ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Logística -

Setiembre 2018

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD: LOGISTICA

TRANSPORTE MARTÌMO

- Plazos de retiro forzoso de la carga de las terminales portuarias

- Competitividad logística de las operaciones del interior

- Asignación de turnos para ingreso a la terminal portuaria

- Estructura de costos de las terminales portuarias. Tarifarios.

TRANSPORTE AÉREO

- Continuidad de bodega hacia el interior de cargas arribadas a Ezeiza

TRANSPORTE MARÌTIMO

Tema: Retiro de contenedores fuera del plazo forzoso
Área: Terminales portuarias
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo / Antecedentes: Pliegos de Condiciones Generales de las Licitaciones 6/93 y 24/15 de Concesiones de Terminales Portuarias; Código Aduanero (Art. 279); Decreto 2284/91; Resolución 164/2017 (AGP).
Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017 y Noviembre 2017)
- Administración General de Puertos (Octubre 2017, Noviembre 2017, Marzo 2018 y Mayo 2018)

Consideraciones

Las terminales portuarias tienen establecido en sus tarifarios generales distintos cargos fijos para la entrega de contenedores, dependiendo de si el retiro de los mismos se produce:

- Dentro de los 5 días corridos posteriores al día del arribo del buque, es decir, dentro del forzoso.
- A partir del 6º día posterior al día del arribo del buque, es decir, vencido el forzoso.

El establecimiento del plazo de 5 días corridos para el retiro de contenedores fue concebido para evitar congestiones en el puerto por demoras en la circulación y el tráfico de contenedores, motivo por el cual se aplica un extracosto cuando el contenedor es retirado pasados esos 5 días.

A fin de graficar los extracostos generados por el retiro fuerza del forzoso, tomemos como ejemplo el concepto llamado **Cargo Global – All In** (sin perjuicio de que existen otros) cobrado por tres de las terminales que operan bajo la órbita de la Administración General de Puertos (AGP):

En muchos casos, el costo que se debe abonar de más por retirar el contenedor fuera del forzoso equivale a casi 1,5 veces el valor establecido para el retiro dentro del forzoso, es decir, los costos finales terminan siendo más del doble. Esto representa una verdadera amenaza para los costos de los importadores, dado que por muchos factores ajenos a su voluntad, el cumplimiento del forzoso es muchas veces de imposible cumplimiento.

En sus orígenes el motivo del mayor costo de la pérdida del forzoso era para obligar al importador al retiro del puerto con rapidez, es decir, que no usara el puerto como depósito. Hoy quien impide el retiro con rapidez es la propia Terminal, generando ello que el importador deba pagar por la incapacidad de aquella de entregar el contenedor en el plazo de 5 días del arribo del buque.

Propuestas

En diciembre 2017, la AGP introdujo, mediante la Resolución 164/2017, medidas de contraprueba a cumplir por parte de la terminales portuarias, que la insta a certificar ante AGP que la entrega del contenedor fuera del forzoso se debe a factores ajenos a la propia terminal, habilitándolas así a aplicar la tarifa T2.

Nuestra Entidad apoya esta medida en cuanto a que representa una mejora provisoria hasta tanto sean renegociados los nuevos pliegos de concesión. En este sentido, cabe insistir en que llegado el momento de dicha renegociación, se introduzcan las propuestas descriptas a continuación:

- **Plazo forzoso según días hábiles:** establecer que el plazo de 5 días del forzoso rija por días hábiles, y no corridos. Además de aspectos operativos que impiden el cumplimiento de este plazo, debe tenerse presente el impacto que los días no hábiles (fines de semana, feriados, etc.) tienen en la operatoria para gestionar el retiro de los contenedores.
- **Inicio del forzoso:** establecer que los días del forzoso empiecen a contar a partir del momento en que el importador tenga real disponibilidad para retirar el contenedor (es decir, a partir del cierre de depósito por parte de la terminal).
- **Suspensión del forzoso:** establecer que el curso del forzoso se suspenda si el importador demuestra interés por retirar la carga de la terminal. Por ejemplo, mediante el registro de una destinación o una solicitud de traslado a un depósito externo a la terminal. Bajo esta modalidad, cualquier factor (ajeno a su voluntad) por el que la carga no salga de la terminal dentro del forzoso, no implicará extracostos para la empresa.

Tema: Competitividad logística de las operaciones del interior
Área: Líneas marítimas / Terminales Portuarias / Transportistas terrestres
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco Normativo: Resolución 76/2016, Resolución 164/2017 y Resolución 65/2018; todas de AGP.
Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Administración General de Puertos (Octubre 2017, Marzo 2018 y Mayo 2018)

Consideraciones

La alta incidencia que tienen los costos logísticos en las operaciones de comercio exterior (no sólo por costos de agencia marítima y terminal portuaria, sino también por los fletes internos) afecta sobre todo a los operadores del interior, especialmente cuando se trata del roundtrip en tránsito aduanero, tanto en importación como exportación.

En líneas generales, el costo total por contenedor de una Puesta a FOB para un exportador de la Provincia de Córdoba parte de USD 2500 en adelante (consolidación, aduana, gastos de agencia marítima y de terminal, roundtrip en tránsito aduanero). Este valor puede representar, dependiendo del sector de que se trate (maní, alimentos, autopartes, maquinaria, bienes de consumo masivo. etc.), entre un 3% y un 50% del valor en fábrica de la mercadería a exportar, teniendo ello un alto impacto en la competitividad de las ventas al exterior.

Mediante la Resolución 76/2016, la Administración General de Puertos (AGP) estableció la no obligatoriedad de la cobertura del certificado TAP respecto al ingreso y egreso de transportes y contenedores a terminales portuarias. Entre los motivos, se indicó que su elevado costo (más de USD 80) incidía negativamente sobre la competitividad de las ventas nacionales al exterior.

Por otro lado, la sanción de la Resolución 164/2017 redujo las erogaciones por lavado, barrido, limpieza, etc., desde USD 89 hasta USD 30 en un concepto único; y estableció una bonificación de USD 29 por el manipuleo de 40" HC para exportación.

Asimismo, Administración General de Puertos (AGP) oficializó la Resolución 65/2018 mediante la cual se establece la reducción de extracostos vinculados a los contenedores 40" High Cube en exportación a partir del 1º de junio de 2018.

Finalmente, de un relevamiento realizado por CaCEC sobre el volumen de contenedores de importación y exportación por Aduana 017 (Córdoba) durante 2017, surge que el 70% de los contenedores de 40" en importación fueron High Cube; y una mayor proporción se observó en exportación (80%).

Posición

- CaCEC apoya las medidas tomadas por AGP durante 2016 y 2017, las cuales han empezado a reducir diversos costos portuarios. En tal sentido, el Estado Nacional debe continuar con estas iniciativas que reducen el nivel de costos incluidos en la Puesta a FOB de una exportación desde el interior, especialmente en lo concerniente a costos de transporte y de puerto.
- Asimismo, nuestra Entidad sostiene también que para la reducción de costos logísticos debe mantenerse el actual esquema que lleva adelante AGP, al analizar todos los cargos que recaen sobre el contenedor, y aplicar pequeños ajustes en cada uno hasta lograr una reducción total que impacte positivamente en la competitividad sin complicaciones operativas.
- No obstante, debe contemplarse un criterio amplio: importación y exportación (y no sólo ésta última, tal como sucede con el extracosto por High Cube). Tener presente sobre este punto las estadísticas referidas anteriormente acerca de la alta incidencia que dicho contenedor tiene en el volumen de importaciones de nuestra provincia.

Tema: Asignación de turnos para ingreso a la terminal portuaria
Área: Terminales portuarias
Tipo de operación: Exportación
Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Administración General de Puertos (Octubre 2017 y Noviembre 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla única de Comercio Exterior (Noviembre 2017)

Consideraciones

Los operadores han constatado ciertos problemas para el recibo de carga de exportación contenerizada por parte de las terminales portuarias. Por su posición geográfica, los exportadores del interior deben planificar en base a los siguientes parámetros de antelación:

- Mínimo tres días previos al cut-off del buque en el que se pretende cargar (esto debido a la distancia y el tiempo de transporte que tenemos entre el puerto y el lugar de carga, y viceversa).
- No mucho más allá de 5 días previos a la fecha de cut-off, ya que no se puede ingresar el contendor antes de este plazo.

Para poder solicitar el turno de ingreso a la terminal del contenedor cargado, debemos tener el número de contenedor y el número de precinto aduanero; ambos requisitos se obtienen con el contenedor ya cargado y liberado por aduana, quien otorga un plazo de 48 hs. para concluir el tránsito de exportación hasta la terminal portuaria.

Cabe mencionar que las terminales portuarias no siempre dan turnos que permitan la entrega del contendor cumpliendo los plazos establecidos por el tránsito aduanero, generando de esta manera gravosas complicaciones operativas para exportadores del interior. A saber:

- Espera por parte del transporte hasta que el turno es asignado, generando que en muchos casos empiecen a correr costos de estadía.
- Vencimiento del tránsito de exportación, y sus consecuentes trámites y costos para subsanarlo.
- Pérdida de reserva tomada por la línea marítima, roleo de carga, y nuevamente mayores costos.
- Incumplimiento de plazos de entrega al cliente externo.

Propuestas

- Mayor flexibilización en cuanto a datos necesarios para solicitar el turno a la terminal, permitiendo ello que el mismo pueda estar asignado antes de la carga y aduanado del contenedor.
- Extensión de plazos para concluir el tránsito de exportación, confiriendo así un pulmón de tiempo al transportista en caso de contingencias operativas.

Tema: Estructura de costos de las terminales portuarias. Tarifarios.
Área: Terminales portuarias
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco Normativo:
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Facilitación administrativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Administración General de Puertos (Octubre 2017)
- Administración General de Puertos (Noviembre 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla única de Comercio Exterior (Noviembre 2017)

Consideraciones

La estructura y evolución de costos portuarios amerita también una revisión por parte de las autoridades, no sólo cuanto al nivel de los costos sino también a los criterios de su aplicación, sobre todo para operaciones consideradas especiales o que presentan algún particularidad operativa.

En el tarifario de cada terminal, se observa claramente que una operación de contenedor, simple y ordinaria, conlleva la facturación de un movimiento normal y un movimiento adicional, sin explicación alguna.

A esto debemos sumar que si el contenedor es fuera de norma (OT, HC, FR), aun cuando la carga en sí no presente extramedidas, la terminal cobra un adicional por fuera de norma del 160% más de la tarifa básica, y un adicional del 160 % del movimiento adicional. Cabe destacar que muchas veces se requiere un contenedor especial no por extramedida de la carga, sino por la facilidad operativa para cargar la mercadería y/o por la disponibilidad de equipos en Argentina.

Propuestas

Se debe realizar una revisión pormenorizada de los tarifarios de las terminales portuarias a favor de una mayor transparencia en la aplicación de sus costos, la contemplación de situaciones operativas especiales reales, y la distribución justa de responsabilidades entre el operador y la terminal ante situaciones que deriven en eventuales incrementos de costos.

TRANSPORTE AÈREO

Tema: Continuidad de bodega hacia el interior de cargas arribadas a Ezeiza
Área: Logística
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo:
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad / Facilitación Operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

A principios de 2017, la Asociación Cordobesa de Agentes de Carga (ACAC) ha iniciado gestiones ante la Dirección General de Aduanas para establecer la reglamentación de la continuación de bodega hacia el interior para cargas arribada en Ezeiza.

Esta operatoria permitiría que sean las aerolíneas las que ejecuten los tránsitos hasta las aduanas del interior, directamente con las Guías Madre (MAWB); facilitando así la operatoria para que los importadores puedan nacionalizar en la aduana de su jurisdicción cargas que por sus características de peso y/o volumen debieron hacer ingresar por Ezeiza.

Asimismo, contribuiría a evitar los inconvenientes y/o contingencias de los vuelos y conexiones que hoy existen con destino final al Aeropuerto Córdoba

Posición

La Cámara de Comercio Exterior de Córdoba (CaCEC) apoya plenamente esta iniciativa y considera que la Aduana debe dar curso a la solicitud presentada, y sancionar sin más demora la resolución que instruya a la aduana de Ezeiza la instrumentación de los tránsitos de mercaderías como “continuación de bodega”.