



ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Logística -

Septiembre 2019

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD: LOGISTICA

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS (AGP)

- Plazos de retiro forzoso de la carga de las terminales portuarias
- Competitividad logística de las operaciones del interior
- Estructura de costos de las terminales portuarias. Tarifarios.

TRANSPORTE MARÍTIMO

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; Resoluciones 164/2017, 181/2018, 117/2019 y 256/2019 (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 y Noviembre 2017)
- Administración General de Puertos (Octubre y Noviembre 2017; Marzo, Mayo y Diciembre 2018)

Consideraciones generales y antecedentes

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 fuera 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 presentadas

Las propuestas inicialmente planteadas por nuestra entidad fueron las siguientes:

- **Plazo 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:** 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:** suspender el curso del forzoso 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.

Situación a partir de las Resoluciones 164/2017 y 256/2019

En diciembre 2017, se introdujo, mediante la Resolución 164/2017, una medida de contraprueba a cumplir por parte de las 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.

Asimismo, el pliego definitivo de la nueva concesión del Puerto Buenos Aires (difundido por la Resolución 256/2019) introduce modificaciones sobre el esquema de aplicación de las Tarifas T1 y T2 (plazo forzoso), tal como se detalla debajo:

21. Las Tarifas B, C, D y E incluyen CUATRO (4) días hábiles (conforme Anexo XI punto A.1) de almacenaje sin cargo. Para el caso de las Tarifas B y C los días hábiles de almacenaje sin cargo comenzarán a contarse a partir del día de cierre de ingreso al depósito declarado en el sistema informático de la aduana. Para el caso de las Tarifas D y E los días hábiles de almacenaje sin cargo se contarán hasta la fecha límite de entrega informada ("Cut Off"). En caso de suscitarse huelga de los gremios signatarios de los Convenios Colectivos con el CDT en el ámbito de la terminal que interrumpa su operatoria, ambos plazos descriptos se verán suspendidos hasta la reanudación de la operación.

Asimismo, en agosto de 2019 –y de común acuerdo con los operadores participantes en la licitación– se estableció una prórroga contractual de 1 año para los actuales concesionarios de las terminales del Puerto Buenos Aires. De esta manera, la nueva concesión comenzaría a regir a partir de mayo de 2021.

Posición

Nuestra Entidad apoya la medida de contraprueba, dado que representa una mejora basada en aspectos de responsabilidad sobre escenarios generadores de extracostos sobre la carga.

En igual sentido, las nuevas disposiciones inherentes a la aplicación de Tarifas T1 y T2 están en consonancia con propuestas elaboradas por nuestra Entidad, hecho se agradece y valora muy positivamente.

Cabe aclarar, sin embargo, que este tema permanecerá en el presente documento a los efectos de seguimiento.

<p>Tema: Competitividad logística de las operaciones del interior Área: Líneas marítimas / Terminales Portuarias / Transportistas terrestres Tipo de operación: Exportación / Importación Marco Normativo: Resoluciones 66/2010, 16/2013; 76/2016, 164/2017, 65/2018, 131/2018, 136/2018, 181/2018, 57/2019 y 256/2019 (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, Mayo y Diciembre 2018)</p>

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.

Desde 2016, la Administración General de Puertos (AGP) viene implementando distintos cambios normativos que introducen mejoras en la ecuación de costos portuarios que recaen sobre contenedores de importación y/o exportación:

- Resolución 76/2016: estableció la no obligatoriedad de la cobertura del certificado TAP (USD 89,00) respecto al ingreso y egreso de transportes y contenedores a terminales portuarias.
- Resolución 164/2017: unificó y redujo los costos por lavado, barrido, limpieza, etc., desde USD 89 hasta USD 30; y bonificó en USD 29 el manipuleo de 40" HC para exportación.
- Resolución 65/2018: estableció la reducción de extracostos vinculados a los contenedores 40" High Cube en exportación a partir del 1º de junio de 2018.
- Resolución 131/2018: estableció para exportaciones una bonificación del 100% (de USD 10,00 a USD 0,00) para el concepto ZAP (Zona de Apoyo Portuario) en terminales del Puerto Bs. As.
- Resolución 136/2018: establece la no aplicación del costo de USD 15,00 por contenedor en concepto de precintado/control de precinto.
- Resolución 57/2019: estableció la reducción de extracostos vinculados a equipos ISOTANK.

Por otro lado, de un relevamiento realizado por nuestra Entidad 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

- Nuestra Entidad apoya las medidas tomadas por AGP desde 2016 a la fecha que vienen reduciendo 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, 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 y la eliminación del ZAP. 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.
- Finalmente, cabe remarcar la urgente necesidad de mejorar los costos del transporte terrestre desde/hacia los puertos de ingreso/salida. En este sentido, el apoyo del ferrocarril será un preponderante, como así también el posicionamiento de contenedores en polos estratégicos del interior del país, que permitan eliminar el esquema del roundtrip (con flete muerto) e implementar el one-way.

Tema: Estructura de costos de las terminales portuarias. Tarifarios.

Área: Terminales portuarias

Tipo de operación: Exportación / Importación

Marco Normativo: Resoluciones 66/2010, 16/2013; 76/2016, 164/2017, 65/2018, 131/2018 y 136/2018 y 181/2018 (todas de AGP); Anteproyecto Pliego Concesión 2020.

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)
- Administración General de Puertos (Octubre 2017; Marzo, Mayo y Diciembre 2018)

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.