



USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA



Ambiente de Negocios y el Proceso Exportador Transporte y Logística: Factores Claves de la Competitividad

Limitantes al transporte y a la logística en el Paraguay

Martin Sgut

Asunción, agosto de 2005

0

¿Qué es un modo de transporte?

- Una forma de transporte
- Una unidad de transporte
- Una expresión sin definición precisa

¿Qué es un medio de transporte?

- Una forma de transporte
- Una expresión sin definición precisa
- Un tipo de unidad de transporte

¿Qué es un contenedor?:

- Un modo de transporte
- Un medio de transporte
- Una unidad de carga

¿Qué es un conocimiento de embarque marítimo?: (B/L)

- un título de propiedad
- un contrato de transporte
- un documento de entrega de carga

¿Qué es una carta de porte?: (A/C/F)

- un título de propiedad
- un contrato de transporte
- un documento de entrega de carga

¿Qué es un manifiesto de carga?:

- una lista de conocimientos de embarque o cartas de porte
- una lista de partidas enviadas por consignatario
- una lista de lo que lleva una unidad de transporte

Fuente: UNCTAD, José María Rubiato

2

¿Qué es un agente de carga?

- un intermediario
- un transportista
- un representante del expedidor

¿Qué es un agente de aduana?

- un intermediario independiente
- un representante del fisco
- un representante del consignatario

¿Qué es un agente naviero?:

- un representante de los cargadores
- un representante de líneas marítimas
- un representante de los expedidores

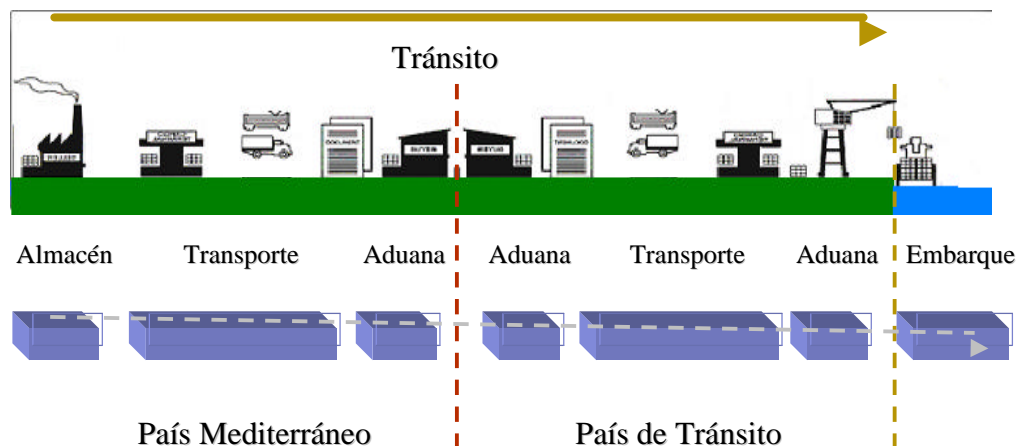
Fuente: UNCTAD, José María Rubiato

3

- ▶ La condición de Paraguay como país mediterráneo
- ▶ Las limitantes
- ▶ Los niveles de participación del sector privado en el transporte
- ▶ Un caso de análisis
- ▶ Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte
- ▶ Conclusiones

4

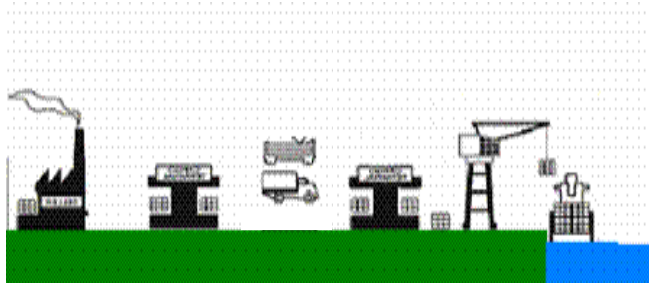
Proceso del servicio de tránsito terrestre



Fuente: UNCTAD, José María Rubiato

5

Proceso del servicio de transbordo



Almacén

Transporte

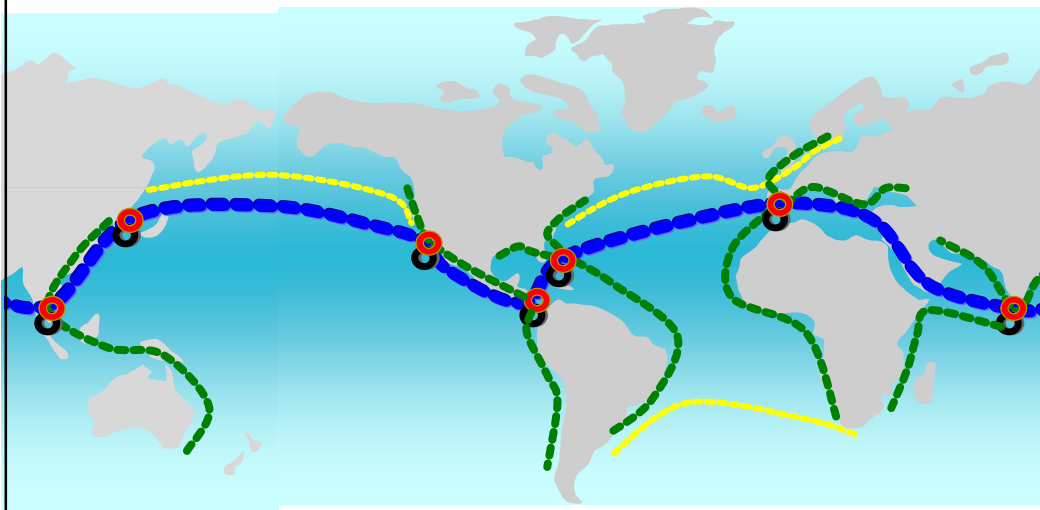
Aduana

Embarque

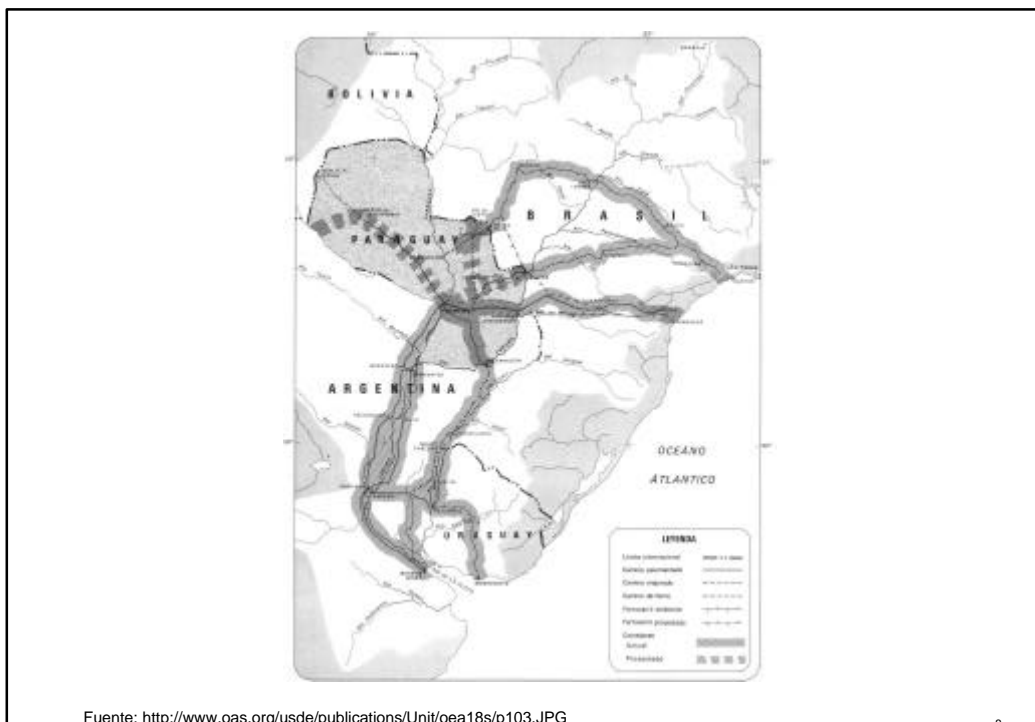
Fuente: UNCTAD, José María Rubiato

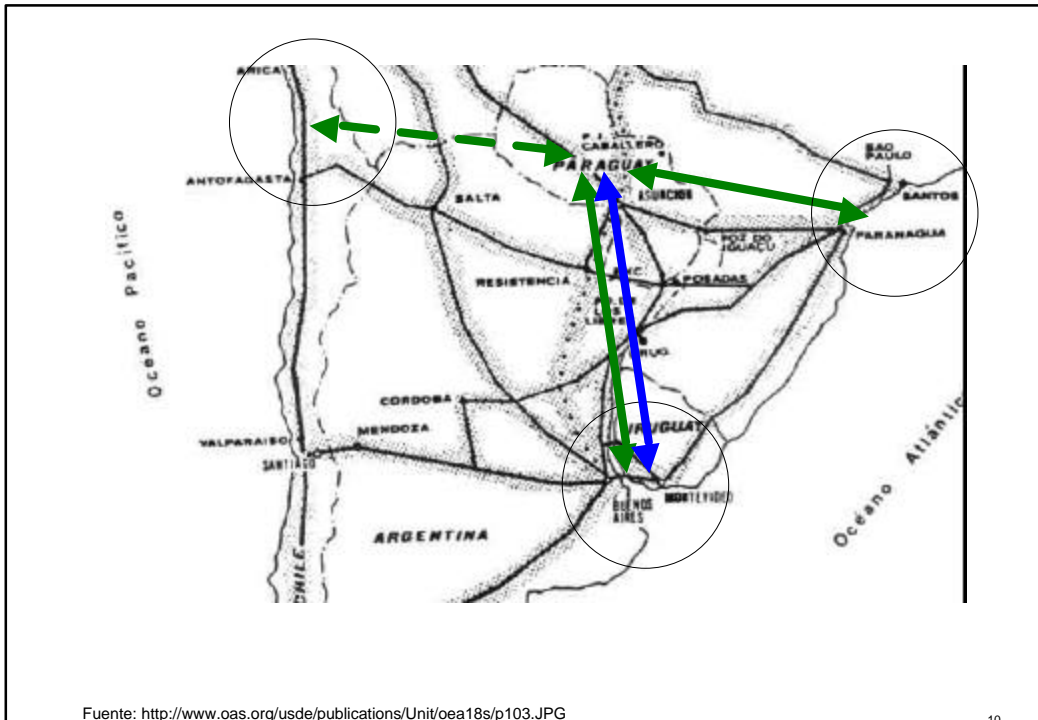
6

La nueva revolución en el shipping



7





- ▶ La condición de Paraguay como país mediterráneo
- ▶ **Las limitantes**
- ▶ Los niveles de participación del sector privado en el transporte
- ▶ Un caso de análisis
- ▶ Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte
- ▶ Conclusiones

Las limitantes de la cadena logística y del transporte

▶ Dependiendo de su naturaleza son de dos tipos:

1. Infraestructura (Hardware).
2. Organizativas, regulatorias y operacionales (Software).

▶ Según su ubicación, son:

1. Nacionales
2. Extranjeras.

12

Mapa de las limitantes

	Nacionales	Extranjeras
Hardware	<ul style="list-style-type: none"> • Déficit en infraestructura ferroviaria • Déficit en infraestructura vial • Déficit en accesibilidad portuaria vial • Déficit en infoestructura • Déficit infraestructura en pasos de frontera 	<ul style="list-style-type: none"> • Déficit en infraestructura ferroviaria • Déficit en accesibilidad portuaria vial • Déficit en accesibilidad portuaria ferroviaria • Déficit en infoestructura • Déficit infraestructura en pasos de frontera
Software	<ul style="list-style-type: none"> • Déficit de coordinación en recepción y entrega • Carencia de una política portuaria moderna • Carencia de una política de facilitación moderna • Vigencia de la reserva de cargas • Falta de mecanismos sustentables de participación • Demoras en pasos de frontera • Déficit en integración de sistemas 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de coordinación en recepción y entrega • Limitaciones aduaneras en transbordos (Argentina) • Limitaciones sanitarias en los tránsitos (Brasil) • Piratería del asfalto • Carencia de una política portuaria moderna • Vigencia de la reserva de cargas (Brasil) • Carencia de una política de facilitación moderna • Problemas de gestión en los puertos • Falta de mecanismos sustentables de participación • Demoras en pasos de frontera • Déficit en integración de sistemas

13

- ▶ La condición de Paraguay como país mediterráneo
- ▶ Los limitantes y su evolución
- ▶ Los niveles de participación del sector privado en el transporte
- ▶ Un caso de análisis
- ▶ Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte
- ▶ Conclusiones

14

Ponderación de las características de la participación del sector privado en el transporte y la logística en la región

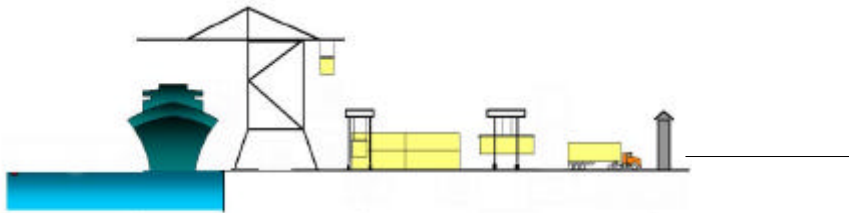
Sector	Nivel de participación	Observaciones
Usuarios	MUY BAJO	En general delegan la participación en sus agentes aduaneros. La participación a nivel regional e internacional es muy baja
Navieros	MUY ALTO	El nivel de participación es muy alto a nivel internacional y nacional.
Prestadores de Servicios	ALTO	Alta participación a nivel nacional de parte de los agentes de aduanas y depósitos fiscales. La participación a nivel internacional es baja.
Operadores Portuarios	ALTO	Intensa participación a nivel nacional y escasa a nivel internacional.
Transportistas terrestres	BAJO	En general la participación de los transportistas terrestres está a nivel regional. En los puertos no suele haber participación.

15

- ▶ La condición de Paraguay como país mediterráneo
- ▶ Los limitantes y su evolución
- ▶ Los niveles de participación del sector privado en el transporte
- ▶ Un caso de análisis
- ▶ Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte
- ▶ Conclusiones

16

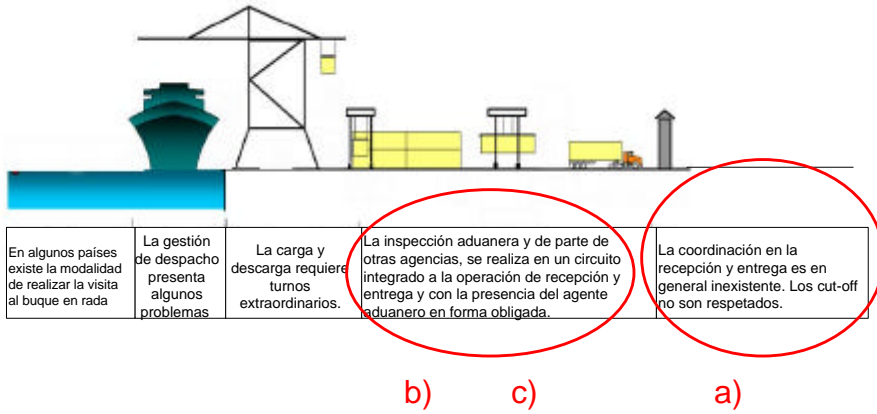
Los problemas operacionales principales en materia de facilitación portuaria.



En algunos países existe la modalidad de realizar la visita al buque en rada	La gestión de despacho presenta algunos problemas	La carga y descarga requiere turnos extraordinarios.	La inspección aduanera y de parte de otras agencias, se realiza en un circuito integrado a la operación de recepción y entrega y con la presencia del agente aduanero en forma obligada.	La coordinación en la recepción y entrega es en general inexistente. Los cut-off no son respetados.
--	---	--	--	---

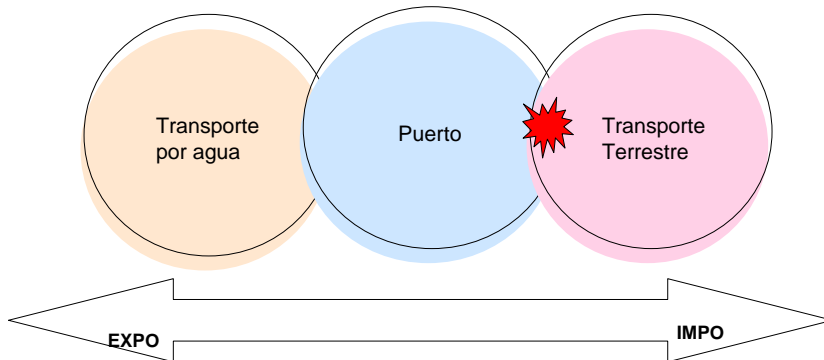
17

Los problemas operacionales principales en materia de facilitación portuaria.



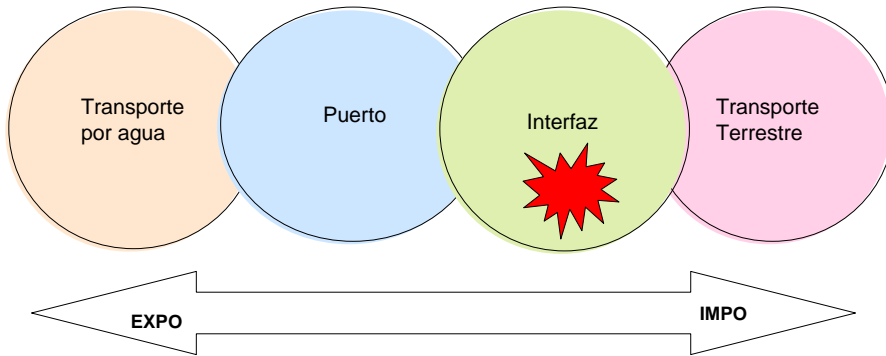
18

Interrelaciones operacionales



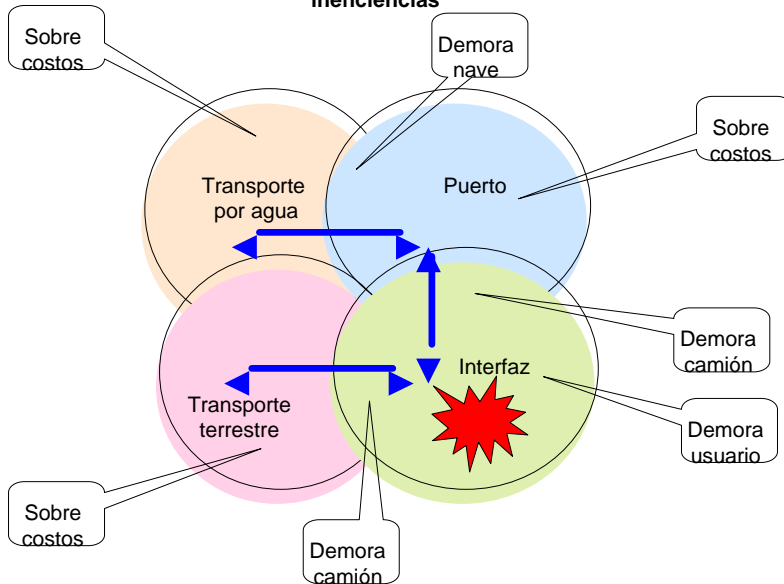
19

Interrelaciones operacionales



20

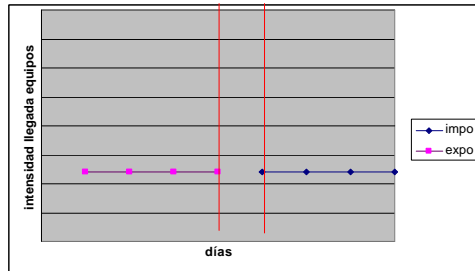
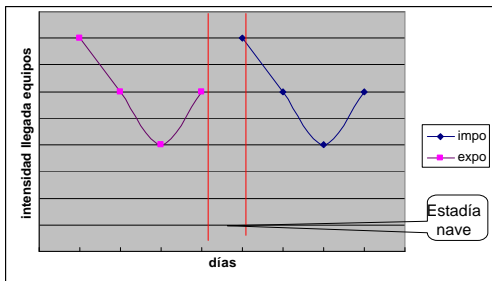
Interrelaciones y sinergias de las ineficiencias



21

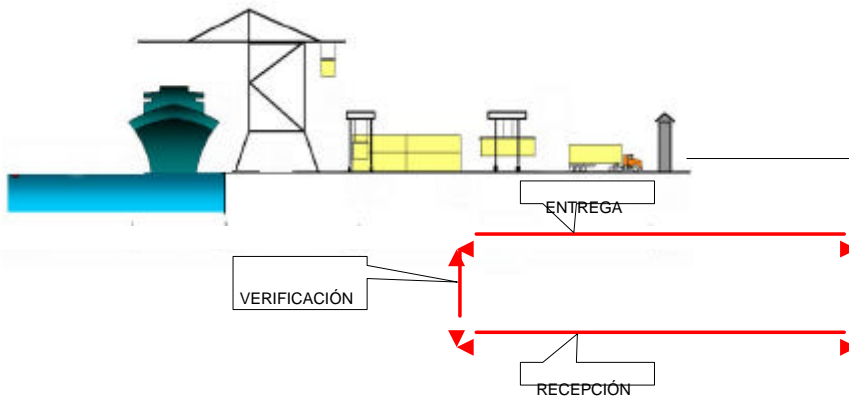
a) La problemática de la falta de coordinación

- ▶ En la exportación de containers en la región se informa al exportador a partir de que fecha y hora puede entregar el container y hasta que fecha y hora se puede entregar (cut-off). En base a esto se producen picos de entregas al inicio y al final del periodo.
- ▶ En la importación, se informa al consignatario, a partir de que fecha puede retirar la mercadería. En base a esto se produce un pico al inicio del mismo y al final del periodo de gracia.



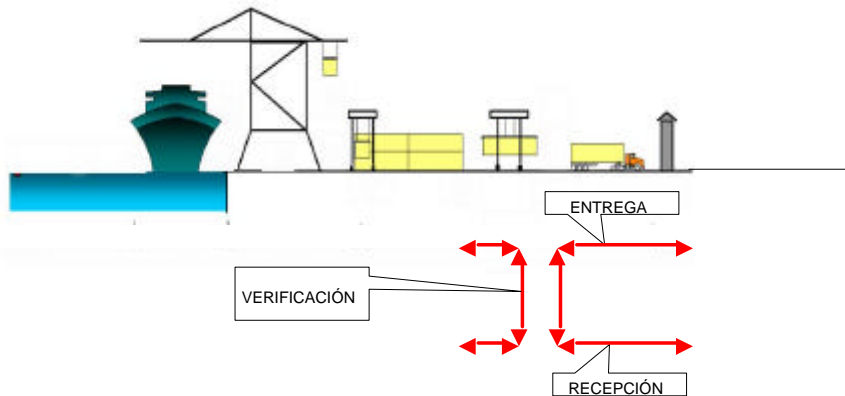
22

b) La modalidad operacional integrada de recepción, verificación y entrega.



23

b) La alternativa de escindir la operación de recepción y entrega y la verificación.



24

c) La obligación de la presencia del representante de la carga en las operaciones.

- ▶ En la región la operación portuaria, se caracteriza por la obligación de la presencia del usuario o de su representante en la recepción, entrega y verificación.
- ▶ Esta modalidad induce a demoras operacionales, falta de transparencia, congestión, y dificulta la planificación de las operaciones y de la verificación.
- ▶ Es necesario revisar por un lado la modalidad de la presencia del agente aduanero en la recepción y entrega de la mercadería. Esto debe ir acompañado por la eliminación de la documentación y tramitación física
- ▶ En segundo lugar es necesario revisar la obligación de la presencia del agente aduanero en la verificación. Esto debe ir acompañado por la instalación de facilidades de verificación modernas.

25

- ▶ La condición de Paraguay como país mediterráneo
- ▶ Los limitantes y su evolución
- ▶ Los niveles de participación del sector privado en el transporte
- ▶ Un caso de análisis
- ▶ Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte
- ▶ Conclusiones

26

Un caso de referencia en LA

Capacidad Máxima de la terminal en teu	800.000
Volumen máximo operacional en teus	600.000
Cantidad total de containers operados	400.000
Cantidad de containers vacíos operados	100.000
Cantidad de containers llenos operados	300.000
Cantidad de transbordos y movimientos	100.000
Cantidad de containers importación y exportación	200.000
Cantidad de containers de exportación	110.000
Cantidad de containers de importación	90.000

27

a) El impacto de la falta de coordinación

- ▶ La ineficiencia operacional en la interfaz de 200.000 containers tiene una incidencia indirecta en los costos de inventario del usuario y en el costo del flete.
- ▶ La demora promedio en la región, por falta de coordinación en la importación oscila entre 1 a 72 horas y en la exportación entre 6 horas a 24 horas.
- ▶ Esto produce en primer lugar un impacto en el costo de inventario y en segundo lugar en un lucro cesante del equipo de transporte.
- ▶ El impacto en el costo de inventario se estima (Hummels) en el 0,2% del costo de la mercadería diaria.
- ▶ El impacto en el lucro cesante del equipo de transporte (Liatis), se estima en US\$ 5 por hora.

28

a) Impacto económico por falta de coordinación

Expo	8.000
Impo	16.000
cost inventario diario	0,008
Lucro cesante equipo hora	5

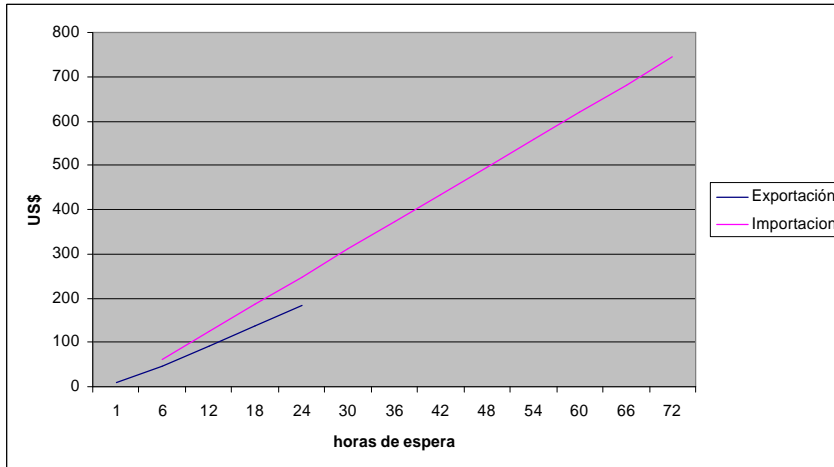
Horas	1	6	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72
Costo Inventario Expo	3	16	32	48	64	80	96	112	128	144	160	176	192
Costo Inventario Impo	16	32	64	96	128	160	192	224	256	288	320	352	384

Lucro cesante equipo	5	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	360
----------------------	---	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Exportación	8	46	92	138	184	230	276	322	368	414	460	506	552
Importación	16	62	124	186	248	310	372	434	496	558	620	682	744

29

a) Impacto económico por falta de coordinación



30

a) El impacto de la falta de coordinación

- ▶ Considerando: 12 horas de demora por falta de coordinación, el impacto asciende a US\$ 92 y US\$ 124.
- ▶ Considerando 12 horas promedio, el impacto a nivel de latinoamérica asciende a US\$ 1.080 millones.

31

b) y c) El impacto de la integración de la operación de recepción, entrega y verificación y la obligación de la presencia del agente aduanero.

- ▶ Considerando: 2 horas de demora en espera de verificación y 2 horas en verificación, mas los honorarios de 4 horas de un empleado del agente aduanero y considerando el costo de inventario y lucro cesante se estima que el costo por container de importación y exportación asciende respectivamente a 81 y 71 US\$.
- ▶ Estimando un puerto con un 20% de verificaciones, el costo neto por container es de 14 y 16 US\$.
- ▶ Estimando la operación de un estacionamiento de camiones para 80 unidades, el costo anual de esta área (estimada en 10.000 m²) equivale a unos 400.000 US\$, con lo cual, el costo por container equivale a US\$ 2 adicionales por unidad.
- ▶ El impacto total por container de exportación y de importación asciende a US\$ 16 y US\$ 18 respectivamente.
- ▶ La estimación del impacto a nivel de la región asciende a 344 millones de US\$.

32

Criterios a adoptar y la participación del sector privado para resolver estas materias

- ▶ La participación del sector privado es esencial para poner en marcha la resolución de estos problemas. Los beneficios para todos los participantes son muy significativos.
- a) No obstante, cabe señalar que para implantar un mecanismo de coordinación, el liderazgo debe ser asumido por la Aduana y/o por la Autoridad Portuaria, por cuanto de no establecerse criterios generalizados y regulados, las líneas y las terminales en la práctica tienen limitaciones para establecer estas pautas, en particular en lo que a la coordinación de los procesos de exportación se refiere.
- b) Respecto la necesidad de separar el circuito de recepción y entrega, es indudable la necesidad del accionar conjunto de la aduana y de la autoridad portuaria, en consenso con los transportistas, usuarios y operadores de terminal. En este cambio, es esencial determinar un cargo único por verificación y vaciado de containers aplicable a todas las unidades operadas y discontinuar la facturación de cargos en forma exclusiva a los importadores o exportadores a los cuales se verifica.
- c) El último punto es eminentemente de materia legal. Es recomendable discontinuar la obligación de la presencia del agente aduanero en la recepción, entrega y verificación, simultáneamente crear instalaciones de verificación adecuadas y avanzar mas en materia de eliminación de la documentación física.

33

Estimación del impacto de la falta de coordinación

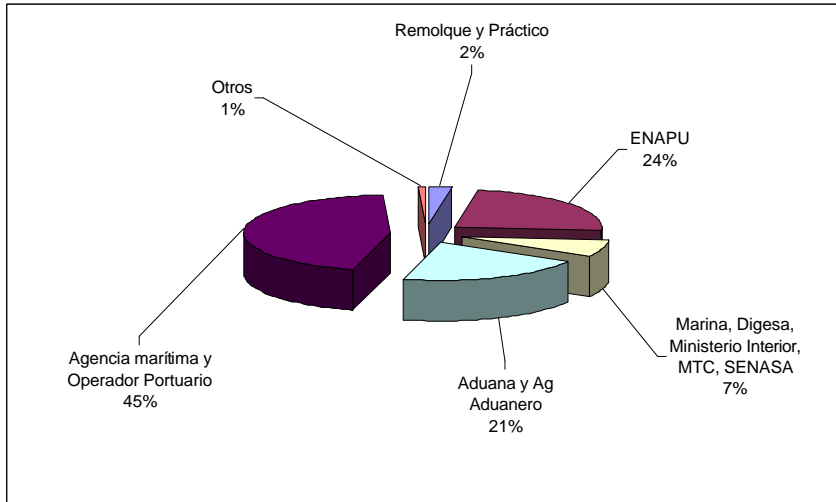
- ▶ La sumatoria solamente de estas ineficiencias, en una estimación conservadora implican para la exportación e importación, respectivamente US\$ 108 y US\$ 142 con demoras de 12 horas.
- ▶ Este impacto por unidad, es equivalente al valor promedio facturado por carga y descarga.
- ▶ La sumatoria de los efectos descritos implican para la región un impacto de 1424 millones de US\$.
- ▶ La incidencia para el usuario no es directa. La misma es derramada hacia el conjunto de los usuarios en el costo del flete terrestre, en los cargos del agente aduanero y en el costo de inventario.
- ▶ Esta incidencia repercute directamente en la competitividad.

34

- ▶ **La condición de Paraguay como país mediterráneo**
- ▶ **Los limitantes y su evolución**
- ▶ **Los niveles de participación del sector privado en el transporte**
- ▶ **Un caso de análisis**
- ▶ **Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte**
- ▶ **Conclusiones**

35

Ejemplo de esquema de costos, el caso del Callao



36

Desagregado del Callao

Sumatoria de la facturación				
Componente	Nave	Teu	Container	%
Empresa Remolque	1.600,00	5,86	8,51	1,5%
Empresa de Amarre	400,00	1,47	2,13	0,4%
ENAPU	25.011,87	91,67	133,02	23,8%
Empresa de Prácticos	900,00	3,30	4,79	0,9%
Marina	4.370,79	16,02	23,24	4,2%
DIGESA	455,80	1,67	2,42	0,4%
Empresa de seguridad	185,29	0,68	0,99	0,2%
Ministerio del interior	70,59	0,26	0,38	0,1%
Agencia marítima	12.062,24	54,94	80,71	11,5%
Operador portuario	35.274,79	129,29	187,60	33,6%
MTC	13,18	0,05	0,07	0,0%
Banco	240,00	0,88	1,28	0,2%
Aduana	503,00	1,84	2,68	0,5%
Agente aduanero	21156,01	77,54	112,51	20,2%
SENASA	2656,09	9,73	14,13	2,5%
Total	104.899,65	395,20	574,43	100%

37

Sobrecostos en el Callao

Sobrecosto	Sobrecosto			
	nave	teu	container	anual
Espera en rada	26.615	98	142	26.854.535
Baja productividad carga-descarga	17.651	65	94	17.809.778
Costo de inventario importación	133.213	488	708	134.411.933
Costo de inventario exportación	12.789	47	68	12.903.850
Sobrecosto estructural	12.758	47	68	12.873.039
Sobrecosto ENAPU	12.506	46	67	12.618.804
Total	215.532	790	1.146	217.471.940

28

- ▶ La condición de Paraguay como país mediterráneo
- ▶ Los limitantes y su evolución
- ▶ Los niveles de participación del sector privado en el transporte
- ▶ Un caso de análisis
- ▶ Los costos y sobrecostos portuarios y de transporte
- ▶ Conclusiones

39

Costos y sobrecostos

- ▶ Una alternativa realista para mejorar la eficiencia en las cadenas logísticas es:
- ▶ a) Hacer una medición objetiva de los costos generalizados de transporte
- ▶ b) Hacer una medición de los sobrecostos por ineficiencia por inconvenientes de facilitación, problemas de gestión público y privada y falta de infraestructura.
- ▶ c) Presupuestar los costos de la implantación de las mejoras que posibiliten reducir los sobrecostos.
- ▶ d) Proceder a hacer una factibilidad económico financiera, donde se pondere por un lado el beneficio potencial para los usuarios, líneas marítimas, transportistas terrestres y para el fisco.
- ▶ e) A través de una gestión de participación, proceder a negociar la implantación de las mejoras con el sector público y privado.
- ▶ f) Implantar las mejoras.

40

Facilitación

- ▶ Una oportunidad para potenciar estos cambios a nivel nacional e internacional es el seguimiento y participación en la negociación que se desarrolla en la OMC.
- ▶ La simplificación, armonización y automatización de los procedimientos de comercio internacional, en particular de los requisitos y formalidades prácticas relativos a la importación, la exportación y el tránsito transfronterizo de mercancías.
- ▶ **Mandato:** realizar trabajos analíticos sobre la simplificación de los procedimientos comerciales...con objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia.
- ▶ **Objetivo:** hacer que las transacciones comerciales sean lo más eficientes posible mediante la racionalización de los trámites, la documentación y las corrientes de información.

41

Cadenas logísticas

- ▶ Una metodología que se está aplicando para el mejoramiento de la logística de países sin litoral consiste en organizar con los operadores del corredor a desarrollar una capacidad sustentable para mejorar las operaciones de transporte en tránsito.
- ▶ La UNCTAD en Asia, Africa y en Sudamérica, está poniendo en marcha tres proyectos pilotos. Los componentes esenciales son los llamados clusters o nodos como plataformas de colaboración, para :
 1. Intercambio de información
 2. Acciones conjuntas
 3. Soporte de sistemas de información
- ▶ Se ha encarado esto entendiendo a un corredor como una líneas de producción de servicios de tránsito, una cadena de valor con proveedores sucesivos, una "propiedad" múltiple y compartida, y con beneficios mutuos y globales, con una estrategia de:
 1. Sustento en conocimiento local más que en experiencias o soluciones importadas.
 2. Combinación de mejoras operativas, institucionales, tecnológicas y reglamentarias.
 3. Articulación entre sistemas regionales de transporte con las redes logísticas globales.

42

Conclusiones

- ▶ Muchas veces se define a la falta de infraestructura como la causa principal de las limitantes o sobrecostos en el transporte y la logística.
- ▶ No obstante las falencias regulatorias, operacionales y en facilitación son el campo donde se pueden obtener resultados muy significativos y en el corto plazo.
- ▶ Sin duda, también los aspectos de infraestructura deben considerarse, pero asumiendo que son metas a mediano y largo plazo.
- ▶ Asimismo la adecuación de las políticas del transporte es un campo muy fértil para llegar a mejoras en el corto plazo.
- ▶ En todo este marco, la participación del sector privado es el factor principal para sustentar cambios que resulten en mejoras de competitividad.
- ▶ Para eso se deben objetivizar el impacto de las posibles acciones.

43

Conclusiones II

- ▶ En el actual contexto, se observan déficits en el software del sector del transporte y logística del Paraguay.
- ▶ Existen también déficits en materia de infraestructura vial, ferroviaria, de accesibilidad portuaria y de infoestructura.
- ▶ En materia portuaria se ha avanzado mucho, pero existen asignaturas pendientes.
- ▶ Los avances en materia de desarrollo portuario en Argentina, Brasil y Uruguay han mejorado la competitividad de los flujos de transporte del Paraguay.
- ▶ En particular los desarrollos en los puertos del Paraná, Uruguay y del Río de la Plata, han eficientizado los flujos de transporte por agua y terrestres del Paraguay.

44

Muchas gracias

martin.sgut@attglobal.net

45