



Identificación y estimación del costo para una operación de comercio exterior en el Puerto de Buenos Aires

Junio 2016

Ariel Filadoro
Jorge Sánchez

Índice de Contenidos

Resumen ejecutivo	06
Introducción	07
1. La estructura de costos portuarios: aspectos metodológicos	08
Principales agentes intervinientes	08
La operación de referencia	11
Los componentes de la estructura de costos	12
2. Los costos que paga un buque por ingresar y operar en el Puerto de Buenos Aires	14
Cargos percibidos por agentes públicos	17
3. Los rubros que factura la naviera y paga el cargador (recupero de costos)	20
4. Los rubros que facturan las terminales portuarias al cargador	22
4.1. Rubros básicos para operaciones de exportación e importación.....	23
4.2. Rubros adicionales para operaciones de exportación e importación	24
5. Resultados integrados	26
Consideraciones finales	28
Índice de cuadros	30
Índice de gráficos	30
Bibliografía y fuentes.....	31
Bibliografía	31
Fuentes	31
Siglas y acrónimos	31
ANEXO I	32
ANEXO II	33

Resumen ejecutivo

Este trabajo releva los principales rubros de costos a los que debe hacer frente una carga de exportación e importación en el Puerto de Buenos Aires. Se realiza un inventario sistemático de los distintos elementos identificados como producto de numerosas entrevistas y relevamientos de fuentes diversas. Los datos expuestos incluyen, por un lado, los costos que paga un buque por ingresar al Puerto de Buenos Aires. Por otro lado, se exponen todos los ítems identificados como relevantes que son facturados a los cargadores por parte de empresas navieras y terminales portuarias.

El objetivo principal del trabajo consiste en presentar el diseño de un cuadro de costos que cuente con respaldo metodológico y permita ponderar la incidencia de los distintos rubros y agentes en los costos asociados al Puerto de Buenos Aires. En última instancia busca ofrecer información que contribuya al diseño de políticas públicas.

De acuerdo a las distintas estimaciones correspondientes a mayo de 2016 realizadas para el buque y la operación de referencia definida en este trabajo, el promedio de costos de importación y exportación en que incurre un cargador cuya carga es operada en el Puerto de Buenos Aires –sin considerar los gastos de flete marítimo ni terrestre– oscila entre USD 1000 y USD 1800 según el tipo de cargos eventuales que deba enfrentar en la terminal portuaria. La descripción metodológica que explica la composición de este valor es, precisamente, el principal aporte de este trabajo.

Introducción

El presente documento tiene como objetivo identificar y sistematizar los distintos costos que inciden sobre las cargas contenerizadas de importación y exportación en el Puerto de Buenos Aires. Básicamente, se trata de un inventario de rubros que impactan de manera directa o indirecta sobre el costo que debe pagar el cargador. Es resultado de un trabajo de identificación, selección y valuación de diferentes rubros para una operación de importación y exportación, considerando un buque de referencia y proyectando los distintos ítems sobre un contenedor de 20 pies, con el objeto de expresar los valores según la unidad de equivalencia generalmente adoptada (por TEU, o *Twenty-foot Equivalent Unit*).

En el primer apartado se detallan aspectos metodológicos y elementos que facilitan la interpretación de los datos. En particular, se caracterizan los diferentes agentes cuya intervención implica cargos y/o procedimientos sobre la carga contenerizada, tanto en el canal de acceso como en el puerto mismo. A su vez, se detallan las características del buque y la operación de referencia como forma de establecer los parámetros del modelo de costos que se propone. La definición de estos parámetros es ineludible dado que, estrictamente, los costos dependen de innumerables factores. Esta sección se cierra con un cuadro organizador de los distintos rubros de costos, para facilitar la interpretación de los resultados.

En el segundo apartado se analizan los costos que debe afrontar un buque para ingresar al Puerto de Buenos Aires tomando como punto de partida la zona de ingreso al Canal Punta Indio (Pontón Recalada), incluyendo los gastos portuarios que paga y su salida nuevamente hasta Recalada y excluyendo los cargos correspondientes al flete marítimo y al combustible. El relevamiento y exposición de estos costos apuntan a esclarecer una serie de rubros que están permanentemente sujetos a discusión, como el practicaje, el remolque, el peaje o el THC (*Terminal Handling Charge*), entre otros.

En el tercer apartado se analiza el modo en que estos cargos que pagan los buques son recuperados por las empresas navieras. En concreto, los ítems que figuran en esta sección son los que figuran en las facturas que emiten las empresas navieras a los cargadores.

En cuarto lugar se reflejan los costos generados por el manejo y movimiento de los contenedores dentro de la terminal portuaria. En este conjunto de costos se incluyen gastos vinculados al ingreso, egreso y permanencia de contenedores en la terminal portuaria. Los distintos rubros se presentan separando costos básicos –ineludibles– y costos eventuales –en los que incurre el cargador ante diferentes circunstancias–, como por ejemplo la necesidad de verificar el contenido de los contenedores o los costos por permanecer en la terminal más de un cierto tiempo. No se considera dentro de la estructura el costo del flete terrestre desde el Puerto de Buenos Aires hacia/desde orígenes o destinos de la carga.

Para facilitar la interpretación, en cada uno de los apartados se exponen los resultados parciales y, al final, se reflejan de manera integral, es decir, sumando todos los rubros relevados que son facturados explícitamente a los cargadores.

01 La estructura de costos portuarios: aspectos metodológicos

La recopilación de información tomó como punto de partida el trabajo elaborado por Sánchez y Ocvirk (2014), "Puerto de Buenos Aires: Cadena Logística de una operación de Comercio Exterior". Se adoptó la estructura de costos propuesta diferenciando los rubros que abona el buque –y que de diferentes maneras es transferido a las cargas– de aquellos que se imputan directamente a la carga contenerizada, es decir, que se pagan "por contenedor" y están originados en las actividades en tierra.

Sobre esta base se llevó adelante un proceso de revisión e incorporación de nuevos rubros como producto de entrevistas, consultas a fuentes bibliográficas e instituciones, así como diversos sitios web.

Las entrevistas realizadas incluyeron referentes del sector público y privado pertenecientes a los siguientes ámbitos institucionales: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación; Administración General de Puertos; Compañías navieras y agencias marítimas; Primera Asociación Empresaria Transporte Automotor de Cargas (PAETAC); despachantes de Aduana; agentes de cargas y diversos informantes calificados.

PRINCIPALES AGENTES INTERVINIENTES

En este apartado se describen los principales actores, públicos y privados, que intervienen en una operación logística de exportación o importación por vía marítima, delimitando la zona comprendida entre Pontón Recalada –donde se ubica el ingreso al canal que accede al Puerto de Buenos Aires– y el área portuaria.

Armador/Naviera

En general, refiere a quien dirige la explotación de la nave. La definición requiere distinguir a los siguientes agentes:

- **Propietario:** Es la persona, física o jurídica, que ostenta la titularidad del buque, independientemente de quien arme o explote el mismo. Se los conoce como *Non Operating Owners*; actualmente están proliferando fondos de inversión que dirigen recursos financieros a tales fines (García Piñeiro, 2013).

- **Armador:** Es responsable de la gestión operativa del buque, es decir, quien lo equipa y pertrecha, lo prepara para prestar el servicio de transporte: nombra al Capitán, pone la tripulación a bordo, se

ocupa del mantenimiento, gestiona los certificados reglamentarios que habiliten el buque para su explotación comercial y contrata el seguro marítimo más conveniente.

- **Empresa Naviera:** Persona natural o jurídica que realiza la gestión comercial del buque. La misma puede ser efectuada ya sea por el propietario del buque o por una persona diferente, en calidad de armador o fletador.

- **Non Vessel Operating Common Carrier o "NVOCC":** se trata de un agente, conocido como *forwarder*, con reserva de bodega en un buque que no es propio. Cuenta con la capacidad de disponer y comercializar un espacio dentro de los buques y tiene a su cargo la emisión del conocimiento de embarque.

Agente marítimo (o Agencia Marítima)

Es el representante del armador o naviera ante la ley y se ocupa de procurarle los servicios que el buque necesita mientras se encuentra en jurisdicción nacional. Se trata de una figura que está establecida en la Ley de Navegación Argentina (20094/73¹). Actúa en nombre del responsable de un buque en los puertos y ejecuta las fases terrestres del transporte marítimo, entregando y recibiendo la carga. Puede representar a varias navieras o armadores. Sus funciones son gestionar los permisos de atraque, contratar el remolque y el pilotaje, preparar la documentación para las autoridades portuarias y la aduana, etc. El agente marítimo es quien administra la carga en nombre del armador lo que implica, entre otras tareas, notificar a cada importador el arribo de la carga al puerto. La agencia marítima, para poder operar, necesariamente debe ser Agente de Transporte Aduanero (ATA²). Normalmente, es quien factura los cargos que cobra la naviera a la carga.

Agente de cargas

Es el agente de un NVOCC que junta despachos de pequeños cargadores para negociar mejores condiciones con los armadores. Hacia la carga es una especie de agente marítimo, pero dedicado a los pequeños cargadores. Necesariamente, y al igual que las agencias marítimas, para poder operar, el Agente de Cargas debe ser Agente de Transporte Aduanero (ATA)

Hidrovia S.A.

Hidrovia S.A., la concesionaria encargada de realizar el dragado y balizamiento troncal del Río de la Plata y Río Paraná, es controlada por la Dirección Nacional de Control de Concesiones de Obras, de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, de la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación.

Práctico

El servicio de practicaje está a cargo de sociedades privadas y/o cooperativas, creadas a partir de la desregulación del sistema portuario en 1991, que operan de acuerdo al Reglamento de Practicaje y Pilotaje, establecido en el Decreto 2694/91. Hasta esa fecha el servicio era prestado y administrado por la

Prefectura Naval Argentina, la que hoy es la autoridad de aplicación.

Se trata de un servicio declarado obligatorio por la Prefectura, ya que el buque necesita de la asistencia de un especialista al navegar en zonas restringidas, tanto canales como en el interior de los puertos.

Técnicamente se diferencia el pilotaje del practicaje. El primero es el servicio de asesoramiento en navegación en los canales principales y ríos, mientras que el practicaje es el mismo servicio, pero en los canales secundarios e interior de los puertos. Más comúnmente se conocen en realidad ambos como prácticos, diferenciándolos en "práctico de río" y "práctico de puerto".

Las empresas operadoras se encuentran agrupadas en la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje. Según el último censo de Prácticos, que data del año 2009, la cantidad de prácticos en la zona del Río de la Plata era de 113 ("prácticos de río"), mientras que en la zona del Puerto de Buenos Aires alcanzó unos 27 ("prácticos de puerto"), todos ellos pertenecientes a las 8 empresas que operan en esta zona. En la zona del Río de la Plata operan 7 de estas empresas y en la zona del Puerto de Buenos Aires, 5. El detalle de las empresas operadoras se adjunta en el Anexo I.

Remolcador

El servicio de remolque tiene por objeto garantizar la seguridad de las maniobras del buque en ríos y canales a través del apoyo de ciertas embarcaciones que complementan sus sistemas de gobierno. En el Puerto de Buenos Aires el uso de remolque de maniobra es declarado obligatorio por la Prefectura y prestado por empresas privadas (actualmente unas seis) que cobran por el servicio.

La cantidad de remolques depende de la eslora del buque (los buques de más de 115 metros de eslora requieren dos remolques), el lugar donde exactamente recale el buque y cómo es la maniobra. Para acceder al Puerto de Buenos Aires el servicio de remolques se toma aproximadamente a partir del Km 6,0 del Canal de Acceso.

¹ "El agente marítimo designado para realizar o que realice ante la aduana las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto argentino, tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo" (art. 193).

² El ATA es un auxiliar del servicio aduanero que da ingreso y egreso al medio transportador. Es responsable ante el fisco por los contenedores que se importan y exportan y no por su contenido. En nuestro país es además quien brinda la información requerida por el sistema aduanero Malvina (ex sistema María, vigente hasta el año 2010).

Sereno de buque

El servicio de estos agentes consiste en la custodia y seguridad de buques y mercaderías en puerto. Es la Prefectura quien dictamina que es necesario contar con un sereno en la "planchada" (escalera que sube al buque) durante toda su estadía.

Los Serenos se encuentran agrupados en el Sindicato de Serenos de Buques, quienes son habilitados para su trabajo por la Prefectura Naval Argentina. Los ingresos de los Serenos se establecen en el convenio colectivo de trabajo firmado entre el Sindicato y el Centro de Navegación, que opera como la entidad patronal. El convenio vigente rige a partir de junio de 2015, estando próximo a su renovación.

Terminal portuaria

Se trata de la unidad operativa de un puerto habilitada para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios. Incluye tanto la infraestructura como las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.

De esta definición se desprende lo siguiente:

- La terminal se encuentra en el interior de un puerto, en el que a su vez pueden existir distintas subunidades, también denominadas "terminales".
- Una terminal puede tener uno o varios muelles.

Cargador

Es el dador o receptor de la carga según se trate de una exportación o una importación. Se trata del agente que afronta los costos "en última instancia" y que, típicamente, paga aquello que le factura la naviera –a través de su agencia marítima– y aquello que le factura la terminal portuaria³.

Despachante de aduana

Es una persona de existencia visible que se encuentra habilitada para gestionar ante el Servicio Aduanero,

en nombre y por cuenta de un tercero, las diligencias y los trámites relativos a la introducción y extracción de mercaderías y demás operaciones aduaneras. El despachante es el responsable por la mercadería y de alguna forma es un auxiliar externo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP). Puede o no ser la misma figura que el ATA aunque su responsabilidad es mayor.

Agentes públicos

Existen diversas instituciones públicas que intervienen en la operatoria portuaria (en algunos casos con servicios arancelados). Cabe destacar a: Administración General de Puertos (AGP)⁴, SENASA, el Ministerio de Salud, Aduana, Dirección Nacional de Migraciones y Prefectura Naval Argentina.

Instituto Verificador del Transporte (IVETRA)

El IVETRA, que opera únicamente en el Puerto de Buenos Aires, se encarga de brindar un servicio de estacionamiento a los camiones que se dirigen al Puerto de Buenos Aires, tarea por la que cobra un arancel bajo el concepto de Control de Tránsito Vehicular Portuario (CTVP).

Transporte Argentino Protegido (TAP)

El TAP, administrado por el IVETRA, es un seguro para contenedores, que cubre la mercadería y daños a terceros, en el tramo corto entre el puerto y los depósitos que se encuentran en su casi totalidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Rige desde el mes de junio de 2011 en los ámbitos del Puerto de Buenos Aires y del Puerto de Dock Sud, en cumplimiento de los acuerdos suscritos con la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA), el Centro de Navegación y la Cámara de Terminales de la República Argentina, bajo la auditoría de la CIRA y las inspecciones de Bureau Veritas.

LA OPERACIÓN DE REFERENCIA

Para poder lograr una estimación de los costos que un contenedor debe pagar por distintos conceptos en una operación de exportación e importación, en primer lugar, se estableció una línea demarcatoria entre los rubros a incluir y los rubros excluidos del relevamiento. Se decidió considerar los distintos costos que están vinculados específicamente al Puerto de Buenos Aires, lo que implicó establecer como punto de inicio de la operación de referencia el Pontón de Recalada. Esta decisión supone que es en este punto en donde el buque comienza a incurrir en costos específicos que se requieren para ingresar a Buenos Aires⁵. A los efectos de excluir factores que dificulten la identificación de los costos asociables al Puerto de Buenos Aires y de simplificar la interpretación de los resultados, se decidió no incluir en ningún cuadro de este trabajo los cargos por flete y por combustible (*bunker adjustment factor* o BAF). De este modo, los costos relevados no dependen del origen de las cargas de importación ni del destino de las cargas de exportación. Del mismo modo, fueron excluidos los costos de flete terrestres que vinculan al Puerto de Buenos Aires con orígenes (o destinos) de las cargas de exportación (o importación).

Para poder detallar los costos que debe afrontar un buque por recalcar y operar en el Puerto de Buenos Aires fue necesario definir un "buque de referencia", dado que la mayoría de los cargos que paga dependen de sus dimensiones.

Cabe señalar que el tamaño de los buques portacontenedores, a nivel mundial, viene creciendo año tras año, hecho que no es ajeno a los que operan en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud (García Piñeiro, 2013). En efecto, según los registros relevados

por Prefectura Naval Argentina de buques que cubrieron el trayecto Recalada-Buenos Aires, el buque promedio portacontenedores del año 2013 tenía un Tonelaje de Registro Neto⁶ de unas 31 mil toneladas, mientras que en los años 2014, 2015 y en el primer trimestre de 2016, esos guarismos fueron de 34 mil, 36 mil y 37 mil toneladas respectivamente. De la misma manera creció la eslora media desde unos 252 metros en 2013, a unos 264 metros en la actualidad.

Para el costeo de la operación de un buque, se consideró como representativo al buque promedio del año 2015, cuyas dimensiones son las siguientes:

Eslora: 263,7 metros
Calado real: 9 metros
Calado de diseño: 13,4 metros
Toneladas de Registro Neto (TRN): 36.417
Capacidad máxima: 7.500 TEUS.

También fue necesario definir el volumen de contenedores que embarcó y desembarcó en Buenos Aires. Así, la escala de la operación adoptada para este buque de referencia asciende a 921 contenedores llenos, lo que equivale a 1485 TEUs⁷; el 37% de los cuales corresponden a exportación y el 63% a importación. Estos valores fueron estimados a partir de la cantidad de contenedores operados en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud, por un lado, y la cantidad de barcos registrados por Prefectura Naval Argentina para el trayecto Pontón Recalada-Puerto de Buenos Aires (incluyendo Dock Sud).

El tiempo de navegación entre Pontón Recalada y el Puerto de Buenos Aires es de 12 horas de ida y otras 12 de regreso. El lugar teórico de atraque de este

⁵ En otras palabras, hasta tal pontón, navegó en aguas que no obligan al capitán a contar con ningún tipo de asistencia para la navegación del buque ni tampoco, dada la profundidad y características de las aguas, es preciso el dragado ni el balizamiento. Este buque de referencia, concebido como una unidad de transporte, llega hasta el Pontón de Recalada proveniente de un puerto extranjero luego de incurrir en costos "normales", lo que significa que se trata de los mismos costos que debe afrontar en cualquier lugar del planeta (asociados a la tripulación, el combustible y la amortización del capital, fundamentalmente).

⁶ La medición de la capacidad cúbica de todo el espacio cerrado de un buque (bajo cubierta, entrepuentes y cubierta principal) se denomina "tonelaje de registro bruto" (TRB) y corresponde al volumen de todo el buque, la misma medida, con exclusión del espacio dedicado a la operación del buque (maquinarias y camarote para la tripulación) se llama "tonelaje de registro neto" (TRN). Es esa la medida que se emplea en nuestro sistema portuario para calcular diferentes tarifas.

⁷ Esta relación entre TEUs y contenedores (box) surge de la cantidad de contenedores de 20 pies y de 40 pies operados en Buenos Aires. Si todos los contenedores operados fueran de 20 pies, la cantidad de contenedores (box) coincidiría con la cantidad de TEUs. Dado que es muy frecuente el uso de contenedores de 40 pies, estas unidades de referencia difieren. En 2015, según datos de AGP, el Puerto de Buenos Aires movió 675 mil TEUs en 418 mil contenedores; en otras palabras, cada 100 TEUs registrados se movieron 62 contenedores.

³ Cabe aclarar que, si bien las modalidades de facturación dependen de diversas circunstancias, la facturación realizada directamente al cargador por parte de la naviera –a través de la Agencia Marítima– y la terminal portuaria tiende a prevalecer, con el objeto de evitar pagos de tributos que, como los ingresos brutos, aumentan a medida que crece el número de intermediarios. Lógicamente, cualquier cargador que delega la logística en un solo responsable, probablemente reciba los cargos en una sola factura.

⁴ La Ley 24.093/92 dispuso que la AGP siguiera cumpliendo la función de Autoridad de Aplicación y ente de contralor del cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios de las terminales privadas que operan en el Puerto de Buenos Aires, hasta que se efectivice el traspaso a la ciudad.

buque de referencia es la Dársena C de Terminales Río de la Plata. La estadía en muelle es de 24 horas durante un día de semana (hábil). Se estima que la tripulación media ronda las 30 personas. Se toma en cuenta que transporta carga "normal" (no es insalubre, peligrosa, ni refrigerada).

Los costos que las navieras pagan por todo concepto para entrar y salir de Buenos Aires se prorratearon tomando como base la cantidad de contenedores llenos de importación y de exportación de la operación de referencia anteriormente citada. Los cálculos se efectuaron tomando como parámetro un contenedor de 20 pies, de modo que todos los valores puedan ser expresados para "un TEU" como unidad de referencia, lo que apunta a simplificar la medición y su representación.

Los cargos que las navieras, a través de las agencias marítimas, facturan a los cargadores fueron estimados a partir de tarifarios disponibles en la web⁸ así como por la consulta a facturas de agencias marítimas, tomando valores promedio de los cargos más frecuentes.

En cuanto a los rubros que afectan a la carga en la terminal se tomó como referencia un conjunto de "cargos básicos" para un contenedor de importación y exportación –por ejemplo, dentro de los cinco días forzados⁹ y sin verificación aduanera– y, por separado, se agregan "rubros adicionales" que tienden a incidir de manera muy significativa y con una frecuencia que, según diversos informantes calificados, es alta. En

efecto, distintos despachantes de aduana señalaron que es poco frecuente retirar un contenedor de importación dentro de los cinco días.

Los valores que se reflejan en este trabajo corresponden a un relevamiento realizado durante el mes de mayo de 2016.

Por último, cabe señalar que la operación que se estima no está alcanzada por ningún tipo de "descuento por escala". En los diferentes rubros de costos, desde aquellos que afectan al buque hasta los involucrados en la terminal, existen bonificaciones que se realizan a aquellos agentes (navieras, cargadores) que cuentan con operaciones de gran volumen. En la práctica, los valores consignados se corresponderían con el tipo de estructura tarifaria que enfrenta una Pyme en los distintos segmentos. Claramente, las empresas de mayor envergadura no sólo tienen capacidad de fijar precios a sus clientes, sino que también negocian en mejores condiciones con sus proveedores, obteniendo tarifas más convenientes. Por ejemplo, en relación con los buques, la tarifa por servicios de practicaje o remolque que paga una gran empresa naviera que ingresa un buque por semana seguramente resulta inferior en comparación con una empresa que realiza dos viajes al año; análogamente, la tarifa por contenedor en concepto de despacho de aduana que paga un cargador que importa (o exporta) cinco mil contenedores al año no es la misma que paga quien importa (o exporta) un solo contenedor.

LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

A los efectos de introducir un marco de referencia en el cual se inscriben los diferentes rubros de costos, a continuación se presenta un cuadro donde se sintetiza el modo en que inciden los diferentes ítems que son tratados en el trabajo.

Se trata de un cuadro en el cual se muestran los costos que paga un buque –cuadrante A1– y el modo en que la naviera recobra estos cargos a través de la agencia marítima –cuadrante A2–. Debajo se reflejan los costos que enfrentan las terminales portuarias –cuadrante B1– y, básicamente, los rubros que facturan a los cargadores –cuadrante B2–.

⁸ Hapag-Lloyd y Maersk.

⁹ El concepto será explicado más adelante.

CUADRO 1: COSTOS Y RUBROS FACTURADOS POR BUQUES Y TERMINALES

	1. Costos pagados		2. Rubros que son facturados a la carga		
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	Cargos percibidos por agentes privados.	Peaje para buque de referencia	Rubros que Factura la Naviera a la carga (no incluye flete ni BAF)	Cargo de Peaje (River Plate Toll Fee)	
		Estiba y desestiba		Estiba y desestiba (THC)	
		Practicaje		Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	
		Remolque		Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)	
		Servicio de vigilancia y sereno		Cargo por Área de Control de Emisiones (ECA) acordado en la Conferencia del Pacífico	
	Cargos percibidos por agentes públicos	Honorarios de agencia marítima		Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order)	
		Tarifa a los buques de Ultramar (AGP)		Cargos por gestión de documentos (Documentation Fee)	
		Tarifa por uso del muelle (1era andana - amarre y desamarre - AGP)		Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge)	
		Faros y balizas - AGP			
		Libre Plática			
B. Por la Terminal Portuaria	Agentes públicos	Canon por concesión	Cargos por cuenta de AGP	Tasas a las cargas (AGP)	
		Tasas a las cargas (AGP)	Cargos percibidos por la terminal	Manipuleo dentro de los 5 días Gate IN/OUT	
	Costos operativos y de infraestructura			Cargos adicionales percibidos por la terminal	Manipuleo consolidado adicional por encima de los 5 días
					Almacenaje de 1 a 15 días (por día. Ej. 7 días)
					Lavado del contenedor
					Control del precinto
					Verificación sobre el camión
					Barrido del contenedor
					Movimiento extra de carga (1 movimiento)
					Fuera de medida dentro de los 5 días
Cargos percibidos por otros agentes			Cargos percibidos por otros agentes	Cargo por pago remoto	
				Control de tráfico vehicular portuario (IVETRA)	
				TAP	
				Despachante de Aduana	

(*) No se incluyen los costos operativos ni de capital ni los ingresos por flete y combustible (Bunker adjustment factor) por considerarse rubros que no dependen de las especificidades del Puerto de Buenos Aires

Fuente: Elaboración Propia

Al visualizar los rubros por columna, en los cuadrantes A1 y B1, se puede identificar una serie de ítems que componen costos "estructurales" del Puerto de Buenos Aires. Se trata de conceptos que internalizan las navieras y las terminales portuarias en sus costos y que inciden indirectamente sobre los montos que efectivamente paga la carga.

En la columna derecha –cuadrantes A2 y B2–, se observan los principales rubros que tiene que pagar un cargador para realizar una operación de comercio exterior, sin incluir en ellos a los fletes marítimos y terrestres ni al bunker de la naviera. Esta perspectiva se corresponde con un enfoque "micro" en tanto son los rubros que enfrenta la empresa importadora o exportadora y que tiene que abonar de acuerdo al detalle que figura en las respectivas facturas (de la naviera a través de su agencia marítima y de la terminal portuaria).

02 Los costos que paga un buque por ingresar y operar en el Puerto de Buenos Aires

Tal como fue señalado en la introducción, los contenidos de este apartado resultan de suma importancia para comprender y evaluar críticamente hasta qué punto existen elementos que hacen del Puerto de Buenos Aires un destino que exige pagar costos diferenciales. A continuación se detallan los costos relevados que debe afrontar el buque de referencia al ingresar al Puerto de Buenos Aires o Dock Sud. Aún a riesgo de incurrir en reiteraciones conviene señalar que se trata de costos que paga el buque y que luego procurará recuperar o recobrar mediante los cargos que facture a la carga de forma explícita o no, ítems que se detallan en el apartado 3 de este trabajo.

Peaje (Hidrovia)

El sistema tarifario de peaje se implementa para solventar el dragado y el balizamiento de la vía navegable y es obligatorio para toda embarcación usuaria de las vías navegables incluidas en la concesión (sólo se exceptúa del pago a los buques y artefactos navales de las Fuerzas Armadas, a los buques afectados al servicio del poder público y a las embarcaciones científicas y deportivas).

El sistema tarifario no contempla si el buque se encuentra en plena carga, parcialmente cargado o en lastre. Se sustenta en el principio de considerar el servicio potencial ofrecido por la vía navegable y no en la prestación efectivamente realizada.

Para el cálculo tarifario se establecieron en la vía navegable secciones y subsecciones, con lo cual el recorrido de una embarcación será la suma de trayectos elementales entre ellas. Identificando las secciones que corresponden al punto de salida y al de llegada, el cuadro tarifario y la ecuación correspondiente permiten obtener el monto de la tarifa que se deberá abonar.

Es la Prefectura quien registra el movimiento del buque y da aviso a la concesionaria. Luego, el pago se realiza en el último punto que toca el barco antes de salir del sistema. La concesionaria suele facturar directamente a las agencias marítimas, con las que por lo general se establecen cuentas corrientes para generar agilidad. Es raro que existan demoras en los pagos.

La obligación del pago no está relacionada con el atraque en el puerto, sino únicamente al uso de la vía navegable concesionada.

El comprobante de pago es requisito indispensable para la autorización de zarpar. También debe ser exhibido en las próximas escalas para constatación de los puertos de origen y destino que definen cada trayecto elemental.

El sistema de peaje responde a un esquema distributivo del costo fijo anual. El tránsito de un buque por un canal no provoca un costo directo determinado, sino que la conservación del canal debe ser solventada por todos los usuarios que realicen actividad comercial.

Los costos de la vía navegable se subdividen en los costos de dragado y de balizamiento, con lo cual la tarifa de peaje tiene que ver con ambos. Por eso la tarifa se puede expresar como la suma de un monto originado por los precios de dragado más otro por los de balizamiento.

Esto último se origina en el precio de los trabajos en las balizas de la vía navegable. Dado que el aprovechamiento de las obras de balizamiento es mayor cuanto mayor es el porte de la embarcación, las tarifas resultan proporcionales al tamaño del buque.

En cuanto al dragado, los distintos tipos de buques que utilizan la vía navegable son quienes

demandan las características de diseño del canal, fundamentalmente el ancho y la profundidad. Por eso la tarifa no tiene una relación directa con el TRN de cada barco, sino a través de un factor de corrección por calado¹⁰.

La ecuación final tendrá en cuenta el precio unitario de balizamiento y el precio unitario correspondiente a las tareas de dragado (más el factor de corrección por calado).

Dadas las secciones, el precio por recalcar en Exolgan es exactamente igual al que corresponde por recalcar en el Puerto de Buenos Aires. La Plata, en cambio, por encontrarse en otra sección más próxima al inicio de la Hidrovia, abonará algo menos.

En el Pontón Recalada, donde comienza la vía navegable hacia los puertos de contenedores del Área Metropolitana, se pueden registrar demoras por la espera para contar con el permiso de ingreso al canal, ya sea por congestión de tráfico o porque buques gaseros o cruceros, que tienen reserva de canal, están transitando por la vía navegable. Estas demoras no fueron imputadas a la estructura de costos.

El peaje pagado por el buque de referencia se prorrateó de acuerdo al número de contenedores correspondiente a la operación de referencia. Tal como se señaló, es de 921 contenedores (338 de exportación y 583 de importación), equivalentes a 1.485 TEUs. El valor que pagan las navieras, como se verá más adelante, es recobrado en las facturas a los dadores (o receptores) de carga de exportación (o importación) junto con los cargos de flete y combustible (*Bunker Adjustment Factor* o BAF), entre otros.

El monto de peaje estimado para el buque de referencia es de USD 73.471 por el recorrido completo (ida y vuelta), entre Pontón Recalada y TRP.

Practicaje y pilotaje

Las tarifas dependen del tamaño del barco y del recorrido, que también se organiza en secciones.

El costo incluye una tarifa básica (determinada por el Coeficiente Fiscal de la embarcación) y diversos adicionales (administración, posicionamiento, navegación continua, traslados terrestres, embarque y desembarque del práctico, estadía en Recalada). Lo más frecuente es que las navieras contraten el practicaaje y pilotaje con la misma empresa.

Como resultado de diversas consultas a especialistas, se estimaron los costos por navegación de entrada y salida en USD 44.680, por el pilotaje y el practicaaje, para el buque de referencia. Existen distintos referentes que critican el valor de este servicio, lo que genera polémicas reiteradamente¹¹.

Si bien estos rubros, al igual que el remolque, corresponden al costo por ingresar al Puerto de Buenos Aires, las navieras no los recuperan de forma explícita en sus facturas, tal como lo hacen con el peaje o el THC.

Remolque

Su costo varía en función de las características de la embarcación que se quiere remolcar, la distancia recorrida y la cantidad de remolcadores que hace falta utilizar. También difiere si el remolque se realiza en horarios hábiles o inhábiles.

Al igual que en el caso del practicaaje y pilotaje, se trata de una actividad que periódicamente es puesta en cuestión, en tanto a las embarcaciones les resulta obligatorio contratar el servicio y los oferentes son unas pocas empresas.

Las navieras argumentan que con la incorporación de propulsores azimutales¹² a los buques ya no es

¹⁰ Las embarcaciones que calan a menos de 15 pies (4,58 metros) no pagan dragado, solo balizamiento. Cabe destacar que no hay ningún buque portacontenedores que cale a menos de 15 pies.

¹¹ Ver nota del Suplemento Comercio Exterior de La Nación, del martes 7 de junio de 2016 titulada "Abrumados por los costos".

necesario el remolque, porque tienen mayor capacidad de maniobra. La mayoría de las fuentes, no obstante, asegura que sí hace falta, por un tema de seguridad, sobre todo en buques gaseros. Su adopción también se vincula con las condiciones hidrometeorológicas – sobre todo del viento y la corriente–.

De acuerdo a la operación caracterizada y las medidas del buque (más de 115 metros de eslora), que requiere de dos remolcadores, los costos serían de aproximadamente USD 39.000.

Servicio de vigilancia y sereno

El servicio de los serenitos prevé tarifas diferenciales según el tipo de carga que transporte el buque: carga normal, carga insalubre o carga peligrosa. Y se computa por jornales de 6 horas que varían de acuerdo a si el horario es hábil o inhábil, si se trata de días de semana, o bien sábados, domingos o feriados.

Considerando que el buque de referencia permanece 24 horas y que lleva carga normal, se considera un total de cuatro jornales –dos de horario hábil (\$650 c/u) y dos de inhábil (\$964 c/u)–. A eso debe añadirse un 63% del total en concepto de cargas sociales y un monto de \$160 de viáticos para cada jornal. La suma total asciende a \$5.901 que, al cambio oficial de \$14,14 correspondiente a mayo de 2016, equivale a USD 585,03.

Estiba, desestiba y otros

Según distintos informantes calificados, los precios que la terminal cobra a las navieras se encuentran "comoditizados" y, prácticamente, son similares en distintas partes del mundo. No obstante, distintos referentes de las empresas navieras señalaron que estos costos en realidad pueden variar.

Además, las terminales cuentan con la capacidad de cobrar al buque "servicios adicionales" como provisión

de agua, alimentos, etc. Pero esto no ocurre siempre y, además, se trata de montos poco significativos de los costos portuarios.

Los cargos que cobran las terminales a las navieras deben cancelarse 24 horas antes de la operación portuaria.

Entre la bodega y la plazoleta, y viceversa, existen cargos de estiba y desestiba. El servicio es cobrado directamente a la naviera por las terminales.

Estos cargos se cobran por contenedor y resultan difíciles de estimar, ya que forman parte de un arreglo comercial privado entre la terminal y la naviera. Se trata de contratos de corta a media duración –como máximo los acuerdos tendrían dos años– y pueden variar muchísimo en función de las necesidades particulares que pueda tener una terminal¹³ así como por las cambiantes condiciones del mercado.

De acuerdo a fuentes consultadas el costo oscilaría en USD 90 por contenedor, con lo cual para la operación de referencia alcanzaría los USD 133.683.

Honorarios de la agencia marítima

Representan el cargo por los servicios que la agencia marítima presta a la naviera por las tareas que lleva adelante a su cargo, tal como fue señalado anteriormente.

Si bien estos cargos son sumamente variables en función de la negociación de la agencia con el armador, de acuerdo a las fuentes consultadas, el mismo oscila normalmente entre el 1,5% y el 2% del costo de flete más combustible (BAF).

Para los datos de referencia esto implica una suma cercana a los USD 7 por contenedor¹⁴.

CARGOS PERCIBIDOS POR AGENTES PÚBLICOS

La Administración General de Puertos (AGP), cuya jurisdicción es el Puerto de Buenos Aires, percibe aranceles por los siguientes conceptos: tarifa a los buques, tarifa por uso del muelle y faros y balizas. Una vez que el buque atraca en el muelle sube una "comitiva" integrada por cinco organismos: el Ministerio de Salud (para examinar a la tripulación), el SENASA (lleva adelante un control sobre la gestión de residuos), Migraciones (revisa la documentación de la tripulación), Aduana y Prefectura. Salvo en el caso de Prefectura, los servicios de los otros cuatro agentes se encuentran arancelados.

Tarifa a los buques (AGP)

Según el tarifario de AGP, "Comprende la utilización por parte de los buques o artefactos navales del conjunto de infraestructura y superestructura portuaria, del que deriva la prestación de los servicios de carácter general necesario para la realización de operaciones de cualquier naturaleza y origen. Base: Por TRN o fracción y por cada ingreso a Puerto, con la tarifa vigente a la fecha del zarpado de la embarcación." El costo para el buque de referencia es de USD 13.536 (USD 0,30 por TRN)

Tarifa por uso del muelle (AGP)

"Comprende la utilización de muelle e instalaciones destinadas para el atraque de buques o artefactos navales, como así también el dragado y mantenimiento de profundidades al pie de los mismos. Son aplicables al atraque de buques o artefactos navales en muelles u otras instalaciones portuarias destinadas a tal efecto". Se toman como base las TRN o fracciones diarias, con la tarifa vigente a la fecha del zarpado de la embarcación. Para un buque de 36.417 TRN corresponde pagar USD 4.512 (USD 0,10 por TRN).

Faros y balizas (AGP)

Comprende el uso por parte de las embarcaciones de

las ayudas a la navegación existentes en los canales de acceso y en las bocas de entrada a los puertos. En la Argentina es cobrado por la AGP. Hay quienes advierten que se trata de una doble imposición, ya que el peaje –como se señaló– tiene un componente por balizamiento. Otros aducen que no, que se trata de diferentes costos: en un caso por el balizamiento del canal y, en otro, del puerto.

El monto del cargo surge de aplicar un coeficiente de \$0,0605 por TNR –toneladas de registro neto– (para el buque de referencia USD 2.730), lo cual no varía de acuerdo a la estadia del buque.

Libre plática (Ministerio de Salud)

Es la autorización para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros y cargas. En la Argentina es competencia de la Dirección Nacional de Registro, Fiscalización y Sanidad de Fronteras (dependiente del Ministerio de Salud) emitir el certificado de "Libre Plática" y/o Certificado de Exención del Control a Bordo y/o Certificado de Control de Sanidad a Bordo. Por eso los aranceles que emergen de la emisión de estos documentos sanitarios se cancelan en la Tesorería General del Ministerio de Salud.

¹² Un propulsor azimutal consiste en una hélice que puede orientar su impulso girando alrededor de un eje vertical. Este giro es completo (360°) lo que mejora la maniobrabilidad haciendo incluso innecesario el timón. Parte de los mecanismos necesarios para el funcionamiento están encerrados en una góndola, delante o detrás de la hélice. Es similar a las lanchas fuera de borda pero con mayor posibilidad de giro y mayor tamaño.

¹³ En el caso de TecPlata, distintas fuentes señalaron que, para atraer navieras, ofrecía no cobrar este cargo en los primeros meses de operación.

¹⁴ A los efectos de tomar una base de flete más combustible (BAF) verosímil, se consideró un par origen-destino entre Lejano Oriente y Buenos Aires por un total de USD 500 (USD 375 de BAF y USD 125 de flete).

En las proximidades de un puerto se conoce como "zona de libre plática" al lugar donde un buque espera a que las autoridades sanitarias le concedan permiso de atraque, una vez comprobado el buen estado sanitario de la tripulación y pasajeros.

El Decreto N° 1527/01¹⁵ actualiza los montos de los aranceles para la emisión de certificados vinculados a la actividad naviera, entre ellos la emisión de la "Libre Plática" y el "Certificado de Exención del Control a Bordo y/o Certificado de Control de Sanidad a Bordo"¹⁶.

En otras palabras, la Libre Plática es un mensaje que el capitán envía a la autoridad pertinente cuando el buque entra en aguas argentinas para informar que ninguno de los tripulantes presenta síntomas de enfermedades que podrían resultar contagiosas. También es importante que notifique en esta forma de qué puerto viene.

El cargo por "libre plática" –que se paga en pesos– se calcula de acuerdo a una fórmula preestablecida¹⁷. Al valor resultante se le agregan los viáticos del Inspector de Sanidad. Para el buque de referencia el valor es de \$5.142, lo que equivale, según el tipo de cambio del BCRA promedio durante mayo de 2016 (\$14,14¹⁸ por dólar), a USD 364.

SENASA

La inspección que realiza el SENASA también es arancelada, tal como ocurre en otras partes del mundo. SENASA sube al buque una vez que atracó en el muelle, como parte de la comitiva que también integran Migraciones, el Ministerio de Salud, Aduana y Prefectura. En ese caso realiza lo que se llama "control de rancho", que no tiene que ver con la carga transportada sino con el buque en sí, concretamente con su gestión de residuos.

SENASA realiza inspecciones a buques las 24 horas del día los 365 días del año. Para eso implementa un sistema de guardias pasivas de 24 horas que inician el turno a las 16 horas culminando a las 16 horas del día siguiente. Los detalles de la inspección pueden verse en el Anexo II. El costo estimado asciende a USD 843.

Migraciones

Corresponde al embarque y desembarque de miembros de tripulaciones extranjeras, que se calcula de USD 600 para la entrada y otro tanto para la salida, con lo cual sería de USD 1.200 para nuestro buque.

Costos al buque

Sintetizando lo expuesto hasta aquí, un buque que ingresa al Puerto de Buenos Aires enfrenta, según los valores estimados, los siguientes costos.

CUADRO 2: COSTOS QUE PAGA UN BUQUE PARA INGRESAR AL PUERTO DE BUENOS AIRES.

EN USD Y %, TOTALES Y POR TEU

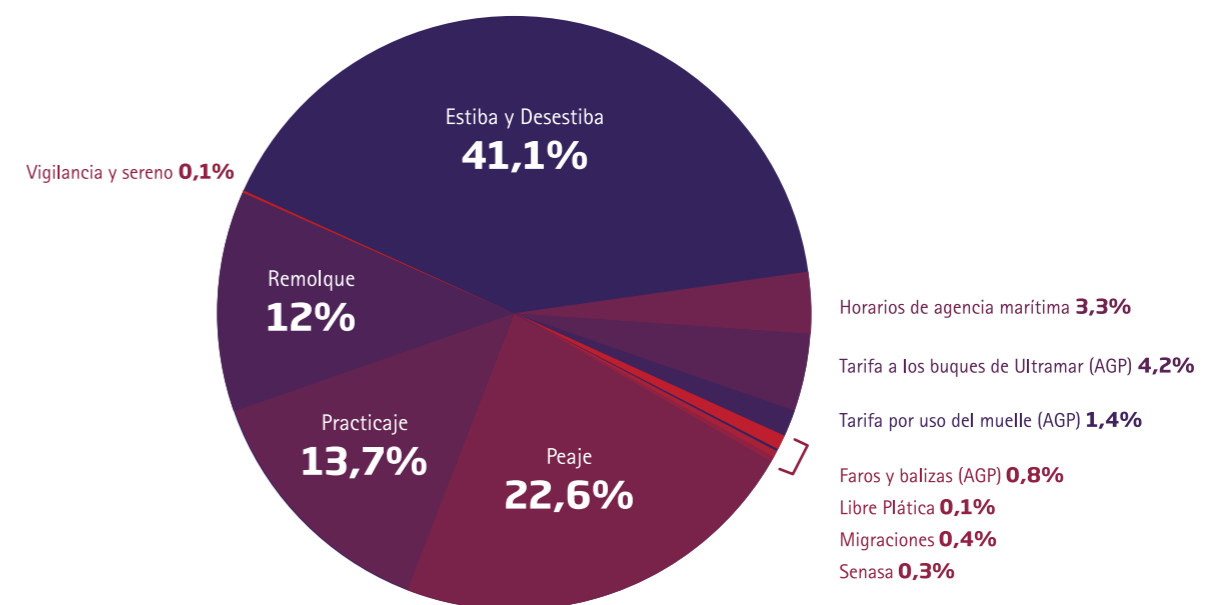
Costos que paga el buque

		Total Buque	Por TEU	
CARGOS PERCIBIDOS POR AGENTES PRIVADOS	Peaje	USD 73.471	USD 49	23%
	Practicaje	USD 44.680	USD 30	14%
	Remolque	USD 39.000	USD 26	12%
	Vigilancia y sereno	USD 417	USD 0,28	0,1%
	Estiba y desestiba	USD 133.683	USD 90,00	41%
	Honorarios de agencia marítima	USD 10.873	USD 7,3	3%
CARGOS PERCIBIDOS POR AGENTES PÚBLICOS	Tarifa a los buques de Ultramar (AGP)	USD 13.536	USD 9,1	4%
	Tarifa por uso del muelle (AGP)	USD 4.512	USD 3,0	1,4%
	Faros y balizas (AGP)	USD 2.730	USD 1,8	0,8%
	Libre Plática	USD 364	USD 0,24	0,1%
	Migraciones	USD 1.200	USD 0,81	0,4%
	Senasa	USD 843	USD 0,57	0,3%
Total Costos al Buque		USD 325.309	USD 219,0	100%

Fuente: Elaboración Propia

La suma que debe desembolsar una naviera por cada buque que ingresa al Puerto de Buenos Aires asciende a USD 325 mil, lo que, proyectado sobre un contenedor de 20 pies equivale a USD 219. En el gráfico que sigue se puede visualizar las participaciones relativas.

GRÁFICO 1: COSTOS QUE PAGA UN BUQUE POR TEU EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES (EN %)



Fuente: Elaboración Propia

¹⁵ <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/70181/norma.htm>.

¹⁶ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/185000-189999/187216/norma.htm>

¹⁷ Libre plática = (TRN-1000)/100 + 300.

¹⁸ Tipo de Cambio de Referencia Comunicación "A" 3500 (Mayorista) y Tipo de Cambio Nominal Promedio Mensual (TCNPM).

03 Los rubros que factura la naviera y paga el cargador (recupero de costos)

Se trata de los rubros que figuran en las facturas que efectivamente debe pagar un cargador, ya sea de importación o de exportación. Las facturas, típicamente, las emite la Agencia Marítima por cuenta de la empresa naviera.

La mayoría de los ítems que factura la naviera son rubros que le permiten recuperar algunos de los cargos que tuvo que afrontar para acceder al puerto. En este punto es preciso destacar que no fueron incluidos los dos rubros que conforman el núcleo del cargo por servicio de transporte: ni el costo del flete propiamente dicho – que, obviamente depende del par origen destino que se trate¹⁹ – ni el de combustible, conocido como “*bunker adjustment factor*” (BAF)²⁰ (que, a modo de ejemplo, en la actualidad alcanza los USD 390 para un viaje entre el este de Latinoamérica y Europa).

Los componentes que paga la carga como resultado de la emisión de facturas de las navieras que han sido identificados son los siguientes:

Toll surcharge (cargo de peaje)

Este valor ronda los USD 125 por contenedor, con variaciones mínimas entre navieras. Se trata de un cargo que las navieras recuperan explicitando este rubro por separado en su facturación. Si bien el valor de peaje se paga por buque –tal como se especificó en el apartado anterior es de USD 73.471 para el buque de referencia– y, por lo tanto, el costo que debería pagar cada contenedor dependería de la cantidad de contenedores que lleva cada buque –unos USD 49 según los TEUs involucrados en la operación de referencia–, es notable que el costo facturado a los cargadores ha sido establecido de manera uniforme para las distintas navieras. Si se transforman los USD 125 por contenedor (box) a TEU, el costo asciende a USD 76²¹ por TEU. De acuerdo a estas estimaciones, el recupero del costo de peaje involucra un ingreso adicional para la naviera.

“THC” o Terminal Handling Charge

Se trata del cargo por estiba y desestiba de contenedores que la naviera factura a la carga. Según distintas fuentes consultadas, y en consonancia con lo expuesto en el apartado anterior donde se refiere a un cargo que paga el buque por estiba y desestiba de USD 90, las navieras utilizarían este rubro para generar, al igual que en el caso del peaje, un rubro extra de ingresos. El valor promedio que se estimó como THC facturado por las navieras asciende a USD 200 por contenedor independientemente de su tamaño.

Mantenimiento y reparación de contenedores (M + R fee)

Remite a un cargo por mantenimiento y reparación de contenedores. Según distintos informantes, resulta muy difícil determinar si se corresponde con un servicio efectivamente prestado o si también es utilizado por las navieras como un rubro para captar ingresos adicionales.

Gate charge

Son cargos asociados a la terminal que no forman parte del THC y son muy difíciles de cotejar para los cargadores. Del mismo modo que en el caso del mantenimiento y la reparación de contenedores, podrían representar una práctica para captar ingresos sin que necesariamente exista una contraprestación.

Cargo por Area de Control de Emisiones (ECA)

Se trata de un cargo que busca compensar el costo diferencial en que incurren los buques que utilizan combustibles con bajo contenido de sulfuro. Resulta de un acuerdo en el marco del área donde se controlan las emisiones: Mar Báltico, Mar del Norte, Canal de la Mancha y las costas de Canadá y Estados Unidos.

Delivery Order

Cargo por el procesamiento de las órdenes de entrega.

¹⁹ Cabe apuntar que en la actualidad los fletes registran valores históricamente bajos, lo que puede comprobarse en el valor registrado en el Baltic Dry Index (BDI), el cual registró a principios de 2016 un valor de 429 unidades, el valor más bajo desde 2009, mientras que el punto más alto de la serie lo logró en julio de 2009 con 3729 unidades. Si bien se trata de un índice del mercado spot para bulk carriers (buques graneleros), oficia de precio testigo para otros fletes. Es elaborado y publicado diariamente por Baltic Exchange, una entidad que ofrece información para las operaciones y contratos de buques a nivel global.

²⁰ Se trata de una tarifa que oscila a la par del precio de los combustibles y se recalcula trimestralmente. Puede consultarse en <http://www.maerskline.com/en-us/shipping-services/rates-and-pricing/sbf>

²¹ En la nota al pie Nro. 7 puede verse un detalle sobre la conversión de contenedores a TEUs.

Documentation Fee

Cargos por gestión de documentos.

Carrier Security Charge

Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias.

En tanto los ítems consignados en este apartado son aplicados de manera relativamente discrecional en un mercado poco competitivo como el del transporte marítimo, diversos informantes resaltaron que, si bien se trata de una forma de recupero de costo, existe en ellos margen para la captación de ingresos adicionales, como por ejemplo, el que tiene lugar a través del peaje y de los cargos por estiba y desestiba (THC).

CUADRO 3: RUBROS FACTURADOS POR PARTE DE LA NAVIERA A LA CARGA (EN USD Y %, POR TEU)

■ Costos que paga la carga y cobra la Naviera (*)

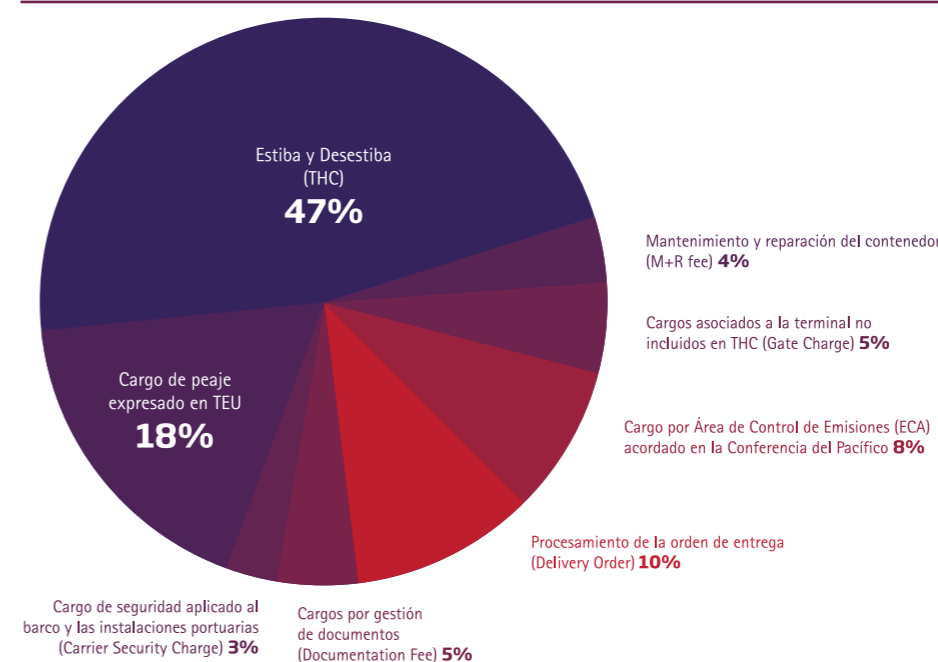
	Por TEU	
	USD	%
Cargo de peaje expresado en TEU	USD 76	18%
Estiba y desestiba (THC)	USD 200,0	47%
Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD 16	4%
Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)	USD 22	5%
Cargo por Area de Control de Emisiones (ECA) acordado en la Conferencia del Pacífico	USD 36	8%
Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order)	USD 45	10%
Cargos por gestión de documentos (Documentation Fee)	USD 20,0	5%
Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge)	USD 12	3%
Total Rubros Naviera	USD 427,3	100%

(*) No incluye flete ni combustible (Bunker Adj. Factor). Incluye adicionales que son facturados frecuentemente.

Fuente: Elaboración Propia

En general, los cargadores no tienen capacidad de condicionar a empresas de la envergadura de las navieras, razón por la cual, son tomadores de la estructura de tarifación que las empresas que prestan servicios de flete marítimo establecen. Los rubros relevados alcanzan los USD 427 por TEU, valor con una significatividad importante si se considera que no incluye el flete ni el combustible (BAF).

GRÁFICO 2: RUBROS FACTURADOS POR LA NAVIERA A LA CARGA POR TEU (EN % DEL VALOR)



Fuente: Elaboración Propia

Los rubros que facturan las terminales portuarias al cargador

A continuación se relevan distintos cargos por contenedor que las cargas afrontan al atravesar una terminal portuaria, tanto en el caso de exportaciones como de importaciones.

Esta estimación presenta una relativa complejidad ya que los contenedores suelen estar alcanzados por distintos cargos de acuerdo a su condición, la capacidad del despachante y el cargador para "moverlo" ágilmente dentro de la terminal, el tipo de control que exige Aduana, etc. Por ejemplo, en una carga de importación los costos serán muy inferiores si son retirados dentro de los primeros cinco días corridos desde que el contenedor arriba al puerto (lo que se conoce como "forzoso"), ya que desde el día seis se recalcula tanto el costo de manipuleo (la tarifa "T1" para los contenedores de importación pasa a ser "T2" y trepa de USD 134 a USD 318) como el almacenaje (que pasa de no tener cargo a ser facturado desde el día uno), además de otros cargos adicionales: por ejemplo, el que se conoce como "segundo movimiento" o movimiento extra (*extrahandling*).

Si se trata de un contenedor refrigerado también tendrá gastos adicionales, del mismo modo que si está fuera de medida, si es recibido en horario inhábil o si se trata de una carga peligrosa. Luego están, además, los controles requeridos por Aduana que exigen verificación: los costos varían de acuerdo al "canal" que le toque al contenedor, desde una revisión documental, una sobre el camión, en piso o bien que directamente se requiera la apertura del contenedor para revisar toda su carga. Si bien la Aduana no cobra aranceles por esos conceptos, sí implican más movimientos por parte del personal de la terminal, que termina pagando la carga ²².

Como forma de reflejar estas variantes se tomó la decisión de considerar por separado un circuito de rubros básicos y otro de rubros adicionales.

Por un lado, los rubros básicos consisten en aquellos cargos que paga un contenedor de importación y exportación que atraviesa la terminal en tiempos y formas "óptimas" en materia de celeridad. Se aplica la estructura tarifaria dentro de los cinco días forzosos, sin refrigeración, sin verificación aduanera de la mercadería, sin cargos adicionales por movimientos extras ni de almacenaje.

Por otro lado, se agruparon los rubros adicionales de facturación que suelen estar incorporados en las facturas de las terminales a los cargadores, tanto para la importación como la exportación: lavado del contenedor, verificación sobre el camión, almacenaje, etc. Según las fuentes consultadas, la frecuencia en que estos rubros alcanzan a una operación es francamente mayoritaria. Como es lógico, tampoco todos los casos incurrirán en estos avatares, de modo que es preciso tomar estos valores con el matiz adecuado.

Cabe destacar que la mayor parte de los rubros que componen los cargos de las terminales portuarias se encuentran disponibles en internet en tarifarios. Para el relevamiento que sigue se tomaron como base las estructuras de TRP y Exolgan, con consultas selectivas a la terminal 4 (APM).

El modo en que se exponen los resultados de este relevamiento permite recalcular la incidencia de los diferentes rubros excluyendo del cálculo aquellos ítems que el lector desee.

²² Cabe señalar que el control y fiscalización de los contenedores se corresponde con una función que, si bien genera quejas por parte de los distintos operadores, resulta muy importante desde el punto de vista del bien público. Esto no implica que no resulta deseable ganar eficiencia en la implementación de los controles.

4.1. RUBROS BÁSICOS PARA OPERACIONES DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Si bien las operaciones de importación y exportación se diferencian por el sentido de los flujos así como por el tipo de eventualidades por las que son alcanzadas, comparten la mayoría de los rubros que componen la estructura de tarifación de las terminales portuarias. Por esta razón, en este apartado se define en qué consiste cada uno de los rubros integrando ambos tipos de operaciones. Lógicamente, se puntualizan los casos en que las tarifas son diferentes.

A continuación se detallan los rubros básicos que debe pagar un contenedor de exportación por la utilización de una terminal portuaria.

Tasas a las cargas

Se trata de tasas que perciben las terminales por cuenta de la AGP. Su valor en Puerto Nuevo es de USD 2 por tonelada para las operaciones de exportación y USD 4 por tonelada para la importación. Para la estimación se consideró el peso medio de los contenedores en base a las estadísticas de AGP para 2015, lo que arrojó 12,9 toneladas para un contenedor de exportación y 9,1 toneladas para uno de importación.

Servicios de manipuleo²³

Se trata del costo que la terminal cobra a la carga exportada por moverla desde el camión a la plazoleta (T7 para las exportaciones), y desde la plazoleta al camión (T1 para las importaciones); el valor del T7 es de USD 102 por contenedor de exportación y de USD 134 por contenedor de importación, ambas tarifas corresponden a un contenedor lleno de 20 pies.

Código PBIP

Lo cobra la terminal, refiere al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones

Portuarias (PBIP) y su valor es de USD 11 por contenedor tanto para importación como para exportación.

El cargo comenzó a implementarse tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos a las Torres Gemelas. Anteriormente, la seguridad portuaria no iba más allá de la protección brindada a los depósitos y a los puntos de ingreso de los inmigrantes. La mayor preocupación radicaba en evitar el robo de cargamentos, el narcotráfico y el contrabando, prestando escasa atención a amenazas de terrorismo. Tras los atentados se modificó el alcance del concepto de seguridad, afectando también las medidas y procedimientos destinados a impedir que los presuntos atacantes utilicen la carga como medio para ingresar armamentos de todo tipo²⁴.

Fue así como las nuevas normas –dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI)– resultaron en un aumento de la burocracia relacionada con la seguridad del movimiento de cargamentos.

²³ Cabe mencionar que la resolución 45 del año 1997, sancionada por la AGP, estableció que las terminales portuarias podían cobrar por el servicio de manipuleo tanto al buque como a la carga. La norma provocó una fuerte reacción de las navieras, que ya, hasta ese momento, solamente ellas facturaban este concepto a los cargadores mediante el cobro de la tarifa denominada "Terminal Handling Charge" (THC). Desde entonces, las terminales del Puerto de Buenos Aires junto con Exolgan representan un caso poco frecuente en comparación con otros países ya que el manipuleo que tiene lugar en la terminal portuaria es cobrado por dos agentes: la propia terminal (mediante el T7 y el T1) y la naviera (mediante el THC).

²⁴ Para mayores detalles sobre el marco jurídico y la normativa internacional vigente ver http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/html/djpm_pbip.php

Gate out/in

Cargo de USD 27 por contenedor que cobran las Terminales por la utilización del control de salida (out) en el caso de las exportaciones y de USD 29 por el control de entrada (in) en el caso de las importaciones.

Control de Tráfico Vehicular Portuario (IVETRA)

Como se indicó al principio, el Instituto Verificador del Transporte (IVETRA) se encarga de brindar un servicio de estacionamiento a los camiones que se dirigen al puerto, tarea por la que cobra un arancel de USD 17 por contenedor independientemente de si corresponde a una exportación o una importación.

TAP

Corresponde a un seguro denominado "Transporte Argentino Protegido" que también percibe IVETRA y asciende a USD 87 por contenedor. Alcanza a contenedores de importación y de exportación.

Despachante de aduana

Sus honorarios no están regulados y, a diferencia de lo que ocurría años anteriores, ya no es proporcional en función de la carga. El valor por contenedor es altamente sensible al volumen de la operación. De acuerdo a fuentes consultadas, el despacho para un contenedor de 20 pies ronda los USD 300, considerando una sola operación, ya sea de exportación como de importación. A medida que el cargador opera un mayor volumen de carga, estos valores tienden a disminuir.

4.2. RUBROS ADICIONALES PARA OPERACIONES DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Gastos derivados del control aduanero (verificación)

Se inscriben aquí diversos ítems de costos, entre los cuales el principal es el correspondiente a los gastos necesarios para proceder a la apertura, vaciado y llenado de contenedores para su verificación parcial o total dentro de la terminal. Cabe aclarar que, por más que es la Aduana quien manda a inspeccionar una determinada carga, corresponde a la terminal poner a disposición su personal e instalaciones para que dichos controles puedan efectuarse debidamente. Por eso es esta última la que percibe los cargos y no la Aduana.

En este rubro pueden mencionarse conceptos como la verificación sobre camión (USD 185) o el control de precinto (USD 15), que pueden consultarse en los tarifarios de las terminales.

Distintos referentes consultados señalaron que existiría una falta de sincronización en los despachos derivada del reducido horario en que la Aduana presta servicios. Este tipo de problemas redundaría en que un mayor número de contenedores permanecería más tiempo que el "forzoso" dentro de la terminal y, de este modo, enfrentaría mayores costos.

Servicios de manipuleo extra, almacenaje y otras variantes

Las terminales perciben servicios extra por recepción fuera de horario hábil, refrigeración, contenedores fuera de medida (USD 162 para las exportaciones y USD 185 para las importaciones), almacenaje de carga peligrosa, etc. Todos pueden consultarse en los tarifarios de las terminales.

Las tarifas de manipuleo de exportación fuera de los días se denominan T8 e implican un costo adicional a la T7 de USD 101. En el caso de las importaciones fuera del forzoso (T2) el valor excedente es de USD 188 por contenedor.

A continuación se presentan los costos básicos y adicionales de exportación e importación de manera conjunta para facilitar su visualización, seguidos por un gráfico que muestra la relación entre rubros básicos y adicionales en cada caso.

Como ya se señaló, estos cargos se presentan por separado en tanto su incidencia no alcanza a todas las cargas. De todos modos, se decidió incorporar aquellos cuya frecuencia es, de acuerdo a las fuentes consultadas, mayor.

CUADRO 4: RUBROS BÁSICOS Y ADICIONALES DE FACTURACIÓN DE LAS TERMINALES PARA UN CONTENEDOR DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN (EN USD Y %, POR TEU)

■ Rubros básicos de facturación de las terminales al contenedor (por TEU)

Cargos percibidos por	CUENTA DE AGP	Descripción	Exportación		Importación	
			USD	%	USD	%
TERMINAL		Tasas a las cargas (AGP)	USD 26	1%	USD 36	2%
		Manipuleo dentro de los 5 días (T7/T1)	USD 105	6%	USD 134	7%
		PBIP	USD 11	1%	USD 11	1%
		Gate OUT/IN	USD 27	2%	USD 29	2%
OTROS AGENTES		Control de tráfico vehicular portuario (IVETRA)	USD 16	1%	USD 16	1%
		TAP	USD 87	5%	USD 87	5%
		Despachante de aduana	USD 300	17%	USD 300	16%
Total Rubros básicos			USD 572	33%	USD 614	34%

■ Rubros Adicionales de facturación de las terminales al contenedor (por TEU)

Cargos percibidos por	TERMINAL	Descripción	Exportación		Importación	
			USD	%	USD	%
		T8/T2 (manipuleo consolidado adicional por encima de los 5 días)	USD 101	6%	USD 188	10%
		Almacenaje de 1 a 15 días (por día. Ej. 7 días)	USD 147	8%	USD 54	3%
		Lavado del contenedor	USD 52	3%	USD 59	3%
		Control del precinto	USD 15	1%	USD 15	1%
		Verificación sobre el camión	USD 185	11%	USD 185	10%
		Barrido del contenedor	USD 30	2%	USD 30	2%
		Movimiento extra de carga (1 movimiento)	USD 49	3%	USD 52	3%
		Fuera de medida dentro de los 5 días	USD 162	9%	USD 185	10%
		Cargo por pago remoto	USD 12	1%	USD 15	1%
Total Rubros adicionales en terminales			USD 752	43%	USD 783	43%
Total Rubros facturados a un contenedor			USD 1.751	100%	USD 1.824	100%

Fuente: Elaboración Propia

GRÁFICO 3: RELACIÓN ENTRE RUBROS BÁSICOS Y ADICIONALES PARA UN CONTENEDOR DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN (EN % DEL VALOR, POR TEU)



Fuente: Elaboración Propia

05 Resultados integrados

En este apartado se recopilan los diferentes rubros de costos que enfrenta un contenedor de exportación y de importación en el Puerto de Buenos Aires, integrando los resultados de los apartados 3., 4.1 y 4.2. Tal como fue señalado anteriormente, no todos los costos que paga el buque son integrables en esta instancia, dado que aquí sólo se incluyen los elementos que figuran en las facturas pagadas por el cargador. Además, en tanto los ítems aquí detallados en muchos casos son formas de recupero de los costos señalados en el apartado 2 de este trabajo, su inclusión implicaría una forma de duplicación.

CUADRO 5: COSTOS QUE ENFRENTA UN CONTENEDOR DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

(EN USD Y %, POR TEU)

Rubros que Factura la Agencia Marítima a la carga (por TEU) (*)

Cargos percibidos por AGENCIA MARÍTIMA	Exportación		Importación	
	USD	%	USD	%
Cargo de peaje expresado en TEU	USD 76	4%	USD 76	4%
Estiba y desestiba (THC)	USD 200,0	11%	USD 200	11%
Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD 16	1%	USD 16	1%
Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)	USD 22	1%	USD 22	1%
Cargo por Area de Control de Emisiones (ECA)	USD 36	2%	USD 36	2%
Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order)	USD 45	3%	USD 45	2%
Cargos por gestión de documentos (Documentation Fee)	USD 20,0	1%	USD 20,0	1%
Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge)	USD 12	1%	USD 12	1%
Total Rubros Naviera	USD 427,3	24%	USD 427	23%

(*) No incluye flete ni combustible (Bunker Adj. Factor). Incluye adicionales que son facturados frecuentemente

Rubros básicos de facturación de las terminales al contenedor (por TEU)

Cargos percibidos por CUENTA DE AGP	Exportación		Importación		
	USD	%	USD	%	
Tasas a las cargas (AGP)	USD 26	1%	USD 36	2%	
TERMINAL	Manipuleo dentro de los 5 días (T7/T1)	USD 105	6%	USD 134	7%
	PBIP	USD 11	1%	USD 11	1%
	Gate OUT/IN	USD 27	2%	USD 29	2%
OTROS AGENTES	Control de tráfico vehicular portuario (IVETRA)	USD 16	1%	USD 16	1%
	TAP	USD 87	5%	USD 87	5%
	Despachante de aduana	USD 300	17%	USD 300	16%
Total Rubros básicos	USD 571,7	33%	USD 614	34%	

Rubros adicionales de facturación de las terminales al contenedor (por TEU)

Cargos percibidos por TERMINAL	Exportación		Importación	
	USD	%	USD	%
T8/T2 (manipuleo consolidado adicional por encima de los 5 días)	USD 101	6%	USD 188	10%
Almacenaje de 1 a 15 días (por día. Ej. 7 días)	USD 147	8%	USD 54	3%
Lavado del contenedor	USD 52	3%	USD 59	3%
Control del precinto	USD 15	1%	USD 15	1%
Verificación sobre el camión	USD 185	11%	USD 185	10%
Barrido del contenedor	USD 30	2%	USD 30	2%
Movimiento extra de carga (1 movimiento)	USD 49	3%	USD 52	3%
Fuera de medida dentro de los 5 días	USD 162	9%	USD 185	10%
Cargo por pago remoto	USD 12	1%	USD 15	1%
Total Rubros adicionales en terminales	USD 751,6	43%	USD 783	43%
Total Rubros facturados a un contenedor	USD 1.751	100%	USD 1824	100%

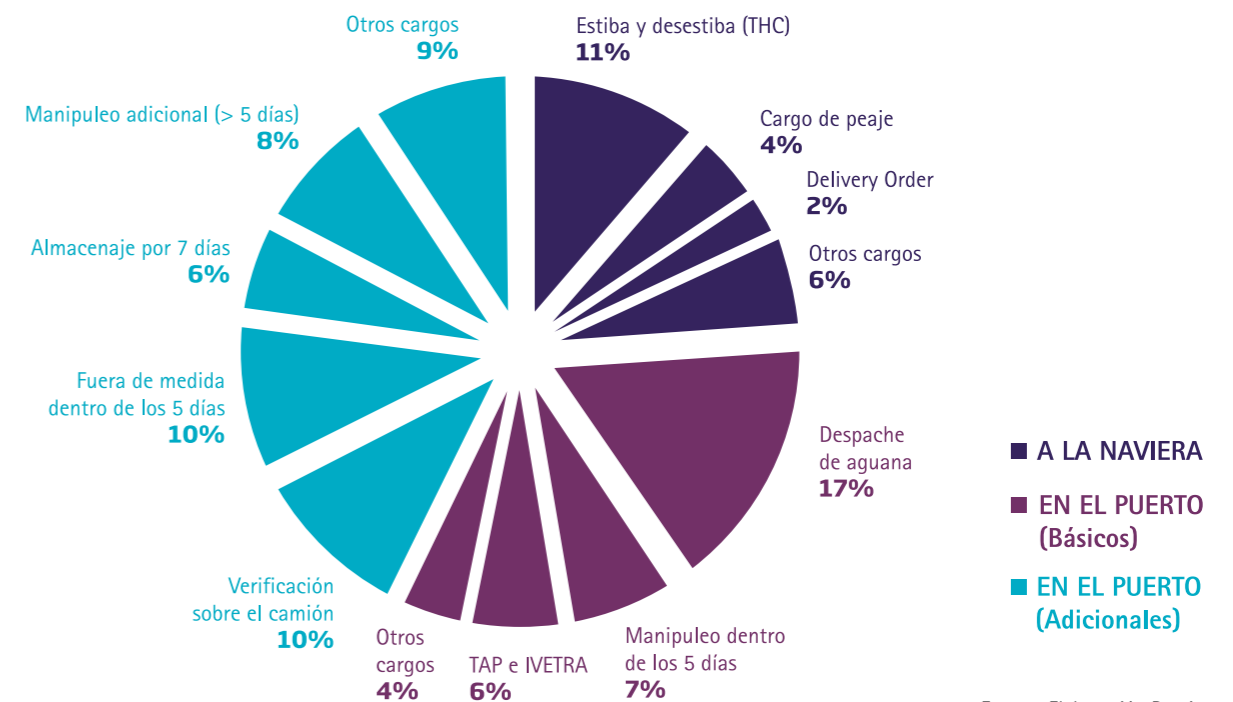
Fuente: Elaboración Propia

La suma de cargos identificados que factura una naviera a un contenedor (USD 427) sumado a los cargos que debe pagar a las terminales por rubros básicos (USD 614), llega a USD 1041 para el caso de un contenedor de importación. Si este contenedor enfrentara todos los cargos adicionales reflejados en el Cuadro 5, el costo que debería afrontar el cargador llegaría a los USD 1824. Los valores correspondientes a un contenedor de exportación son levemente e inferiores, totalizando USD 1751. Cabe señalar que, de acuerdo a las fuentes consultadas, la incidencia de los costos adicionales tiende a ser más frecuente en el caso de las importaciones.

En el Gráfico 4 se muestra una estructura de costos que refleja el conjunto de rubros que alcanzan, en promedio, a una carga de exportación/importación. Se desglosa en los tres grandes conjuntos recabados:

- 1) aquellos costos que se pagan a la naviera (apartado 3)
 - 2) los que se pagan en las terminales que afecten a todas las operaciones básicas (apartado 4.1)
 - 3) los cargos adicionales que se pagan en las terminales (apartado 4.2)
- El valor total de la operación alcanza los USD 1787.

GRÁFICO 4: COSTOS QUE PAGA UNA CARGA DE COMERCIO EXTERIOR (EN %)



Fuente: Elaboración Propia

La visualización de los distintos rubros de forma integrada contribuye a identificar áreas en las que puede focalizarse la agenda pública para mejorar la competitividad tanto de las exportaciones como para contribuir a facilitar un suministro de importaciones a menor valor. Si bien en el Gráfico 4 se optó por seguir el agrupamiento propuesto en el trabajo en los diferentes apartados, también resulta posible reagrupar los distintos ítems de acuerdo al tipo de agente que genera los cargos o bien al tipo de cargo (manipulación, seguro, etc.), como forma de establecer ámbitos de trabajo interinstitucional, evitar duplicaciones y contribuir a la eficiencia sistémica. En el mismo sentido, si bien escapa a los alcances de este trabajo, bien vale señalar que resultaría de interés jerarquizar los distintos rubros de acuerdo al tiempo involucrado, ya sea para pagar los cargos o bien por la necesidad de contar con una cierta documentación como condición para llevar adelante otro trámite o control dentro de la terminal.

Consideraciones finales

Los costos identificados asociados al Puerto de Buenos Aires que son facturados por compañías navieras y terminales portuarias a los cargadores pueden alcanzar (incluso superar) los USD 1.800 por contenedor –sin considerar los costos de flete y combustible–. Una evaluación preliminar sugeriría que existe un cierto margen de importancia para incrementar la eficiencia y disminuir estos costos. Otra forma de dimensionar su importancia es comparar este valor –los USD 1.800– con el valor de la carga movilizada en los contenedores²⁵. Si, complementariamente, se considera el nivel de ingresos que resulta de multiplicar este mismo valor (USD 1.800) por la cantidad de contenedores operados en Buenos Aires y Exolgan en 2015 (642 mil *boxes* o "latas"), se alcanzarían los USD 1.100 millones. Desde cualquier ángulo que se mire, se trata de una muy significativa magnitud de ingresos involucrados.

Dada la multiplicidad de agentes que intervienen en la operatoria, todo indica que el camino requiere importantes esfuerzos y coordinación interinstitucional entre los diferentes agentes que, tal como se mostró al inicio de este trabajo, son tan numerosos como divergentes en sus intereses y objetivos.

En línea con lo señalado en el párrafo anterior, existe una serie de rasgos que refuerzan la necesidad de coordinación e involucramiento del Estado para una mejor gestión de las cargas que redunden en costos más competitivos; entre ellos cabe destacar: a) la capacidad, por parte de empresas navieras transnacionales, de generar nuevos rubros de facturación de gran envergadura –en un mercado de alta concentración a escala mundial–; b) las particularidades de los servicios necesarios para el ingreso de los buques a los puertos –practicaje, remolque, dragado y balizamiento que redundan en los costos que paga el buque señalados en el apartado 2– y; c) las características de los servicios que prestan las terminales portuarias con bajo nivel de difusión de información vinculada a su operatoria (balances, tiempo medio de los contenedores en las terminales, nivel de facturación de acuerdo a los distintos rubros, etc.).

Estos rasgos, sin un adecuado marco de regulación, pueden propiciar la captación de ingresos extraordinarios (o rentas derivadas de una cierta posición dominante). La confluencia de dos componentes principales refuerzan estos rasgos. Por un lado, las altas barreras a la entrada

que operan en cada una de estas actividades y, por otro, a la gran cantidad de cargadores con muy baja capacidad relativa para negociar condiciones con las empresas prestadoras de servicios. Frecuentemente, las empresas importadoras y exportadoras tienen una fuerte necesidad de cumplimentar la operatoria –por razones de suministro, técnicas o comerciales– que refuerza la baja capacidad de negociación que tienen frente a los prestadores de servicios portuarios y de flete marítimo.

De acuerdo a lo expresado por fuentes diversas y en línea con lo señalado en distintos pasajes de este trabajo, existen bajos niveles de transparencia en las estructuras de tarificación de los distintos servicios y cargos que operan entre los agentes y, básicamente, en los que terminan siendo facturados a los cargadores. Indudablemente, también aquí existe un tópico de importancia para el desarrollo de la agenda de política pública.

Es notable que el propio relevamiento de información referida a los costos portuarios en general ha resultado particularmente difícil dada la baja disponibilidad de datos y la escasa transparencia en las distintas

actividades involucradas.

Por último, un comentario para poner en perspectiva los móviles y alcances de los resultados de este trabajo. El contenido que ha sido reflejado fue producto de una búsqueda por contribuir tanto a la generación y difusión de información como a su interpelación y debate para asistir al diseño de políticas públicas, sobre la base de la información y el análisis metodológicamente confiables. Por esta razón, se decidió exponer los cuadros con sus respectivas magnitudes expresadas en valores monetarios, brindando la mayor apertura y exhaustividad posibles, con su correspondiente justificación metodológica, para facilitar tanto el recálculo de magnitudes como la interpelación de cada uno de los rubros. Se ha buscado integrar en un mismo análisis la operatoria de múltiples instancias que normalmente funcionan o bien en paralelo o bien por separado. En este sentido, se ha procurado cubrir, aunque sea de manera parcial y provisoria, la escasa información disponible sobre los costos que paga una carga de importación o exportación en el Puerto de Buenos Aires.

²⁵ Suponiendo un valor de USD 10.000 por contenedor, la incidencia

Índice de cuadros

Cuadro 1: Costos y rubros facturados por buques y terminales	13
Cuadro 2: Costos que paga un buque para ingresar al Puerto de Buenos Aires. En USD y %, totales y por TEU	19
Cuadro 3: Rubros facturados por parte de la naviera a la carga (en USD y %, por TEU)	21
Cuadro 4: Rubros básicos y adicionales de facturación de las terminales para un contenedor de exportación e importación (en USD y %, por TEU)	25
Cuadro 5: Costos que enfrenta un contenedor de exportación e importación (en USD y %, por TEU)	26

Índice de gráficos

Gráfico 1: Costos que paga un Buque por TEU en el Puerto de Buenos Aires (en %)	19
Gráfico 2: Rubros facturados por la naviera a la carga por TEU (en % del valor)	21
Gráfico 3: Relación entre rubros básicos y adicionales para un contenedor de exportación e importación (en % del valor, por TEU)	25
Gráfico 4: Costos que paga una carga de comercio exterior (en %)	27

Bibliografía y fuentes

Bibliografía

- Sánchez, Jorge y Ocvirk, Verónica (2014): "Puerto de Buenos Aires: Cadena Logística de una operación de Comercio Exterior", Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
- García Piñeiro, Rodolfo (2013): El transporte de contenedores. Escenario mundial y repercusión local, Bolsa de Comercio de Rosario, disponible en la web.

Fuentes

- AGP: boletines estadísticos disponibles en <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/>
- Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje. <http://www.camaradepRACTICAJE.com.ar>
- Tarifario TRP: disponible en <http://www.trp.com.ar/>
- Tarifario Exolgan: disponible en <http://www.exolgan.com/>
- Transporte Argentino Protegido (TAP). <http://www.certificadostap.com.ar/operatoria.htm>
- Páginas web consultadas:
 - Hapag-Lloyd: <https://www.hapag-lloyd.com>
 - Maersk Line: <http://www.maerskline.com/>
 - Hamburg Sud: <http://www.hamburgsud-line.com/>
 - Evergreen: <http://www.evergreen-marine.com/>

Siglas y acrónimos

AGP: Administración General de Puertos.

ATA: Agente de Transporte Aduanero.

BAF: *Bunker Adjustment Factor*.

IVETRA: Instituto Verificador del Transporte.

NVOCC: *Non Vessel Operating Common Carrier*.

PBIP: Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

TAP: Transporte Argentino Protegido.

THC: *Terminal Handling Charge*.

TRN: Toneladas de Registro Neto.

Anexo I

Empresas de Practicaje y Pilotaje, asociadas a la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje que operan en la zona del Río de la Plata.

GET PILOT S.A.

Venezuela 110, Piso 17 - Of. "F"
(CP 1095) C.A.B.A.
Tel / Fax: (011) 4331-8514
getpilot_ops@ciudad.com.ar
getpilot@ciudad.com.ar
Presidente: Juan Marcelo Trentin

MASTER PILOT S.A.

Av. Belgrano 430, Piso 4° - Of. "D", C.A.B.A.
Tel.: (011) 4345-2223/24
marterpilot@masterpilot.com.ar
Presidente Jorge Gerardo Noya

PILOTOS S.A.

Avda. Belgrano 430 - C.A.B.A.
Tel.: (011) 4345-2223/24
Fax: (011) 4345-2225
pilotos@pilotos.com.ar
Presidente: Augusto José Tarelli

PRACTICAJE RIO DE LA PLATA C.T.L.

Manuela Sáenz 323, Piso 6° - Of. 605, Edif. Buenos Aires Plaza,
Dique 3, Puerto Madero (Este) (CP 1107)
Tel.: (011) 5276-6760
pilots@ripla.com.ar
www.riverplatepilots.com
Presidente: Daniel Canedo

PRACTICAJE Y PILOTAJE Bs. As. LTDA. COOPERATIVA DE TRABAJO

Venezuela 110, Piso 17° "G", C.A.B.A.
Tel./Fax: (011) 4343-9447 / 4342-0411
portbairespilots@netex.com.ar
administracioncopapilba@netex.com.ar
Presidente: Claudio Díaz

PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A.

Alicia Moreau de Justo 1050, Piso 1° - Of. 226/227, C.A.B.A.
Tel.: (011) 4334-7021/26 Fax: int. 211
pisa@serviciosmaritimos.com
http://www.serviciosmaritimos.com/
Presidente: Monin, Edgardo

SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A.

Av. Leandro N. Alem 855, Piso 20 (Torre Alem Plaza) (CP 1001) C.A.B.A.
Tel.: (011) 4314-5350/4921 | (011) 4515-0266/0277
info@sipsa.com.ar
http://www.sipsa.com.ar/
Presidente: Terreni, Enrique Carlos

NÁUTICA DEL SUR S.A.

Av. Alicia Moreau de Justo 1720, Piso 2 "A"
Puerto Madero, C.A.B.A.
Tel.: (011) 4313-177/1188
info@nauticadelsur.com.ar
Presidente: Gustavo Borrelli

Anexo II

OPERATORIA DE LA INSPECCIÓN SENASA

Cada buque debe ser inspeccionado al arribo con el propósito de verificar las condiciones zoofitosanitarias de ingreso. En este momento SENASA se pone en contacto con las partes responsables ante la autoridad, es decir, capitán del buque y responsable de la agencia marítima.

La fiscalización comprende dos partes.

- Aspectos Documentales: se solicitan al capitán del buque y/o representante de la agencia marítima copias de:

1. Declaración Jurada (Formulario B) completo y firmado por las partes responsables. Invitar a firmar a los restantes Organismos que participan del control de ingreso (Ministerio de Salud y Prefectura Naval Argentina).
2. Certificado de Control de Sanidad a bordo/Exención de Control de Sanidad a bordo.
3. Última descarga de residuos realizada en puerto facilitador.
4. Certificado de recepción/disposición final de los residuos descargados.
5. Listado de tripulantes.
6. Listado de pasajeros.
7. Listado negativo.
8. Listado de 10 últimos puertos.
9. Listado de provisiones a bordo. Tener en cuenta la procedencia del aprovisionamiento y contrastar con los programas sanitarios vigentes. Dejar asentado en hoja adjunta a la Declaración Jurada.

- Condiciones Higiénico-Sanitarias: luego de chequear los documentos se procede a inspeccionar las condiciones higiénico-sanitarias de:

1. Cuarto de Residuos: verificar la capacidad de almacenaje, clasificación y acondicionamiento de los residuos, condiciones de recipientes contenedores, drenaje de líquidos y presencia de insectos.
2. Cocina: se verificará el estado general de las instalaciones, zócalos, rincones y lugares donde pudieran depositarse restos de comida y la consiguiente proliferación de insectos.
3. Provisiones: se constatarán las condiciones de almacenamiento y el origen de las provisiones haciendo hincapié en vegetales y productos secos que suelen estar NO REFRIGERADOS.

Cualquier situación irregular u observación es inmediatamente informada al capitán del buque y/o agente marítimo patrocinante, dando la posibilidad de respuesta a las partes responsables. Si no existiese respuesta/evidencia, las observaciones se registran en el formulario B, o en su defecto, en hoja adjunta.

Las tarifas se aplican sobre los buques que hayan cumplido en tiempo y forma con la presentación del Formulario A según lo establece la Resolución 714/2010.

Entiéndase lo siguiente por Formulario A en tiempo y forma:

- Envío a la cuenta de 24 a 48 horas previas al ingreso del buque.
- El Formulario en cuestión debe estar completo en su totalidad.

Hacer saber que la fecha y hora indicada en el Formulario A tendrá una tolerancia de +/-12 horas. Superado este plazo, el agente marítimo deberá enviar/comunicar las modificaciones realizadas sobre el aviso original.

En los casos particulares donde se encuentren incumplimientos con lo establecido anteriormente se considerarán "Inspecciones con Plazo Vencido" (P/V). Por otro lado, los buques auditados sin la previa presentación del Formulario A se considerarán "Inspecciones Sin Aviso" (S/A).

Cabe mencionar que todas las tarifas se cobran en pesos.

Considerando el horario hábil y que el buque de referencia realizó la presentación del Formulario A en tiempo y en forma, el costo del arancel de SENASA es de \$11.920, al cambio oficial de \$14,13, asciende a USD 843.

Ariel Filadoro

Doctor en Economía (UBA), Licenciado en Economía (UBA) y Licenciado en Sociología (UBA). Especializado en temáticas regionales, sectoriales y en logística y transporte.

Profesor en la Universidad de Buenos Aires y en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).

Cuenta con una larga experiencia en análisis regional y sectorial a partir de su extensa trayectoria en el Ministerio de Economía, donde llegó a desempeñarse como Director Nacional de Planificación Regional.

Actualmente desarrolla actividades de consultor.

Jorge Sánchez

Licenciado en Economía (UBA). Desde 1978 hasta 2004 trabajó como funcionario público en la Secretaría de Transporte de la Nación y en la ex Comisión Nacional de Transporte Automotor. Desde 2004 se desempeña como consultor independiente en la temática del transporte.

Autor de numerosos artículos presentados en congresos, seminarios y publicaciones nacionales e internacionales.

Participa en el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, de la Universidad Tecnológica Nacional y en el Instituto de Transporte de la Universidad Nacional de San Martín.

Profesor en la Tecnicatura Universitaria en Administración y Gestión Ferroviaria y en la Especialización en Política y Planificación del Transporte, de la Universidad Nacional de San Martín. Profesor en la Maestría en Planificación y Gestión del Transporte, de la Universidad de Buenos Aires.

Identificación y estimación del costo para una operación
de comercio exterior en el Puerto de Buenos Aires.

Ariel Filadoro
Jorge Sánchez