcionario: Marcos Morales, Núm. de Cédula: 4-199-101

Cargo: Economista

No. Plan. 01 Po. 238

Fecha de la Misión: Desde: 09 de octubre 2018. Hasta: 12 de octubre de 2018.

Número de Cheque: ACH 201811401275-1140 0 Monto: B/. 375.00

País: Ciudad de Brasilia, Brasil

Misión Oficial: VIII REUNIÓN ANUAL DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE COMERCIO Y COMPETENCIA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

INFORMACIÓN SUSTANTIVA

Objetivo de la Participación: Capacitarme en temas relacionados a la importancia e impacto del transporte marítimo, la infraestructura y los servicios portuarios en el comercio y la competencia en América Latina y el Caribe.

En la reunión se presentó un estudio relacionado a la competencia en el sector de servicios e infraestructura portuaria en América Latina y el Caribe, donde se analizó la competitividad portuaria, principalmente en la verificación de como diferentes países manejan aspectos de competencia, los puertos no pueden ser observados de manera separada, especialmente cuando el objeto de análisis es la competitividad, los puertos son un aparte efectiva de la cadena logística productiva, estos tienen que garantizar su conexión con otros puertos al igual que con otros sistemas de transporte, garantizar la facilidad de acceso y la proximidad a centros productivos. En atención a esto, los temas de competencia son aún más relevantes, partiendo de la base que concentraciones en cualquier parte de la cadena logística pueden afectar directamente el sector portuario, ya sea generando un trato preferencial o limitando las opciones a usuarios en beneficios de otros, en ese sentido se hace relevante la regulación de la actividad portuaria para minimizar comportamientos oportunista, cuando así se requiera.

Para el desarrollo del estudio se escogieron los 10 mayores puertos de América Latina y el Caribe, basados en la manipulación de TEU's (twenty foot equivalent unit 20*8*8), con esta metodología la muestra recoge a puertos en 9 países. Los tres primeros lugares de mayor a menor lo ocupan: Colón (Panamá), Santos (Brasil), Balboa (Panamá), es decir, los puertos panameños están situados en el primer y tercer lugar de movimientos de TEU's en América Latina y el Caribe.

En otra de las sesiones se vio el tema de competitividad y gestión de puertos, en ésta sesión se manifestó que el costo del flete marítimo y seguros asociados oscila entre el 15% y 17% del valor de las mercancías de importación para países de conectividad marítima media. Esta cifra se incrementa en 25% para el caso de los países que poseen baja conectividad, muy alta al ser comparada con el 11% de los países desarrollados, dejando en evidencia que los esfuerzos de competitividad deben concentrarse en las fases portuarias y terrestres donde es necesario mayor eficiencia y transparencia para no incrementar innecesariamente los costos logísticos totales.

En otras sesiones se abordaron temas relacionados a prácticas anticompetitivas donde varias son las restricciones a la competencia que pueden surgir en un momento dado, en atención a las características propias en cada puerto, elementos como la posición geográfica, la necesidad de equipos especializados, al igual que la capacidad instalada son algunos de los elementos que pueden jugar un rol importante, en la restricción de la competencia.

Otro de los temas abordados fue el de las concentraciones económicas en el sector servicios de infraestructura portuaria, esto básicamente porque las concentraciones inciden fuertemente en la estructura de uno o más mercados, lo que se traduce en cambios de comportamientos de los participantes.

En el segundo día de sesiones se abordó el tema “Desafíos que enfrentan los países de América Latina y el Caribe en materia de competencia y regulación en el sector del transporte marítimo”; para ello la UNCTAD presentó el estudio donde se menciona que más del 80% del comercio mundial de mercancías en volumen y más del 70% en valor, se transporta por mar y se manejan en puertos marítimos de todo el mundo, más de la mitad del comercio marítimo mundial se maneja en contenedores, lo que hace que el transporte marítimo sea clave para el comercio y el desarrollo de los pueblos, el estudio abordó el marco regulatorio del sector transporte de línea y las cuestiones conexas de la competencia de manera general, haciendo énfasis en la estructura de los mercados y las últimas novedades con respecto a la competencia y la concentración en el sector, igualmente se analizaron las dificultades que enfrentan los países en desarrollo con sus posibles soluciones políticas para promover la competencia.

Para finalizar la reunión se presentó un caso hipotético relacionado a temas de competencia en el sector marítimo, dividiéndose en grupos los participantes de tal suerte que un grupo pudiera representar la parte que estaría desarrollando acciones que pudieran ir en contra de las normas de competencia, otro grupo que representaría a los afectados por estas acciones y un tercer grupo que actuaría como tribunal o agencia de competencia, el cual escucharía los argumentos de las partes y tomaría una decisión al respecto, éste taller permitió poner en práctica muchos de los temas vistos en las jornadas, lo que permitió una comprensión más detallada de los temas tratados durante los días del evento.

Resultado (valor agregado en el desempeño de su cargo):

Contar con elementos que permiten analizar en mejor forma los aspectos relevantes en relación a competencia y regulación, en el sector del transporte marítimo, la infraestructura y los servicios portuarios sobre todo en el contexto actual de la globalización, donde es más común observar la reducción de las fronteras para los agentes económicos, al igual que las sinergias positivas que se generan en este tipo de eventos, se traducen en poder realizar evaluaciones, análisis, acorde a la actualidad que reflejan los mercados, sobre todo por lo dinámico del transporte marítimo en el contexto actual de un mundo globalizado.

El impacto en las funciones bajo su responsabilidad, será a:

Corto plazo Mediano plazo Largo plazo

Presentado por: Marcos Morales

Firma: 

Fecha: 15 de octubre del 2018

Vo. Bo. (Máxima autoridad institucional):



PARA USO DE LA OFICINA DE FISCALIZADOR GENERAL EN:

Fecha de recibido: _____ ¿Cumple el término? SI__ NO__

Comentario sobre el informe:

Firma del Fiscalizador:

Observación: Cuando la modalidad esté relacionada con una capacitación deberá adjuntar copia del certificado que otorga al Organismo respectivo.

Fundamento Legal: Artículo 271 de la ley No.72 del 13 de noviembre de 2017 “Por la cual se dicta el Presupuesto General del Estado para la Vigencia Fiscal 2018”.