

Universidad Siglo 21



**Logística: Medición de tiempos de levante para empresas exportadoras de
peras y manzanas por puerto San Antonio Este.**

*Logistics: Time Release Study for exporters of pears and apples
by San Antonio Este port.*

Trabajo Final de grado. Manuscrito Científico

Licenciatura en Comercio Internacional

Claudia Elizabeth Branda

Legajo: VCIN01087 / DNI: 32532692

Tutor: María Gabriela Vazquez

Neuquén, Noviembre, 2020

Índice

Resumen.....	3
Abstract	3
Introducción	4
<i>Objetivos.....</i>	13
<i>Objetivo general:</i>	13
<i>Objetivos Específicos:</i>	13
Métodos.....	14
<i>Diseño:</i>	14
<i>Participantes:</i>	14
<i>Instrumentos:</i>	15
<i>Análisis de datos:</i>	16
Resultados.....	16
Discusión	21
Referencias	28

Índice de figuras

Ilustración 1 - Proceso de Exportación por San Antonio Este.....	18
---	-----------

Ilustración 2 - Tiempo de verificación en Aduana	19
Ilustración 3 - Porcentaje de operaciones por Canal de Selectividad.....	20
Ilustración 4 - Tiempo Promedio Verificación	20
Ilustración 5 - Proceso total exportación.....	21

Índice de tablas

Tabla 1 - Exportaciones Mundiales de Pera y Manzana (FOB expresado en Miles de Dólares)	11
Tabla 2 - Participación Argentina en la oferta mundial.....	11
Tabla 3 - Volumen de Exportaciones Argentinas de Peras y Manzanas (FOB expresado en Miles de Dólares).....	12
Tabla 4 - Detalle según Aduanas de Oficialización	12

Resumen

En este manuscrito científico se describieron indicadores para las empresas exportadoras de peras y manzanas para la medición de sus tiempos de levante por el puerto de San Antonio Este. A partir de los datos obtenidos en las entrevistas realizadas a las empresas participantes del estudio, se pudo identificar cada paso necesario en el proceso logístico por dicho puerto. Luego de analizar los cuestionarios realizados a las empresas, se cuantificó el tiempo necesario en cada una de las etapas, concluyendo como resultado final 49,24 horas el tiempo total necesario desde la carga de la mercadería en los establecimientos de las empresas hasta la salida del buque. Los resultados muestran que las empresas cuentan con experiencia y el puerto de San Antonio Este tiene una operatoria especializada y eficiente para el rubro. En Argentina, aún no se ha realizado un estudio de tiempo de levante a nivel nacional, pero podrían existir futuras líneas de investigación con el objetivo de mejorar la competitividad de las empresas.

Palabras clave: Estudio de Tiempo de Levante; Logística; Exportación; Aduana.

Abstract

In this scientific manuscript, indicators were described for exporters of pears and apples to measure their time release by San Antonio Este port. Through interviews with companies, it was identified each necessary step in the logistics process for that port. After analyzing the questionnaires made to companies, the time was quantified in each of the stages, concluding the final result 49.24 hours total time required from loading of goods in establishments of companies until departure of the vessel. The results show that

companies have experience and the port of San Antonio Este has a specialized and efficient operation for the sector. In Argentina, a time release study has not yet been carried out at the national level, but there could be future lines of research with the aim of improving the competitiveness of companies.

Keywords: Time Release Study; Logistics; Export; Customs.

Introducción

¿Pueden las empresas, desde sus posibilidades, conocer los tiempos de levante y mejorar sus procesos logísticos?

Las empresas exportadoras argentinas enfrentan una extensa cantidad de obstáculos para poder desarrollar sus operaciones de manera eficiente, y aun así muchas veces no logran obtener los resultados esperados. Los motivos pueden ser muchos, la situación económica y la normativa vigente en el país, variables internacionales, e incluso las condiciones climáticas que pueden ser cruciales para las actividades agrícolas o, como sucedió este año, una pandemia mundial que trajo incertidumbre en todos los ámbitos y se han enfrentado desafíos adicionales en los procesos logísticos tal como expresó Loyarte (2020), presidente de la Cámara de Fruticultores Integrados. Por eso las empresas deben estar atentos a cada paso de sus operaciones en búsqueda de la mayor eficiencia posible y mejorar, en lo que esté a su alcance, los procesos logísticos.

En los últimos años, instituciones internacionales han trabajado y desarrollado diversos acuerdos y herramientas en pos de una mejora en el desarrollo de las operaciones.

En el 2017 la Organización Mundial de Comercio (OMC) comunicó la entrada en vigor del Acuerdo de Facilitación de Comercio (AFC), el cual había sido promulgado en el año 2013, y en el cual se incluyen disposiciones y asistencia para agilizar y facilitar las operaciones y movimiento de la mercadería. Argentina, como país miembro, es parte de dicho acuerdo, y ha aprobado su entrada en vigencia.

Por otro lado, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) publicó una guía denominada Estudio del Tiempo de Levante (en Inglés *Time Release Study, TRS*) y en su última actualización en 2018 brinda herramientas para poder medir el tiempo necesario en las operaciones desde la llegada hasta la liberación física de la mercadería.

Liberación o despacho, como se define en el Convenio de Kyoto Revisado (2006), es la acción de la aduana para permitir que la mercadería sea puesta a disposición de la persona interesada. El TRS es una herramienta para medir el tiempo que se demora desde la llegada de la mercadería hasta su liberación con el objetivo de detectar los puntos críticos dentro del proceso logístico y de despacho de aduana.

Cada 2 años el Banco Mundial desarrolla el informe *Connecting to Compete*, en el cual incluye el Índice de Desempeño Logístico, una herramienta que evalúa el nivel de eficiencia logística de más de 160 países, analizando 6 componentes: Eficiencia de aduana; Calidad de infraestructura y transporte; Facilidad para concretar acuerdos comerciales a precios competitivos; Competencia y calidad de servicios logísticos; Capacidad para el rastreo/seguimiento de envíos; y por último, Frecuencia de envíos entregados en el tiempo previsto. Los resultados publicados por el Banco Mundial (2018) del informe *Connecting to Compete 2018* ponen de manifiesto cómo a pesar de los años, los países desarrollados son aquellos que lideran el índice con mayor eficiencia.

Tal como expresa Marinucci (2019) en su artículo, el proceso logístico se compone por 2 orbitas: políticas públicas y prestadores privados. En el análisis de ambos, según resultados obtenidos del informe "Índice de Desempeño Logístico", a lo largo de los años, Argentina viene desmejorando su desempeño sucesivamente.

Para las empresas de las economías regionales, como es el caso de las exportadoras de peras y manzanas, la ineficiencia y trabas en los procesos aduaneros y logísticos pueden ser determinantes y afectar la competitividad de su actividad.

En Argentina, siguiendo los lineamientos del AFC, se han implementado mejoras para la simplificación y modernización de los procesos aduaneros. Una de las principales herramientas es la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), un mecanismo diseñado por el Estado Nacional para facilitar y agilizar el comercio exterior a través de la reducción de tiempo y costos en los trámites, mayor transparencia y mejores controles en los procesos (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2018).

Pero desafortunadamente, aún no se ha realizado un estudio de medición de los tiempos de levante. Existen numerosos antecedentes de países, incluso muchos de ellos países en desarrollo, que han realizado el estudio de tiempo de levante a partir de diferentes motivaciones y, en ocasiones, con el apoyo de importantes instituciones internacionales que colaboraron para el desarrollo de sus estudios. A continuación, se mencionan algunos de ellos.

Bielorrusia, en el año 2015 con el apoyo del Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional (IFC), realizó un estudio de tiempo de levante como complemento y para completar su plan de modernización del corredor terrestre M6 Minsk-Grodno. El estudio se llevó a cabo en 3 puntos de su frontera con Polonia y Lituania, puntos estratégicos de comercio y tránsito entre Europa y Eurasia. El objetivo

del TRS fue medir el intervalo desde la llegada de los camiones a un paso fronterizo, hasta su liberación en el país de entrada. Los resultados han demostrado que existen pasos de control duplicados, y dio lugar a comunicaciones entre Bielorrusia, Polonia y Lituania para mejorar el intercambio de datos aduaneros. Además, otra de las conclusiones observadas fue la detección de otros factores que influían en el tráfico provocando demoras, como la prohibición de circulación de camiones por Alemania los fines de semanas, o también la variación de impuestos en el combustible que afectaban la ruta realizada por los camiones (IFC, 2016).

Otro país que ha realizado un estudio de tiempo de levante es Malawi. El mismo fue impulsado luego de haber conocido los resultados del estudio *Doing Business 2019* realizado por el Banco Mundial, el cual posicionó al país en el puesto n° 126 bajo el indicador de comercio transfronterizo. No conforme con su desempeño, y con apoyo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), realizó su estudio de tiempo de levante con el objetivo de conocer sus fallas y poder mejorar su desempeño para lograr posicionarse entre los primeros 100 países. El estudio fue realizado con las herramientas del TRS de la OMA, en la Estación Fronteriza Songwe, el segundo mayor punto de comercialización de Malawi. La recolección de datos la realizaron por 7 días, y los resultados mostraron que el tiempo necesario para el proceso de exportación les tomó en promedio 5,58 horas y para las importaciones el tiempo fue de 15,97 horas. Además, han concluido que las demoras y fallas detectadas principalmente se debían a escasez de personal, falta de capacitación para operar el scanner y una inadecuada infraestructura (*Malawi Time Release, 2019*).

El primer país centroamericano en realizar un estudio TRS fue Guatemala. El estudio fue realizado por las autoridades gubernamentales en cooperación con el sector

privado, bajo la asesoría, supervisión y seguimiento de la OMA. Para el estudio analizaron las operaciones de sus 4 principales puntos de ingreso de mercaderías por un período de 7 días, del 8 al 14 de julio de 2019. Una vez finalizado, con la información recabada pudieron desarrollar y publicar el Plan de Acción Nacional para la Reducción de tiempos de despacho para importaciones 2020-2023 para ser implementado en cada puerto y aduana que formaron parte del estudio (Superintendencia de Administración Tributaria, 2019).

Otro antecedente que se puede tomar como referencia es Colombia. En el año 2016 realizó un primer estudio, en conjunto con la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (*USAID* por su traducción en Ingles), para conocer los tiempos de los procesos logísticos de sus importaciones. Pero luego, en 2017, realizaron un nuevo estudio bajo los estándares del TRS de la OMA, con mucha mayor claridad en la información y aplicado tanto para sus operaciones de importación como de exportación.

En 2019 presentó los resultados de su último estudio de tiempo de levante, demostrando mejoras significativas en comparación con los resultados obtenidos anteriormente. En 2 años (2017 vs 2019) consiguieron una reducción del 5,4% en el tiempo promedio en sus operaciones de exportación aérea y 4% en exportaciones marítimas. Para el caso de las importaciones lograron una mejora del 10% en ambos medios de transporte (aéreo y marítimo). Es claro que Colombia utilizó estos estudios e información como principal herramienta de diagnóstico y seguimiento para mejorar su eficiencia en las operaciones (Estudio de Tiempos de Despacho de Mercancías, 2019).

La referencia más reciente, y quizás más cercana también que podemos encontrar, es el caso de Brasil. En junio de 2020 publicaron los resultados de su estudio de tiempos de levante realizado en 2019 para sus operaciones de importación por vía marítima,

terrestre y aérea. Fue su primer estudio realizado íntegramente bajo los estándares del TRS de la OMA, y fue llevado a cabo en conjunto con el apoyo y revisión del Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas y el Reino Unido. Los datos fueron tomados de las cargas de importación realizadas durante los meses de junio y julio de 2019, y los resultados han arrojado que el tiempo promedio necesario para las importaciones fue de 7,4 días pudiendo clasificarse según la vía de transporte de la siguiente manera: por vía aérea 5,8 días; para cargas marítimas 9,7 días y, por último, para cargas terrestres 2,3 días. Las principales conclusiones obtenidas muestran que las demoras no sólo se generan en los procedimientos realizados por los controles gubernamentales, sino que también deben mejorar la eficiencia de las operativas privadas. Además, encontraron significativas diferencias en las diversas localidades que muestran la necesidad de estandarización de procesos. Para las autoridades, de acuerdo a las declaraciones realizadas en la conferencia de publicación del estudio, estos resultados serán la base que le permitirá identificar y plantear objetivos de mejora para una mayor transparencia, precisión, simplificación y previsibilidad en sus operaciones, lo que permitiría un aumento significativo del volumen de comercialización y a su vez atrayendo mayores inversiones en el sector (*Receita Federal do Brasil, 2020*).

Todos los estudios mencionados anteriormente son antecedentes de éxito de países que han logrado recabar la información de sus procesos operativos logísticos y medición de los tiempos implicados en cada uno de ellos. Esto nos muestra que es posible tomar como base la información para buscar mejoras en los puntos críticos y fallas que se detecten.

Las empresas argentinas agroexportadoras de peras y manzanas ubicadas en el Alto Valle de Rio Negro y Neuquén, desde la última década enfrentan una continua crisis

que ha afectado severamente su rentabilidad y la competitividad del sector tanto a nivel local como internacional (Lojo, 2019).

Plantear la necesidad de estudios y herramientas como las mencionadas, que puedan ayudar a mejorar la competitividad y eficiencia de las empresas, podría ser una oportunidad para mejorar a un sector que padece una continua crisis.

En la actualidad, el proceso logístico representa la principal estrategia para conseguir los objetivos que hayan sido planteados por las empresas en busca de la competitividad. Un desarrollo correcto y coherente de los procesos que son necesarios para llevar a cabo las operaciones es fundamental que deban ser fluidos, evaluando sus costos, tiempo y documentación para su correcto desempeño (Navarro, 2017).

Es necesario que las empresas conozcan cada paso de sus procesos logísticos y la importancia de cada uno de ellos en búsqueda de la mayor eficiencia posible.

La producción nacional de peras y manzanas forma parte de uno de los complejos productivos que aporta a la economía nacional y, como tal, es importante mostrar información acerca de la importancia de este sector en el mundo y su evolución con el pasar de los años para entender un poco más su desempeño.

En el mundo, anualmente se comercializan más de 3,5 millones de toneladas de pera y más de 8,3 millones de toneladas de manzanas en estado natural. De acuerdo a la información obtenida de International Trade Centre (ITC) – TRADEMAP, y como puede observarse en la Tabla N° 1, estas operaciones representaron un valor FOB total de USD 9,590 millones en el año 2019 (ITC, 2020).

*Tabla 1 - Exportaciones Mundiales de Pera y Manzana
(FOB expresado en Miles de Dólares)*

PRODUCTO	2017		2018		2019	
	TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB
PERA NCM 0808.30.00	2.863.463	USD 2.686.800	2.774.231	USD 2.713.502	3.554.768	USD 2.520.862
MANZANA NCM 0808.10.00	9.440.312	USD 7.670.445	8.485.504	USD 7.711.383	8.310.144	USD 7.069.646
TOTALES	12.303.775	USD 10.357.245	11.259.735	USD 10.424.885	11.864.912	USD 9.590.508

Fuente: Elaboración propia. Estadísticas International Trade Centre (ITC) – TRADEMAP. Año 2020

Siguiendo con el estudio y análisis de dicha fuente, se puede observar en la Tabla N° 2 que Argentina posee una importante participación en el mercado frutícola, en el año 2019 abasteció el 1,2% de la demanda mundial de manzanas frescas y el 9,6% de la demanda de peras, posicionando al país entre los principales exportadores del mundo.

Tabla 2 - Participación Argentina en la oferta mundial

PRODUCTO	2017	2018	2019
PERA NCM 0808.30.00	9,60%	10,90%	9,60%
MANZANA NCM 0808.10.00	1,00%	1,20%	1,20%

Fuente: Elaboración propia. Estadísticas International Trade Centre (ITC) – TRADEMAP. Año 2020

La producción de peras y manzanas frescas representa un pilar importante en la actividad económica regional de la zona del Alto Valle de la Patagonia Argentina, pero a pesar del aumento en el volumen exportado durante este año, los problemas estructurales y falta de competitividad siguen preocupando y afectando a la rentabilidad del sector (Lojo, 2020).

A continuación, se muestra el volumen de exportaciones argentinas de peras y manzanas en los últimos 4 años:

Tabla 3 - Volumen de Exportaciones Argentinas de Peras y Manzanas (FOB expresado en Miles de Dólares)

PRODUCTO	2017		2018		2019		2020*	
	TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB	TONELADAS	FOB
PERA NCM 0808.30.00	279.800	USD 257.114	320.787	USD 296.952	310.021	USD 242.192	268.505	USD 205.215
MANZANA NCM 0808.10.00	77.746	USD 75.150	96.217	USD 93.140	111.060	USD 81.849	78.914	USD 55.196
TOTALES	553.782	USD 516.689	439.578	USD 368.908	400.920	USD 343.770	400.920	USD 343.770

Fuente: Elaboración propia. Estadísticas Indec. Año 2020. 1

Para conocer los procesos logísticos de las empresas exportadoras de peras y manzanas es preciso observar cuales son las vías habituales por las cuales realizan sus operaciones. De acuerdo a información observada en la tabla N° 4, hay una marcada tendencia en el desarrollo del proceso logístico para este rubro, donde la mayoría de las exportaciones se documenta por la aduana de San Antonio Oeste.

Tabla 4 - Detalle según Aduanas de Oficialización

Aduana Oficialización	2017	2018	2019	2020*
SAN ANTONIO OESTE	47,80 %	56,88 %	34,11 %	40,06 %
VILLA REGINA	21,64 %	15,86 %	26,33 %	27,93 %
NEUQUEN	16,86 %	13,35 %	19,56 %	15,90 %
CLORINDA	5,31 %	3,20 %	5,18 %	4,64 %
BS.AS.(CAPITAL)	3,33 %	3,23 %	6,04 %	6,42 %
MENDOZA	2,72 %	1,85 %	3,36 %	3,45 %
BAHIA BLANCA	1,44 %	3,16 %	3,60 %	0,71 %
OTRAS ADUANAS	0,90 %	2,47 %	1,82 %	0,89 %
Total General	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %

¹* Los datos incluidos en las estadísticas del año 2020 se encuentran actualizados hasta el mes de julio inclusive.

Fuente: Elaboración propia. Estadísticas Market Research & Technology - MRT. Año 2020. ²

Siguiendo los lineamientos globalizados, donde cada vez más países analizan sus procesos logísticos en búsqueda de mejorar su eficiencia, y ante la ausencia de una investigación nacional en la temática, resulta pertinente analizar si las herramientas que brinda la guía *Time Release Study* de la OMA pueden ser utilizadas por las empresas exportadoras para detectar los puntos a mejorar en su logística habitual.

Para ello, se presentan a continuación los objetivos planteados para el desarrollo de este manuscrito.

Objetivos

Objetivo general:

Describir indicadores para las empresas argentinas exportadoras de peras y manzanas para la medición de los tiempos de levante por el puerto de San Antonio Este.

Objetivos Específicos:

- Identificar el proceso de exportación de peras y manzanas, las intervenciones y pasos necesarios previos a la liberación de aduana.

- Cuantificar los tiempos del proceso de una exportación por el puerto de San Antonio Este.

^{2*} Los datos incluidos en las estadísticas del año 2020 se encuentran actualizados hasta el mes de julio inclusive.

Métodos

En este apartado se detallan las técnicas y métodos utilizados para el cumplimiento de los objetivos planteados en la investigación.

Diseño:

Para esta investigación que presenta carácter mixto, exploratorio-descriptivo, se adoptó un diseño no experimental transversal, ya que no se han manipulado los datos y sólo se obtuvo información y conocimiento de los procesos logísticos en su curso normal de desarrollo. Además, la recolección de datos se hizo por única vez.

El enfoque utilizado es mixto, ya que se ha realizado una combinación del enfoque cualitativo para conocer los procesos, y en conjunto se ha utilizado un enfoque cuantitativo para poder medir los tiempos que demoraron dichos procesos.

Participantes:

En esta investigación, la población de estudio corresponde a las operaciones realizadas por 8 empresas argentinas exportadoras de peras y manzanas que operaron por el puerto de San Antonio Este durante la temporada 2020.

El muestreo poblacional utilizado fue no probabilístico, por conveniencia, ya que los casos estudiados participaron voluntariamente de la investigación. El tamaño de la muestra incluyó los datos de 50 operaciones de cada una de las empresas participantes, todas ellas empresas de la región, exportadoras habituales de peras y manzanas, las cuales realizaron operaciones de exportación por el puerto de San Antonio Este durante el año 2020.

Se solicitó a cada uno de los participantes su consentimiento expreso para su participación y publicación de la información recolectada para los fines de la investigación.

Instrumentos:

Como instrumentos para el desarrollo de la investigación se utilizaron técnicas cualitativas y cuantitativas que permitieron la recolección de los datos necesarios para el estudio.

A todos los participantes se les realizaron entrevistas en profundidad, semiestructuradas, que permitieron conocer la secuencia y pasos necesarios en los procesos logísticos de exportación en el puerto de San Antonio Este.

Además, se les hizo un cuestionario que fue realizado exclusivamente para esta investigación, tomando como base o inspiración el modelo que presenta la guía Time Release Study versión 3 de la OMA, pero adaptado a las prácticas y datos necesarios para la facilitación del análisis y conclusiones de este estudio de medición del tiempo de los procesos logísticos de los participantes.

Adicionalmente, y con el propósito de complementar la información, se consultaron otras fuentes de información pertinente, relacionadas al comercio internacional (documentos, informes, entre otros), relativos al tiempo de levante en los procesos logísticos de una exportación.

Análisis de datos:

El análisis de datos de este manuscrito fue mixto. Por un lado, basado en la información cualitativa que se recolectó mediante las entrevistas realizadas y, por otro, de tipo cuantitativo sobre las mediciones obtenidas en los cuestionarios.

Se llevaron a cabo los siguientes pasos:

- Se realizó una breve descripción de las entrevistadas realizadas que muestra una visión general de la empresa, su historia y experiencia para darle un contexto a la información obtenida.

- Se sistematizó de manera comparativa toda la información recolectada, de manera que estén considerados todos los objetivos específicos planteados en este estudio.

- Se analizó la información sistematizada, comparando todos los casos y observando si responden a la problemática planteada.

Resultado

En este apartado se detallan los resultados obtenidos luego del análisis de los datos recolectados, según los métodos y técnicas descriptos en el apartado anterior, para el cumplimiento de los objetivos planteados en la investigación.

En primer lugar, se realizaron entrevistas en profundidad a las 8 empresas participantes y con la información brindada se pudo observar que la mayoría de ellas son empresas con vasta experiencia y antigüedad en el sector.

Además, todas las empresas participantes señalaron que la operativa logística del proceso de exportación de peras y manzanas por el Puerto de San Antonio Este es bastante

particular y ágil en relación a otros puertos de embarque del país. Como primer argumento de dicha afirmación es que el Puerto de San Antonio Este tiene operaciones únicamente en el primer semestre del año dado que en dicho período es cuando se realiza la cosecha de peras y manzanas y se realiza el mayor volumen de exportaciones del sector. Otro argumento es que en este puerto en particular para cada temporada se programa la frecuencia de buques de acuerdo a las fechas de inicio de cosecha y volumen estimado de exportación, que puede variar levemente de acuerdo a factores climáticos que influye en el crecimiento de la fruta, pero generalmente se desarrolla desde mediados de enero hasta junio de cada año.

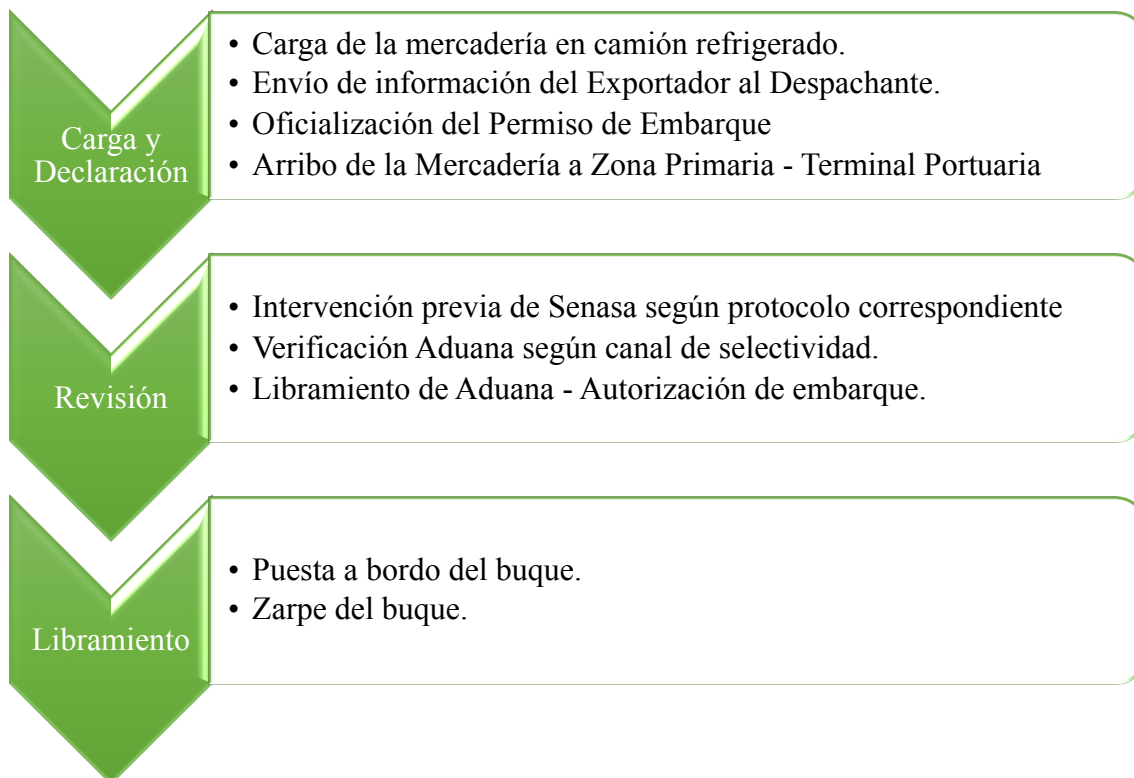
Las ocho empresas entrevistadas cuentan con galpones de empaque o frigoríficos donde se realizan las cargas, a una distancia de entre 400 y 700 km del Puerto de San Antonio Este, lo que implica un traslado de la mercadería en camión refrigerado hasta la terminal portuaria para su proceso de exportación.

Las exportaciones de peras y manzanas requieren sólo intervención previa de SENASA, la cual, según el destino de la mercadería, puede ser sólo una verificación documental o bien en caso de destinos con protocolos especiales implica una verificación física de la fruta, no sólo documental.

Los entrevistados informaron que durante la temporada 2020, que se desarrolló desde fines de enero hasta mediados de junio, hubo una frecuencia de 1 salida semanal de buques portacontenedores (para carga contenerizada) y 1 única salida en toda la temporada de buque bodega (para carga palletizada).

De acuerdo a la información brindada por las empresas se identifica en la siguiente ilustración el procedimiento y pasos necesarios para el desarrollo de las exportaciones de peras y manzanas por el puerto de San Antonio Este.

Ilustración 1 - Proceso de Exportación por San Antonio Este



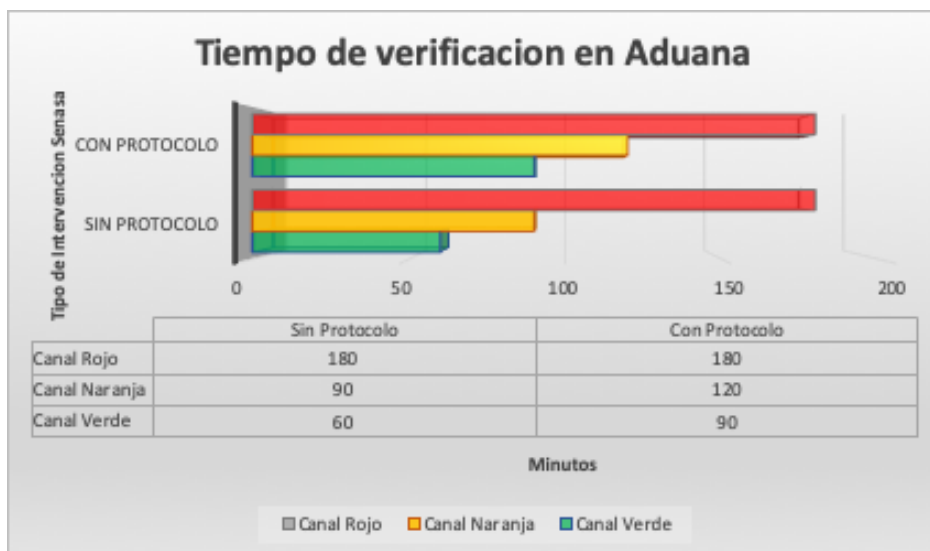
Fuente: Elaboración propia

La primera etapa del proceso se agrupó desde el momento de la carga de la mercadería en origen hasta el arribo de la misma al puerto. Dadas las variadas distancias entre cada uno de los participantes hasta el puerto, se observó que el promedio estimado es de 12 horas. Este lapso de tiempo le permite a las empresas y despachantes realizar el envío de información, trámites y oficialización del permiso de embarque necesarios previo a la llegada de la mercadería.

En una segunda etapa del proceso de la exportación se analizaron los tiempos necesarios para los procedimientos realizados por Aduana y SENASA, los cuales se pueden observar en la imagen a continuación. La verificación realizada por SENASA

puede diferenciarse en 2, por un lado, aquellas cargas que requieren un protocolo especial e implican una verificación física de la mercadería y, por otro, las que no tienen protocolo adicional y SENASA sólo realiza un control documental.

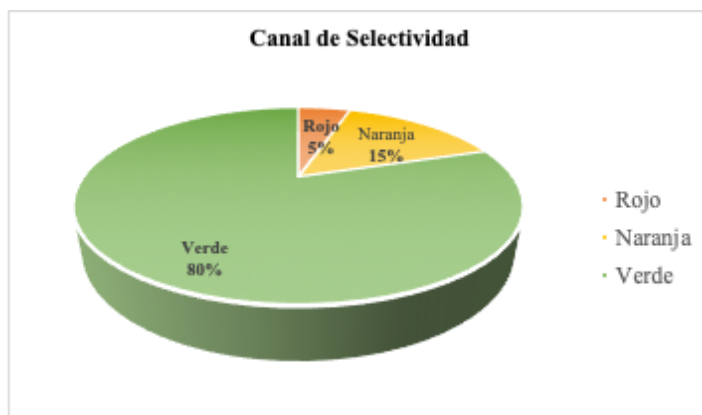
Ilustración 2 - Tiempo de verificación en Aduana



Fuente: Elaboración propia

Siguiendo con el análisis de las operaciones analizadas, se pudo estimar que durante la temporada 2020, del total de datos analizados, el 80% se cursaron con canal de selectividad verde en Aduana, y en menor medida canales naranja (verificación documental) y rojo (verificación física).

Ilustración 3 - Porcentaje de operaciones por Canal de Selectividad



Fuente: Elaboración propia

Las cargas que hayan tenido canal rojo requirieron mayor tiempo, pero la incidencia en la totalidad de operaciones analizadas es baja, ya que sólo fueron un 5%. Lo mismo sucede con las cargas que hayan operado por canal naranja que sólo representaron un 15%.

Por lo tanto, resultó preciso remarcar, dada la disparidad entre las operaciones, el promedio ponderado del tiempo incurrido de todas las operaciones según su canal, lo que permitió detectar que el tiempo promedio general del proceso de verificación es de 74,25 minutos.

Ilustración 4 - Tiempo Promedio Verificación

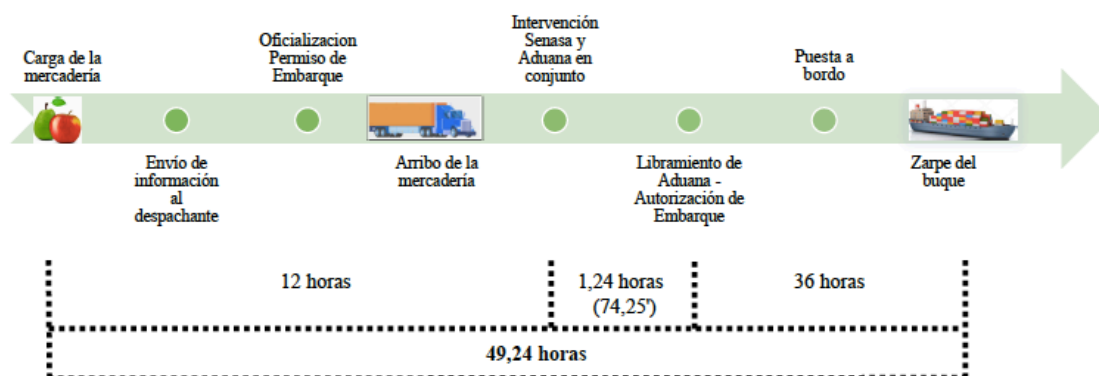


Fuente: Elaboración propia

En la última etapa del proceso, la puesta a bordo de la mercadería en el buque no lleva más de 3 horas luego del libramiento, pero dado que las operaciones comienzan algunos días antes de la salida de buque, la espera a bordo hasta el momento de zarpe puede llegar en promedio hasta 33 horas.

Considerando todos los resultados detallados previamente para cada uno de los procesos, se puede observar que la suma total del tiempo necesario para todo el proceso completo de exportación de peras y manzanas por el puerto de San Antonio Este es de 49,24 horas desde el momento de la carga de la mercadería hasta la salida del buque.

Ilustración 5 - Proceso total exportación



Fuente: Elaboración propia

Discusión

Tal como se definió en la introducción de este manuscrito, el objetivo de la investigación es describir indicadores para las empresas argentinas exportadoras de peras

y manzanas para la medición de los tiempos de levante por el puerto de San Antonio Este, con el fin último de resolver los interrogantes planteados.

Los antecedentes encontrados acerca de los estudios de tiempo de levante muestran que la guía denominada *Time Release Study (TRS)* realizada por la OMA es una herramienta utilizada por los países para obtener información y poder identificar sus debilidades o cuellos de botella que enfrentan y plantearse luego, a partir de allí, objetivos de mejora.

En el apartado anterior se plantearon los resultados obtenidos a lo largo del recorrido de esta investigación y es momento ahora de plantear si esta información puede ser de utilidad para que las empresas puedan, desde sus posibilidades, mejorar sus procesos logísticos y los tiempos de levante.

Identificar el proceso logístico y las intervenciones previas, tal como fue planteado en el primer objetivo específico, es el paso inicial para comenzar a tener la información necesaria para las empresas.

Los resultados de las entrevistas mostraron que las empresas participantes son experimentadas y conocedoras en profundidad del proceso que deben realizar en cada una de sus operaciones. El puerto de San Antonio Este, tal como los participantes expresaron, tiene una operativa ágil y dinámica, especializada y con personal capacitado para el rubro. La información recabada permitió llegar a la identificación de cada paso del proceso completo, tal como fue mostrado en la Ilustración n° 1 en el apartado Resultados.

La distancia que existe desde los establecimientos de las empresas donde se realizan las cargas hasta el puerto de San Antonio Este, es decir, la primera etapa del proceso, es poca en relación con otros puertos de la República Argentina utilizados por las empresas de este rubro, donde las distancias son mucho mayores. Pero, aún así, esta

distancia y tiempo de transporte hasta el puerto permite que las empresas y despachantes realicen todos los trámites, pagos y diligencias necesarias, de manera tal que, al momento de arribo de la mercadería a la terminal portuaria, ya se encuentre en condiciones de pasar a la segunda etapa del proceso, es decir la verificación por parte del personal de Aduana y SENASA.

Respecto de la verificación de la mercadería, esta etapa es ajena a los exportadores ya que pertenece a la órbita pública tal como expresó en su artículo Marinucci (2019). La intervención es realizada en forma conjunta por personal de Aduana y SENASA, y puede variar sus tiempos según canal de selectividad para Aduana y para SENASA según el destino de la mercadería, ya que tal como explicaron las empresas existen destinos que implican un protocolo especial de SENASA que incluye verificación física de la fruta, y otros que sólo implican un control documental para comprobar que las empresas cumplen con las especificaciones fitosanitarias que correspondan.

Una vez obtenido el libramiento de la mercadería, se pasa a lo que fue mostrado en los resultados como 3º y última etapa de todo el proceso de exportación. Esta etapa abarca desde la puesta a bordo de la mercadería hasta la salida final del buque.

Con esto concluye todo el proceso logístico de exportación que realizan las empresas y, a partir del zarpe del buque, continúa toda la etapa de emisión de documentación, pago de los clientes y seguimiento hasta el arribo de la mercadería a destino. Pero no se profundiza en estos asuntos ya que no forman parte del tema y objetivos de este manuscrito científico.

El segundo objetivo específico planteado en esta investigación es cuantificar los tiempos de todo el proceso de exportación para las cargas de peras y manzanas por el puerto de San Antonio Este. Al consultar a las empresas participantes por el tiempo

necesario para cada paso del proceso logístico y la medición del tiempo hasta el libramiento de la mercadería, la totalidad indicó que, si bien no existe actualmente un registro, conocen el tiempo estimado necesario de acuerdo al canal y el destino de la mercadería, es decir si ésta requiere protocolo especial de SENASA o no. Por lo tanto, para el análisis cuantitativo de los datos, en el cuestionario realizado se les brindó rangos de tiempo para que indiquen una estimación por operación.

El análisis de todas las mediciones permitió llegar a una estimación cuantitativa del tiempo incurrido en cada paso. En la primera etapa, el tiempo estimado hasta la llegada de la mercadería al puerto, oficialización del permiso de embarque y realización de los trámites necesarios es de 12 horas. La corta distancia entre las empresas y el puerto ayuda a que este tiempo no sea más extenso.

La segunda etapa, la verificación de la mercadería por Aduana y SENASA, arrojó un resultado de 1,24 horas. Es necesario remarcar que, tal como se mostró en los resultados, la mayoría de las operaciones (80%) se cursaron por canal verde y sólo un 15% por canal naranja que implica revisión documental y un escaso 5% por canal rojo, que es el proceso que demanda mayor tiempo por la necesidad de verificación documental y física de las cargas. El hecho de que las empresas participantes de este estudio sean todas empresas con antigüedad y sean operadores habituales de esta Aduana también ayuda a este resultado. Otro dato que brindaron las empresas que es fundamental para este resultado es que las autoridades trabajan en turnos extensos, hábiles e inhábiles, incluso de madrugada para que el volumen completo de cargas estimadas para cada semana se pueda realizar antes de la salida del buque.

La última etapa de puesta a bordo y salida de buque es la que más demora de todo el proceso, y muestra un tiempo estimado de 33 horas. Si bien las empresas explicaron en

sus entrevistas que la operativa es rápida, casi inmediata del libramiento hasta la puesta a bordo, es por una cuestión de volumen de operaciones que las cargas se inician hasta 3 días antes de la salida del buque. Por eso, las primeras cargas pueden estar mayor cantidad de horas a bordo y las últimas sólo unas pocas horas hasta la salida del buque.

Toda esta información permite inferir como resultado final, que el tiempo total necesario para una exportación de peras y manzanas por el puerto de San Antonio Este se estima según los datos obtenidos y mostrados en el apartado anterior en 49,24 horas.

Pero este dato, si bien nos muestra un panorama, se debe considerar que no es de mucha utilidad por sí sólo, sino que es necesario que se analice su composición, compararlo con los antecedentes que existen y, lo más importante, que luego se trabaje con esta información para dirigir los esfuerzos de las empresas en la dirección correcta para lograr las mejoras necesarias.

El estudio de tiempos de levante que se hizo en Colombia mostró en su segundo estudio una mejora del 4% en sus resultados para cargas marítimas respecto de su primer TRS del 2017, llevando de 156 a 150 las horas necesarias para sus exportaciones (Estudio de Tiempos de Despacho de Mercancías, 2019). Este es un ejemplo de cómo no es sólo suficiente obtener el indicador, sino que se debe trabajar en función de él para planificar y obtener mejoras.

A primera impresión, resulta muy llamativa la diferencia entre estos resultados, siendo muy inferior la cantidad de tiempo de San Antonio Este con 49,24 horas en comparación con el resultado de Colombia, 150 horas. Esto reafirma o coincide con los comentarios de las empresas participantes al mencionar que el puerto de San Antonio Este tiene una operativa ágil y especializada en el rubro.

De todas maneras, no se debe perder de vista que esta investigación tiene alcances limitados por los recursos disponibles, marco temporal, la población y muestra de estudio.

Las 8 empresas participantes fueron voluntarias y no son representativas de la totalidad de empresas y operaciones que existen. Otra limitación de esta investigación es que la información recabada es de exportaciones realizadas con anterioridad y al no contar con un registro de los tiempos que se demora en cada etapa del proceso, los cálculos fueron basados en estimaciones de los participantes según canal de selectividad y destino de la mercadería. Si bien esto permitió cumplir con el objetivo de la investigación, sería aconsejable en un futuro realizar la recolección de datos en tiempo real, por un período quizás más breve, pero con datos reales que permitan una estimación más exacta tal como se realizó en los casos de éxito mencionados en los antecedentes.

Las empresas agroexportadoras de peras y manzanas del Alto Valle enfrentan desde hace años una severa crisis y falta de rentabilidad del rubro (Lojo, 2019), motivo por el cual se plantea en este manuscrito la necesidad de buscar herramientas e indicadores como éste, el estudio de tiempo de levante, con la intención de detectar e impulsar todas las mejoras posibles que estén al alcance de las empresas.

Entonces, volviendo sobre la pregunta inicial de esta investigación, ¿pueden las empresas mejorar sus procesos y rentabilidad una vez conocida esta información?

A partir de los resultados conocidos se puede concluir que el proceso de exportación por el puerto de San Antonio Este es claro y ágil. Los tiempos necesarios son cortos y parece mostrar una logística eficiente o adecuada.

Considerando que el puerto de San Antonio Este sólo opera hasta mediados de año, sería recomendable realizar un estudio similar para los otros puertos utilizados por las empresas y lograr un análisis más completo para el rubro.

Otra recomendación sería plantear la necesidad de indagar y conocer, en una futura investigación, la estructura de costos de todo el proceso logístico que realizan estas empresas para sus exportaciones, ya que tal como expresó Navarro (2017) en su artículo, para que el proceso logístico sea coherente y correcto, no solo deben evaluarse sus tiempos y fluidez, sino también, sus costos.

Queda reflejado en este manuscrito que se han logrado describir los indicadores para las empresas planteados como objetivo de esta investigación. Más allá de los resultados y limitaciones que se encuentren, las empresas tienen la posibilidad de buscar cómo mejorar cada paso y que aún queda mucho por analizar en búsqueda de ser más eficientes y salir de la crisis que atraviesan.

Sería bueno que las políticas nacionales detecten esta necesidad, y puedan realizar un estudio de levante que sea representativo y refleje la situación actual que enfrentan todas las empresas agroexportadoras argentinas para permitir, tal como realizaron otros países, tomar la información como punto de partida para planificar y trabajar en mejoras a nivel nacional.

Referencias

Banco Mundial. (2018). *Persiste la brecha de logística entre los países desarrollados y en desarrollo*. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2018/07/24/trade-logistics-gap-persists-between-developed-and-developing-countries>

Banco Mundial. (2018). *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

Corporación Financiera Internacional (IFC) - Grupo del Banco Mundial. (2016). *Innovation by Design: Conducting a Border-Crossing Time-Release Study in Belarus*. Recuperado de <http://documents1.worldbank.org/curated/en/234301483685275186/pdf/111705-BRI-IFC-smart-lesson-IFC-0599846-PUBLIC-tag-to-VC-knowl-notes.pdf>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (5 de mayo de 2020) *En los dos últimos años, Colombia mejora los tiempos de despacho de mercancías de comercio exterior. Comunicado de Prensa n° 30*. Recuperado de <https://www.dian.gov.co/Prensa/Paginas/HistoricoComunicadosPrensa.aspx>

ENTREVISTA: CAFI y los desafíos a enfrentar para garantizar el suministro frutícola tras brote de COVID-19. (31 de marzo 2020). *Portalfruticola.com*. Recuperado de <http://www.cafi.org.ar/entrevista-cafi-y-los-desafios-a-enfrentar-para-garantizar-el-suministro-fruticola-tras-brote-de-covid-19/>

Estudio de Tiempos de Despacho de Mercancías. (2019). *Importación y Exportación – Datos 2019*. Recuperado de <https://www.dian.gov.co/aduanas/Documents/Informe-Estudio-de-Tiempos-de-Despacho-2019.pdf>

International Trade Centre (2020). Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas. Recuperado de <https://www.trademap.org/Index.aspx>

Lojo, J. (19 de septiembre de 2018). 10 puntos que reflejan la crisis frutícola de la última década. *Diario Río Negro*. Recuperado de <https://www.rionegro.com.ar/10-puntos-que-reflejan-la-crisis-fruticola-de-la-ultima-decada-bk5729311/>

Lojo, J. (17 de agosto de 2020). Durante la pandemia la región exportó 22.000 toneladas más de fruta. *Diario Río Negro*. Recuperado de <https://www.rionegro.com.ar/durante-la-pandemia-la-region-exporto-22-000-toneladas-mas-de-fruta-1466634/>

Malawi Time Release. (2019). *Study Report 2019*. Recuperado de https://www.mra.mw/assets/upload/downloads/Malawi_Time_Release_Study_Report_2019_FN.pdf

Marinucci, E. (2019). Las exportaciones argentinas y el desafío logístico. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (28), 5-20. Recuperado de <https://rehip.unr.edu.ar/handle/2133/15723>

Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (2018). *Lanzamiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior*. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/lanzamiento-de-la-ventanilla-unica-de-comercio-exterior>

Navarro Lojo, J. (2017). La Logística Internacional como factor determinante del Comercio Mundial. *Diario del Exportador*. Recuperado de <https://www.diariodelexportador.com/2017/06/la-logistica-internacional-como-factor.html>

Organización Mundial de Aduanas. (2008). *Text of the Revised Kyoto Convention (Chapter 2 Definitions)*. Recuperado de: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new/gach2.aspx

Organización Mundial de Comercio. (2013). *Acuerdo Sobre Facilitación del Comercio*.

Recuperado

de:

https://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/mc9_s/desci36_s.htm

Organización Mundial de Comercio. (2017). *Facilitación del comercio*. Recuperado de

https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm

Organización Mundial de Aduanas. (2018). *Guide to measure the time required for the*

release

of

goods.

Recuperado

de

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/time-release-study.aspx>

Receita Federal do Brasil. (2020). *Time Release Study*. Recuperado de:

<http://receita.economia.gov.br/dados/resultados/aduana/estudos-e-analises/time-release-study-brasil>

Superintendencia de Administración Tributaria. (2019) *Estudio de Tiempos de Despacho*.

Recuperado de <https://portal.sat.gob.gt/portal/estudio-de-tiempos-de-despacho/>