



Costos de una operación de comercio exterior en el Puerto de Buenos Aires

Ariel Filadoro, Investigador
Instituto de Transporte y Universidad Nacional
de San Martín, Argentina

Cooperación Económica y Técnica

*VIII Reunión Anual del Grupo de Trabajo sobre Comercio y Competencia de América Latina y el Caribe (GTCC)
Brasília, Brasil
10 y 11 de octubre de 2018
SP/VIII RAGTCCALC/Di N° 5-18*

Copyright ©SELA, octubre de 2018. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.



COSTO DE UNA OPERACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

Ariel Filadoro
Instituto del Transporte - Universidad Nacional de San Martín

VIII REUNIÓN ANUAL DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE COMERCIO Y
COMPETENCIA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
Brasilia, 10 y 11 de Octubre de 2018

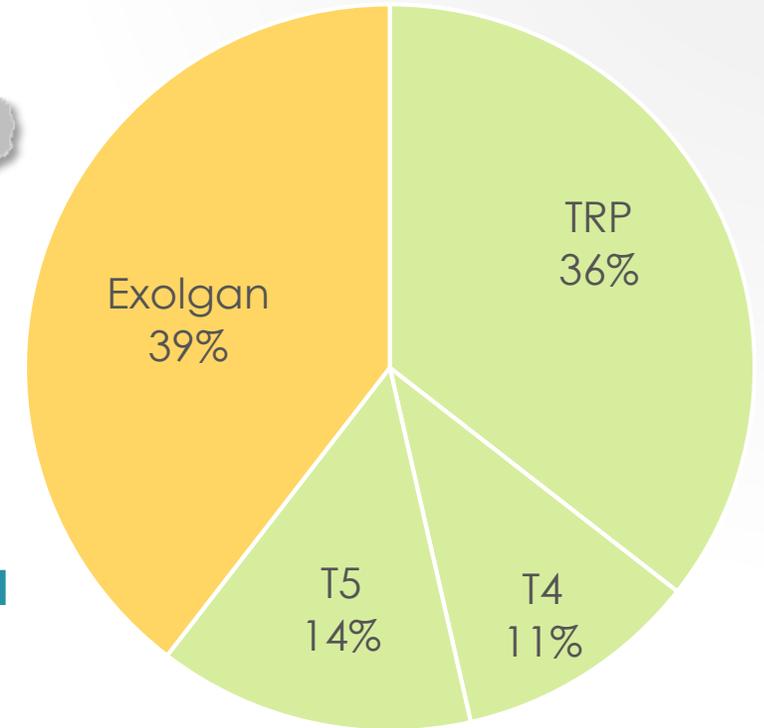
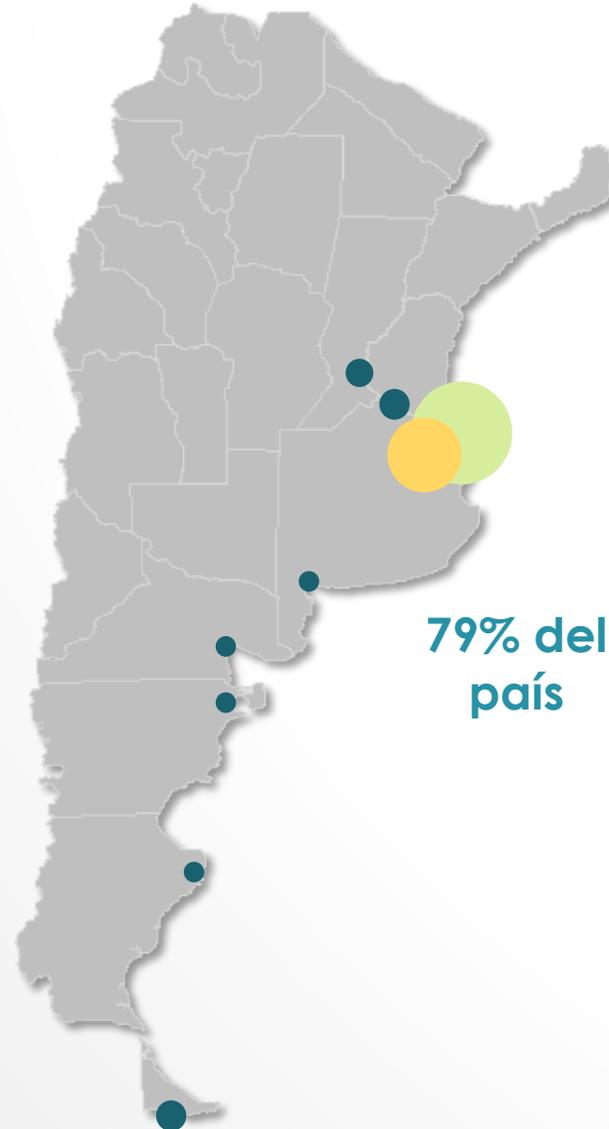
OBJETIVO DEL TRABAJO

- Identificar y estimar los principales rubros que constituyen el costo portuario para la carga por contenedor en Argentina.
- Aportar elementos para integrar en un mismo enfoque aspectos de infraestructura, competencia, regulación de los servicios portuarios y competitividad de la carga.
- Contribuir a la identificación de rubros para el diseño de medidas de política pública.

EL COMPLEJO PORTUARIO DE BUENOS AIRES (CPBA)

Está constituido por:

- El Puerto de Buenos Aires:
 - 3 empresas operan 5 terminales:
TRP (Dubai Ports); T4-APM (Maersk);
T5-BACTASSA (Hutchinson).
 - Las concesiones vencen en 2020
- Exolgan (PSA): Terminal privada del grupo En 2017 operó 1,25 millones de TEUs, lo que representa el 79% del total del país (1,5 millones de TEUS).



OPERACIÓN DE REFERENCIA

- Rubros que intervienen desde Pontón Recalada hasta el CPBA
- Se excluyen fletes marítimos y terrestres (desde y hacia el CPBA)
- Buque de referencia:
 - Eslora: 263,7 metros
 - Calado real: 9 metros
 - Calado de diseño: 13,4 metros
 - Toneladas de Registro Neto (TRN): 36.417
 - 921 contenedores (1485 TEUs): 37% de Exportación y 63% de Importación
 - 12 horas de navegación por tramo.
 - 24 horas de estadía.
 - Tripulación media: 30 personas.
 - Carga seca normal (no peligrosa ni refrigerada)



Las estimaciones corresponden a mayo de 2016.

COSTOS Y RUBROS FACTURADOS POR BUQUES Y TERMINALES

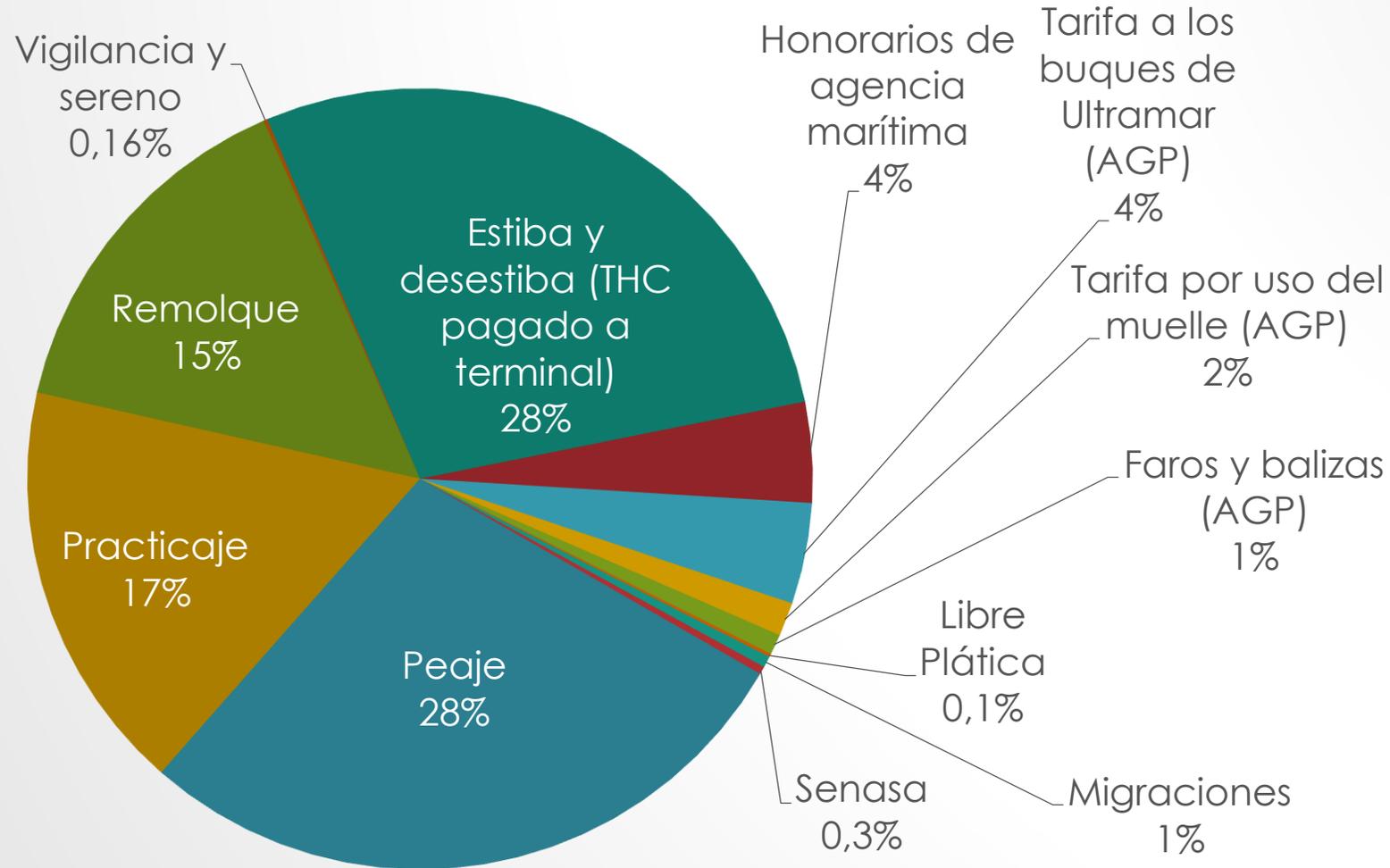
	1. Costos pagados	2. Rubros que son facturados a la carga
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	A. 1.	A. 2.
B. Por la Terminal Portuaria	B. 1.	B. 2.
		Despachante de Aduana

A.1. COSTOS QUE PAGA LA NAVIERA

		1. Costos pagados	
A. Por el Buque (agencia marítima)	Cargos percibidos por agentes privados	Peaje para buque de referencia	
		Estiba y desestiba	
		Practicaje	
		Remolque	
		Servicio de vigilancia y sereno	
		Honorarios de agencia marítima	
	Cargos percibidos por agentes públicos	Administración General de Puertos	Tarifa a buques de Ultramar
			Tarifa por uso de muelle
		Min. de Salud	Faros y balizas
		Min. del Interior	Libre Plástica
Min. de Producción	Migraciones		
		Senasa	

	1. Costos pagados	2. Rubros que son facturados a la carga
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	A. 1.	A. 2.
B. Por la Terminal Portuaria	B. 1.	B. 2.
		Despachante de Aduana

A.1. COSTOS PAGADOS POR EL BUQUE



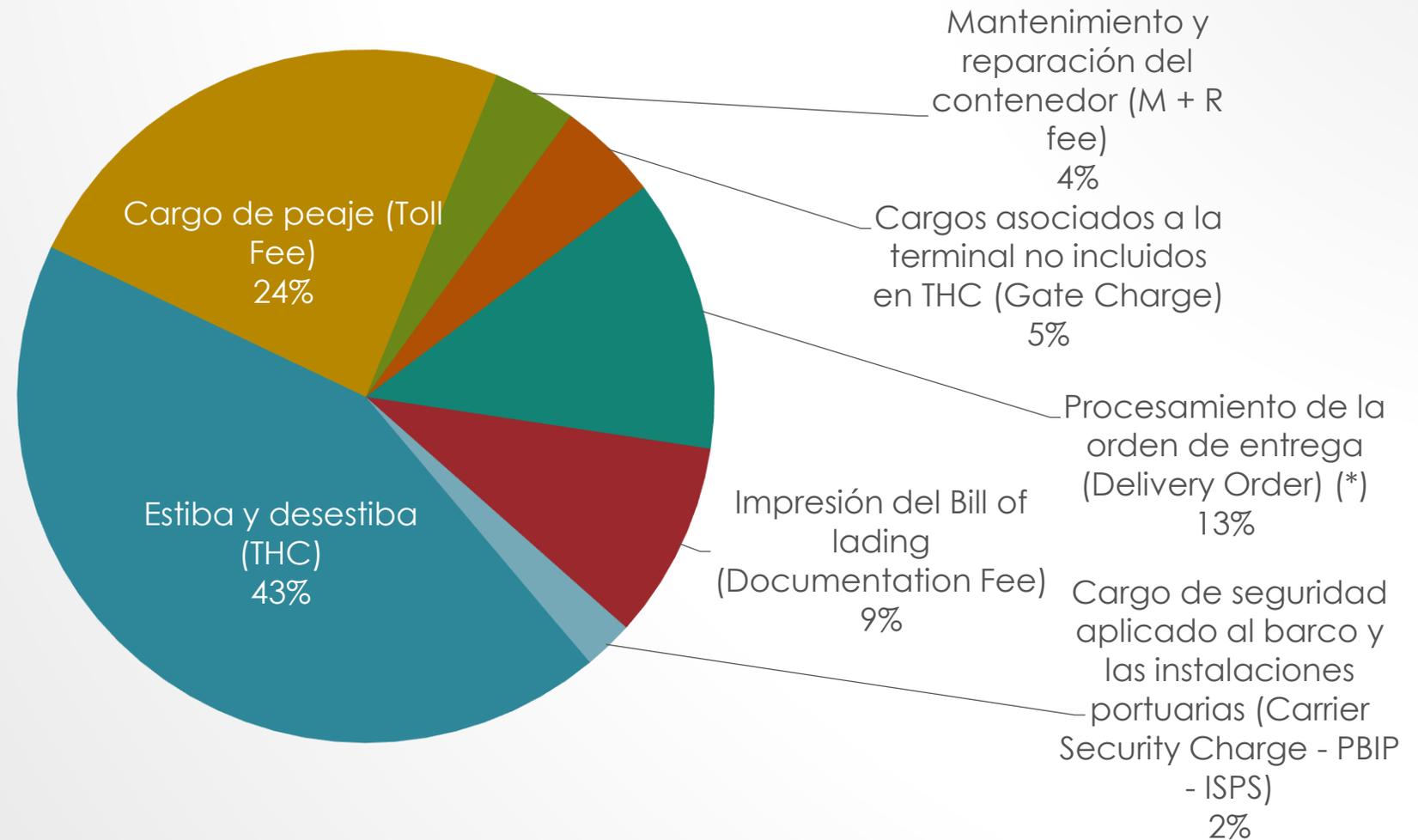
La suma de los rubros identificados asciende a USD 261.285 (USD 175,9 por TEU)

A. 2. RUBROS QUE COBRA LA AGENCIA MARÍTIMA A LA CARGA

		2. Cargos que son facturados a la carga
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	Rubros que Factura la Naviera a la carga (no incluye flete, BAF ni ECA)	Cargo de Peaje (River Plate Toll Fee)
		Estiba y desestiba (THC)
		Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)
		Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)
		Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order)
		Cargos por gestión de documentos (Documentation Fee)
		Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge – PBIP - ISPS)

	1. Costos pagados	2. Rubros que son facturados a la carga
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	A. 1.	A. 2.
B. Por la Terminal Portuaria	B. 1.	B. 2.
		Despachante de Aduana

A.2. RUBROS QUE COBRA LA AGENCIA MARÍTIMA A LA CARGA



Sobre USD 517 para un contenedor de 40' HC (USD 493 para uno de 20'),

B. 1. COSTOS QUE PAGA LA TERMINAL PORTUARIA

	1. Costos pagados	
B. Por la Terminal Portuaria	Agentes públicos	Canon por concesión (pautas contractuales)
	Costos operativos y de infraestructura	

	1. Costos pagados	2. Rubros que son facturados a la carga
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	A. 1.	A. 2.
B. Por la Terminal Portuaria	B. 1.	B. 2.
		Despachante de Aduana

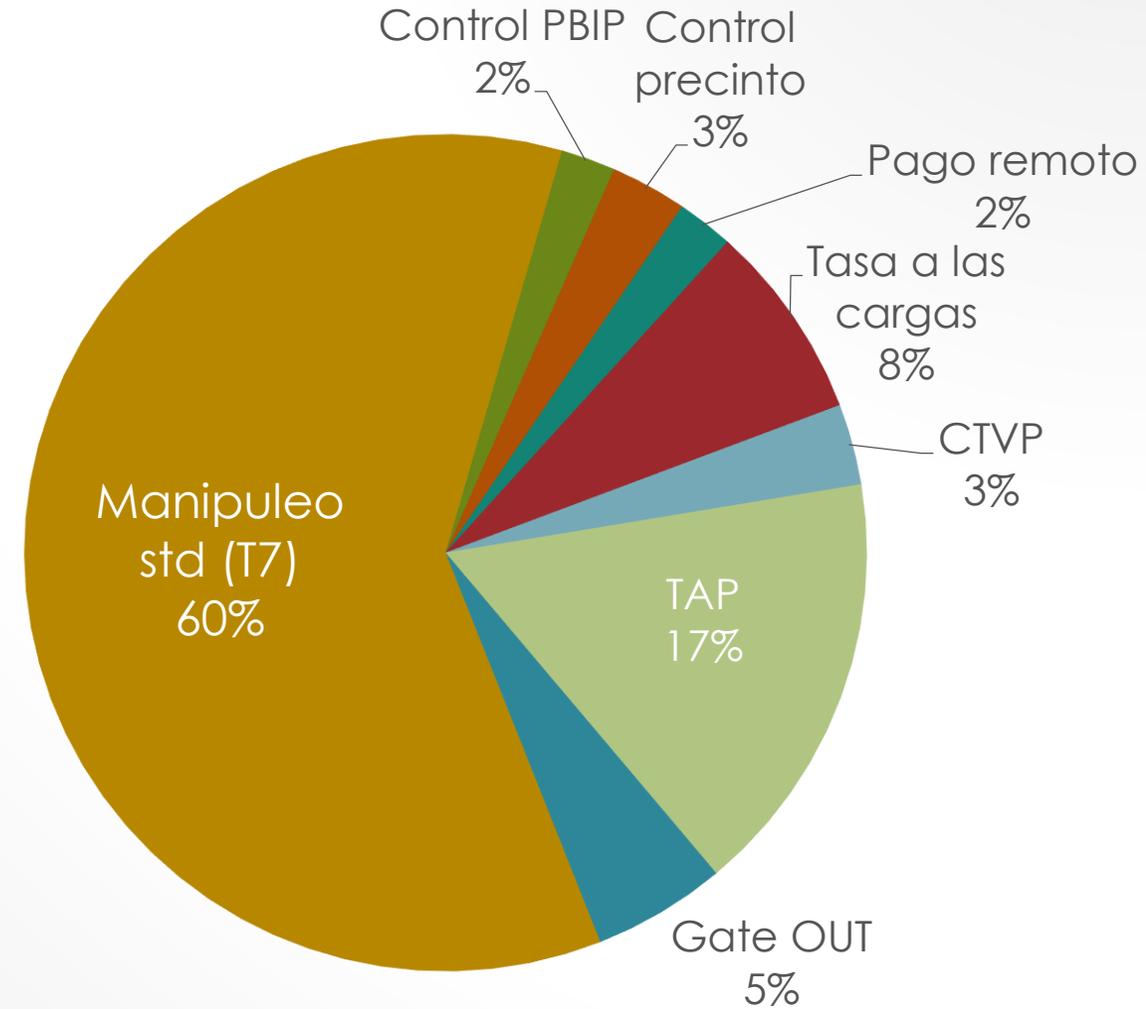
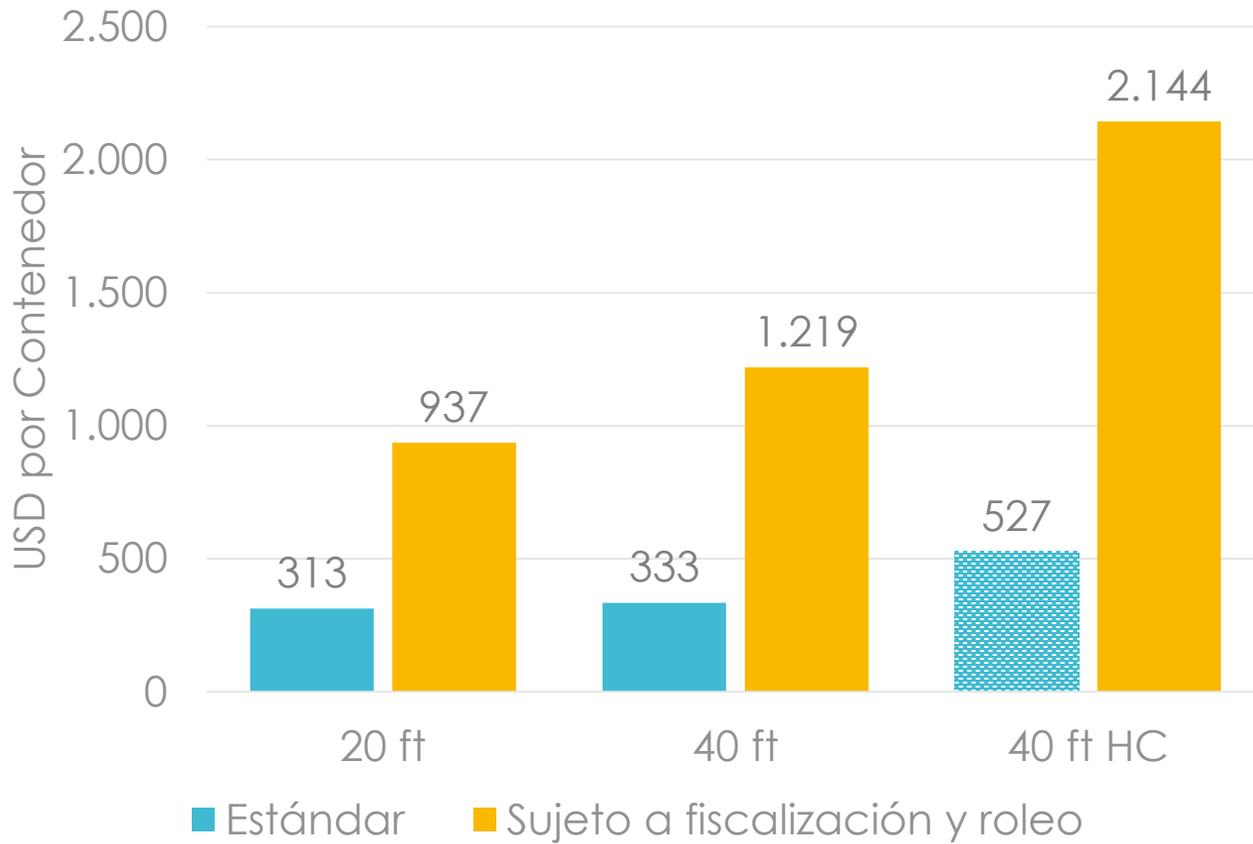
B. 2. RUBROS QUE COBRA LA TERMINAL PORTUARIA A LA CARGA

2. Cargos que son facturados a la carga	
B. Por la Terminal Portuaria	Cargos percibidos por las terminales portuarias (de mayor frecuencia)
	Tasas a las cargas (AGP)
	Manipuleo
	PBIP (ISPS)
	Gate IN/OUT
	Almacenaje
	Lavado del contenedor
	Barrido del contenedor
	Control del precinto
	Asociados a la verificación aduanera
	Movimientos extra de carga
	Fuera de medida (ej. High cube)
	Cargo por pago remoto
Percibidos por otros agentes	
Control de tráfico vehicular (IVETRA)	
Transporte Argentino Protegido (TAP)	
Despachante de Aduana	

	1. Costos pagados	2. Rubros que son facturados a la carga
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	A. 1.	A. 2.
B. Por la Terminal Portuaria	B. 1.	B. 2.
		Despachante de Aduana

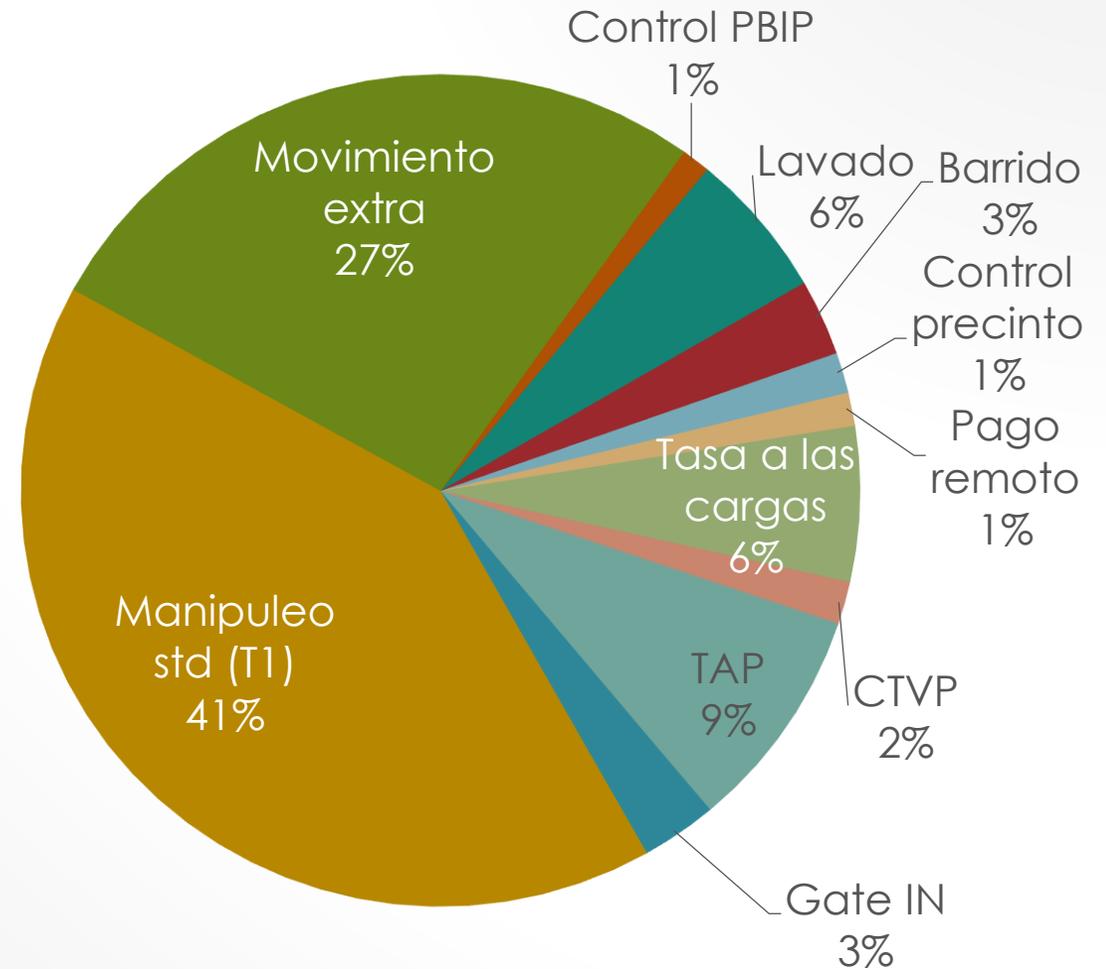
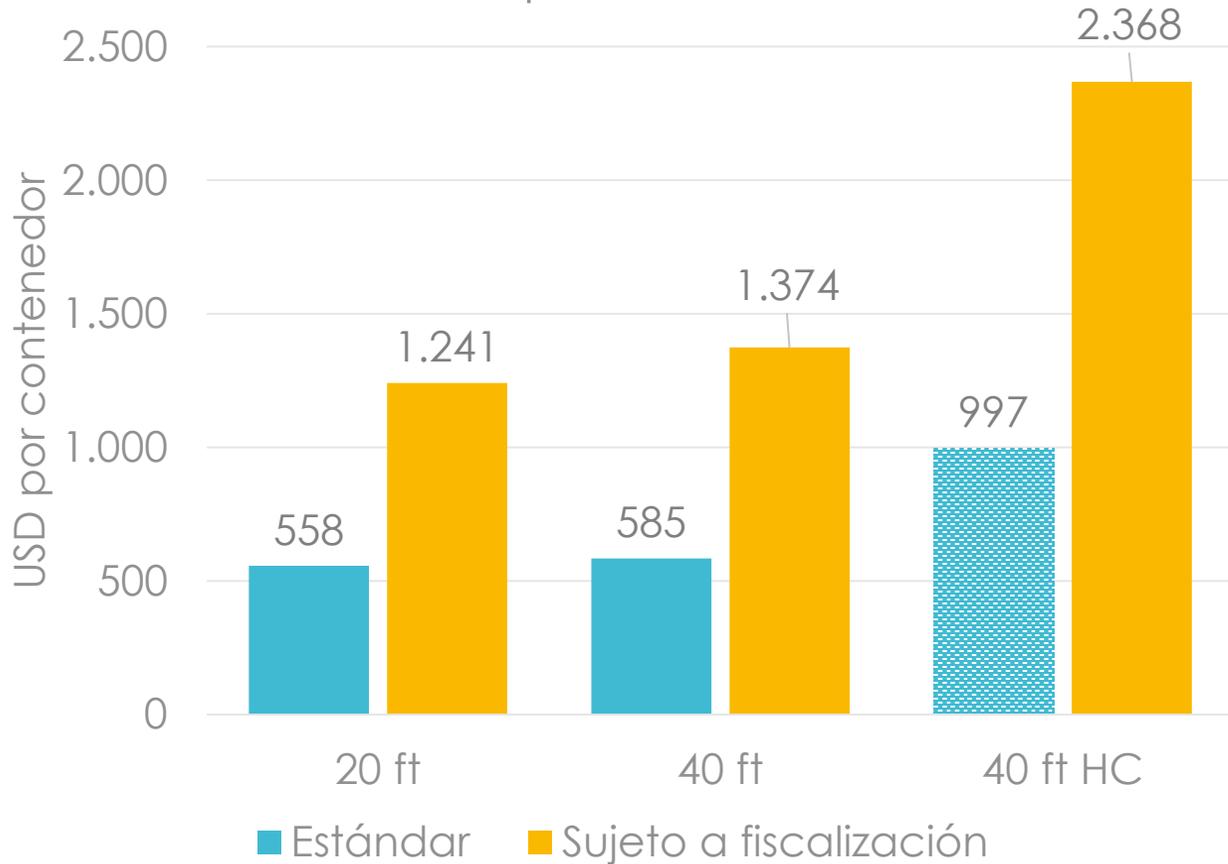
B.2. COSTOS FACTURADOS POR TERMINAL A CARGADOR: EXPORTACIÓN

Exportación



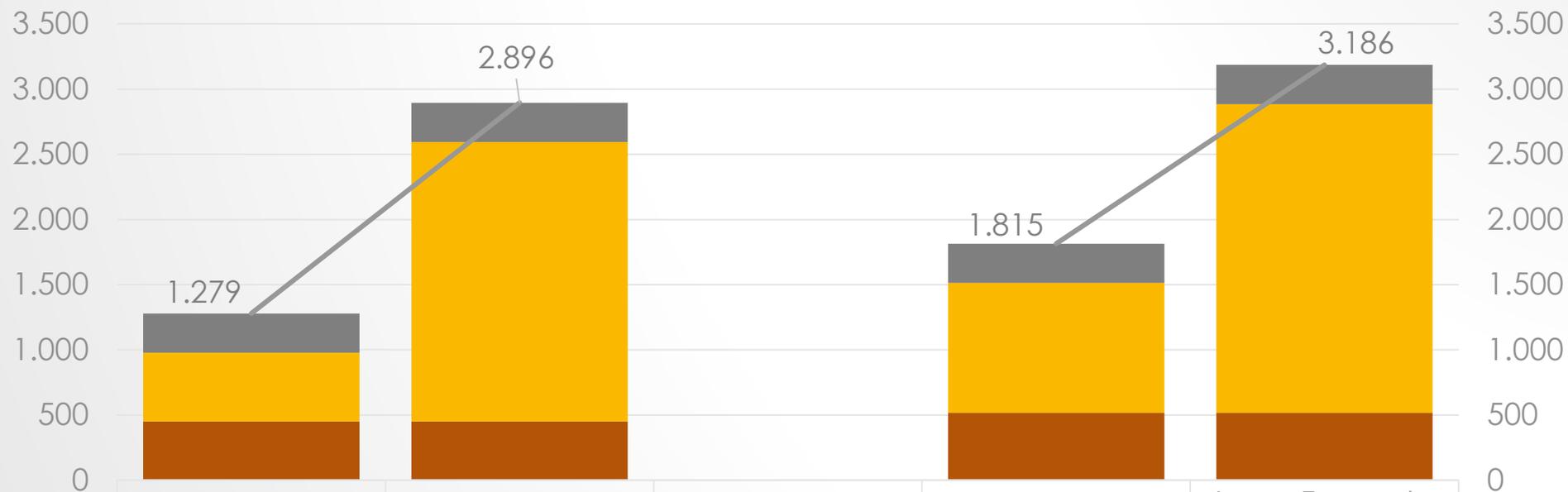
B.2. COSTOS FACTURADOS POR TERMINAL A CARGADOR: IMPORTACIÓN

Importación



COSTOS INTEGRADOS

Costos integrados de Exportación e Importación percibidos para un contenedor 40'HC con y sin demoras



■ Despacho de aduana	300	300	300	300
■ Terminales	527	2.144	997	2.368
■ Agencia Marítima	452	452	517	517
— Valor total	1.279	2.896	1.815	3.186

■ Agencia Marítima ■ Terminales ■ Despacho de aduana — Valor total

MEDIDAS SOBRE DISTINTOS RUBROS

Desde la publicación del trabajo hasta hoy, se han llevado adelante acciones que han modificado la incidencia de los siguientes rubros:

- Practicaje y remolque
- Sobre cargo por High Cube (exportación).
- TAP (seguro de transporte) e IVETRA.
- Lavado, barrido y limpieza de contenedores (importación)
- Control de salida de contenedores dentro del forzoso.
- Inspecciones sanitarias.
- THC y cargo por peaje: en negociación.

DESAFÍOS ASOCIADOS A LAS PRÁCTICAS DE COMPETENCIA

Relación involucrada	Rubro
Proveedores a navieras	Practicaje y pilotaje: fueron desregulados a principios de los años 90.
	Remolque: es obligatorio su uso, pero su provisión es privada.
	Peaje al buque
Navieras a la carga	Peaje por contenedor
	Estiba y desestiba (THC)
Terminales a la carga	Rubros cobrados por terminales: movimientos extras, revisión de contenedores.
	Aumentos por tamaño (de 40 a 40HC) y fuera de tiempo.
Otros a la carga	Doble pago de estibaje (THC + T1/T7)
	Otros rubros (estacionamiento, seguro del contenedor, <i>gate charge</i> , etc.)

REFLEXIONES FINALES

- Dificultad para conocer costos portuarios con precisión.
- Altos niveles de variabilidad en costos e incertidumbre.
- Desafío para la política pública en materia de:
 - Regulación y el control facilitando las transacciones y la seguridad.
 - Servicios donde pueden surgir prácticas de abuso de posición dominante (navieras, terminales, cargadores y proveedores de servicios).
 - Generación y difusión de información vinculada a la disponibilidad de la carga.
 - Coordinación y alineación de intereses interinstitucionales (público–privados).
 - Existencia de mercados con altos niveles de concentración.
- El impacto de la operatoria portuaria sobre la competitividad es muy alto (espacios exclusivos críticos).
- La planificación de política pública en materia portuaria enfrenta nuevos desafíos e incertidumbres, vinculados a:
 - Nuevas tecnologías.
 - Cambios en los modos de transporte y sus formas de complementariedad.
 - Flujos de capital.
 - Nuevos requerimientos de regulación y control.

FUENTE

Esta presentación resume los contenidos del siguiente trabajo:

Filadoro y Sánchez (2016): “Identificación y estimación del costo de una operación de comercio exterior en el Complejo Portuario de Buenos Aires”, Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte, Serie Análisis de políticas y planificación del Transporte, Doc. Nro. 8, Instituto del Transporte, Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires.

Disponible en:

<http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc8.pdf>