



**Trabajo Final de Grado:
Manuscrito Científico**

Carrera: Licenciatura en Comercio Internacional

**Logística internacional:
Tiempos de despacho de contenedores de
exportación desde Córdoba hasta Melbourne**

**Alumna: Romina P. Ayala Giraudó
Legajo Nro.: CIN 245
Tutora: Sofía Bulacio**

Córdoba, Julio del 2022.

Resumen

En este trabajo se detallan los tiempos de despacho de exportación de maquinaria agrícola en contenedores completos desde la ciudad de San Francisco, en Córdoba, hacia el puerto de Melbourne, en Australia. Básicamente se comparan los tiempos de tránsito de embarcarlos vía puerto de Buenos Aires versus hacerlo vía puerto de Valparaíso, Chile. Ambas opciones son logísticamente factibles y contempladas debido a la ubicación geográfica del lugar de origen (planta del exportador) y del puerto del país de destino.

El desarrollo se fundamenta en los lineamientos propuestos por la OMC en el Acuerdo de Facilitación de Comercio del año 2017, y se toma también como referencia teórica y herramienta metodológica el Estudio de los Tiempos de Levante de la Organización Mundial de Aduanas para desglosar las etapas que forman parte del proceso logístico de exportación definitiva de contenedores por vía marítima desde una ciudad mediterránea.

Para el análisis se toman como referencia 30 operaciones realizadas durante el primer cuatrimestre de este año 2022 y se describen detalladamente los procedimientos involucrados a dicha logística de exportación, así como los intermediarios que participan, a fin de poder transmitir una idea acabada de como ejecutar el proceso previendo los tiempos de despacho asociados.

Por último se aporta, a este estudio esquemático y de índole mayormente cuantitativa, una mirada acerca de algunas de las variables extraordinarias que pueden interferir en el proceso y extender los tiempos expuestos.

Palabras clave: Tiempos de Tránsito; Flete Multimodal; Logística internacional

Abstract

This paper related the export clearance times for agricultural machinery in full containers from San Francisco city, located in Córdoba, Argentina, to Melbourne port in Australia. Due to the geographical location of the place of origin and destination and the transport possibilities, the study compares the export transit times between shipping this FCL by Buenos Aires port and Valparaíso port in Chile.

Based on the Trade Facilitation Agreement guidelines proposed by the WTO in the in 2017 and the Time Release Study of the World Customs Organization, as a theoretical reference and methodological tool, the export logistics process in full containers by sea from a Mediterranean city is break down on stages to explain it a long this report.

The logistics procedures involved, as well as the intermediaries, of the thirty export operations carried out during the first quarter of this 2022 year were took as reference and described in detail in order to communicate a complete idea of how to execute the process anticipating the associated dispatch times.

Finally, to this schematic and mostly quantitative study, a look about some of the extraordinary variables that can interfere in the process and extend the exposed times is provided.

Keywords:

Transit Times / Multimodal Freight /International Logistics

Introducción

En este trabajo final de graduación con formato manuscrito científico se analizan los tiempos de despacho de maquinaria agrícola en contenedores completos desde Córdoba, provincia mediterránea, sin salida directa a puertos, y prácticamente equidistante a puertos de Chile y Uruguay.

La localización geográfica condiciona a las empresas exportadoras cordobesas al uso de transporte multimodal para salir vía marítima y a su vez se plantea la posibilidad y disyuntiva de hacerlo por puertos de países limítrofes, como el de Montevideo y el de San Antonio o Valparaíso, con un tránsito internacional, o desde Buenos Aires con un tránsito terrestre también aunque nacional.

Cabe destacar que la logística internacional es un factor de competitividad clave para las empresas y regiones, porque hoy no sólo compiten por sus productos y calidad, sino también por su desempeño logístico que debe ser superior al de la competencia y exige ser eficientes en todo el proceso de la cadena de suministro prestando atención a factores como los costos, tiempos y confiabilidad (Castellano Ramirez, 2015).

Si bien hay muchos estudios que tratan temas logísticos específicos sobre el *Supply Chain*, la planificación de compras, la gestión y administración de stocks, etc., aquí el tema en cuestión se aborda desde una visión más pragmática y a la luz del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) y las disposiciones allí propuestas como:

1. aumentar la transparencia; para obtener información precisa y fiable sobre los requisitos de importación, exportación o tránsito que son una fuente importante de demoras y costos.
2. mejorar la gestión pública imponiendo disciplinas a los procedimientos de elaboración de normas y adopción de decisiones;

3. aplicar procedimientos y técnicas de control en frontera racionales y modernizados; y
4. mejorar la circulación de las mercancías en tránsito.

(OMC, 2016)

El AFC entró en vigor el 22 de febrero del 2017, tras su ratificación por dos tercios de los miembros de la OMC, y en Argentina el Poder Ejecutivo presentó el Protocolo de Adhesión a dicho acuerdo en enero del 2018.

Para la OMC, este acuerdo básicamente tiene como finalidad agilizar el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las que se encuentran en tránsito, entendiéndose que los importadores y exportadores afrontan costos significativos como consecuencia de procedimientos de control y despacho ineficientes de las Aduanas y otras autoridades en frontera, además de otros obstáculos que suponen importantes gastos económicos improductivos para el comercio internacional.

También se afirma, en el Capítulo 4 de La Aplicación del AFC, que este tipo de ineficiencias perjudica especialmente a: las empresas más pequeñas que no disponen de los mismos recursos para hacer frente a los controles onerosos, a aquellas situadas en países en desarrollo sin litoral cuyas mercancías y suministros deben cruzar varias fronteras, a exportadores e importadores de productos perecederos y/o estacionales que compiten en mercados "justo a tiempo" donde cualquier retraso en la entrega puede reducir directamente el valor de las mercancías y desincentivar a las empresas involucradas a continuar con el negocio (OMC, 2016).

Los estudios económicos apuntan claramente en esta dirección. Hummels (2001), por ejemplo, calculó que en promedio una demora en la frontera de un día incrementa los costos en un 0,8%, aproximadamente, en todo el mundo. Basándose en ese trabajo y en otro estudio sobre 126 países realizado mediante el modelo de gravedad- Djankov et al.

(2010) comprobó que en promedio cada día en tránsito reducía el volumen de los intercambios en algo más del 1%. Los autores Hoekman y Nicita (2010, 2011), basados en el índice de desempeño logístico del Banco Mundial y el indicador *Doing Business* sobre el "costo del comercio", calcularon que los esfuerzos en materia de logística y facilitación del comercio para acercar los resultados de los países de ingreso bajo a los niveles de los países de ingreso mediano, podrían incrementar en un 15% los intercambios, es decir, el doble de lo que se lograría con una convergencia de los aranceles de importación medios de los países de ingreso mediano.

Sabiendo que los tiempos de despacho y levante de mercancías son muy importantes, y hasta determinantes en el flujo del comercio internacional, es menester identificar las etapas y procedimientos involucrados en los procesos y en la logística de importación y exportación de mercancías para poder prever el abastecimiento como los plazos de entrega de manera adecuada.

Como ya se mencionó, en este trabajo puntualmente se analizarán los tiempos asociados al despacho de exportaciones de maquinaria post cosecha, extractoras y embolsadoras de granos, desde Córdoba en contenedores completos por vía marítima.

Además de las particularidades ya expuestas acerca de su ubicación, Córdoba es la tercer provincia más exportadora del país y la segunda con mayor producción de maquinaria agrícola en Argentina, su participación es del 33% detrás de Santa Fe con el 44%, y el crecimiento exportador del sector en general está siendo con diversificación en los cinco continentes (INDEC, 2020).

En cuanto al destino de las operaciones, se seleccionó a Australia porque la industria argentina de maquinaria agrícola hace tiempo está presente y la demanda creció abruptamente el año pasado debido a que la cosecha del trigo, su cultivo principal, alcanzó un record histórico. Este escenario se vio potenciado por el alto nivel de precios que

vienen registrando los granos y está repercutiendo en la actualidad positivamente; incluso uno de los rubros locales con mejor llegada es justamente el de las embolsadoras y extractoras de granos (MAQUINAC, 2021).

En Australia alrededor de 4% del PIB del país lo genera la agricultura y el potencial de su mercado es importante. Según la consultora Mordor Intelligence, la mecanización de los procesos agrícolas ha ido avanzando de manera constante y se proyecta que la demanda de maquinaria agrícola registre una tasa compuesta anual de 4,3% durante el período 2021/2026, como consecuencia de la necesidad de mejorar la calidad de la productividad y por la disminución de la población involucrada en las tareas agrícolas (COMERCIO Y JUSTICIA, 2021).

La ubicación geográfica del país de destino también es peculiar porque se puede trllegar desde Córdoba saliendo por el océano Pacífico o Atlántico casi indistintamente. Si se considerara sólo la “distancia” se presentaría como primera opción embarcar vía Chile aunque en la realidad son más de una las variables a considerar, tales como costos operativos y de transporte, trámites y documentación necesaria, servicios e infraestructura disponibles, cronogramas de las navieras, entre otros.

Por último y en relación al destino final seleccionado, cabe aclarar que el puerto de descarga es el de Melbourne, que es el que tiene mayor capacidad operativa para el movimiento de contenedores (World Energy Trade, 2021).

En lo que respecta a la herramienta metodológica a utilizar para esquematizar el abordaje de este trabajo, se ha seleccionado la guía conocida como “Estudio del Tiempo de Levante” (ETL) o “Time Release Study”, TRS, en inglés. Este estudio realizado y publicado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), propone directrices para medir el tiempo promedio que le toma a un país el proceso de liberación de mercaderías y se hizo con el fin de detectar obstáculos, como la falta de coordinación entre

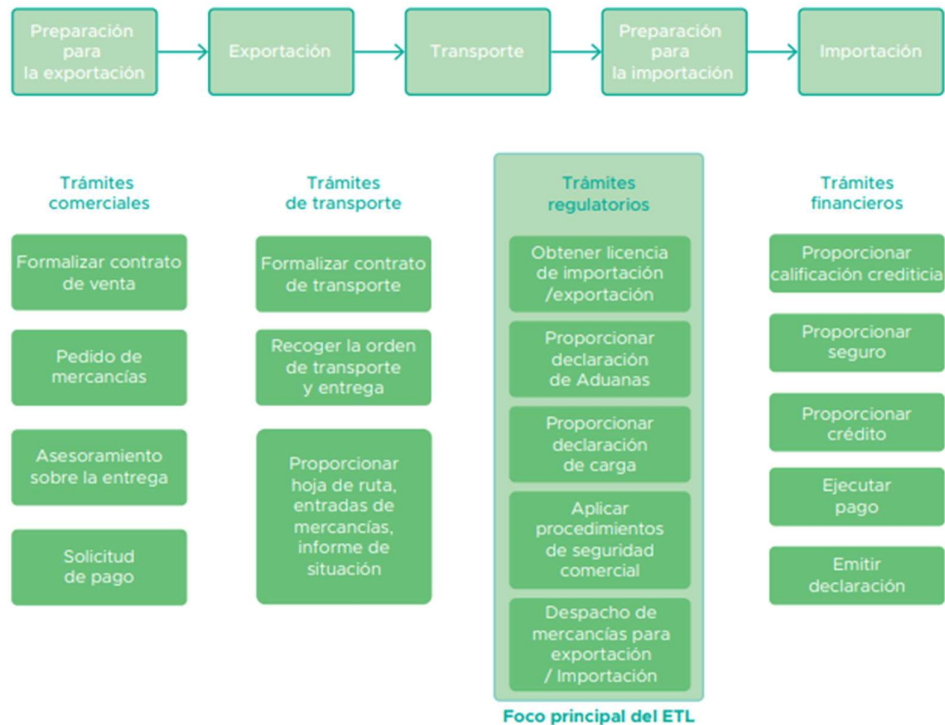
intermediarios o el uso de formularios obsoletos, y permitir el diseño e implementación de cambios que mejoren la efectividad de este proceso.

La OMA desarrolló el Estudio de Tiempo de Levante (TRS) como herramienta estratégica para que las Aduanas y otros organismos públicos, junto con las partes interesadas del sector privado, puedan medir de alguna manera la eficiencia y eficacia de la integridad del procedimiento de flujo transfronterizo relacionado con las importaciones, exportaciones y movimientos de tránsito de mercancías.

En el año 2018 la OMA publicó la tercera versión de dicho ETL donde se recomienda a cada país hacer estudios periódicamente para verificar que todo cambio implementado realmente lleve a mejoras en los tiempos de levante y así facilitar el comercio entre los países del mundo. Se señala a las administraciones de Aduanas como organismos fronterizos principales que desempeñan un papel fundamental en acelerar el movimiento internacional de mercancías. Además se afirma que es importante que las administraciones de Aduanas, en colaboración con los organismos públicos y las partes interesadas pertinentes, evalúen los procedimientos de despacho en las fronteras, con el fin de optimizar la facilitación del comercio y, en última instancia, mejorar el desempeño general.

El ETL puede determinar con precisión el tiempo de cada trámite por separado, como el promedio de tiempo necesario para la preparación de documentos y accionar de cada intermediario, y otros promedios de tiempo relativos al movimiento de carga entre dos o más países en el contexto de la cadena de suministro internacional.

En el siguiente diagrama se muestra el enfoque principal y amplio del ETL:



(Imagen Nro. 1, ETL, cadena de suministro CEFACT de NU)

Este diagrama sirve como guía porque en él se mencionan prácticamente todas las etapas que conforman el trayecto de una operación de comercio exterior, desde la preparación de la exportación, con las actividades asociadas a la negociación de las partes, hasta la efectiva importación, luego de haber realizado el traslado y los trámites correspondientes.

Tal como se resalta en la imagen, son los denominados trámites “regulatorios” en los cuales el ETL hace especial énfasis, dado su enfoque aduanero, pero lo cierto es que todos ellos forman parte del proceso e incluso habitualmente son los relativos al contrato de venta y transporte los que insumen más tiempo y por tanto son lo que se opta medir en este trabajo. Por lo tanto, la descripción y determinación de los tiempos de despacho en el proceso de exportación aquí se realizan desde que la mercadería está disponible para ser recolectada hasta la entrega en el puerto de destino, previo a su nacionalización, y se hace foco principalmente en los tiempos logísticos.

En cualquier caso, los tiempos que involucra la actividad de exportación deben ser revisados y actualizados para ser provistos correctamente a todos los intermediarios involucrados. De esta manera, los fabricantes y/o exportadores como los clientes importadores pueden solicitar y despachar los pedidos contemplando el lead time de entrega. Es importante remarcar que si la logística internacional incluye la vía marítima, desde la fecha de carga en planta o depósito al transporte terrestre (nacional o internacional) hasta su efectivo embarque hacia el destino final, están sujetos al cronograma de salidas de los buques y a otros plazos, fechas y horas límite a cumplimentar para su efectivo y eficiente despacho, sin extra costos.

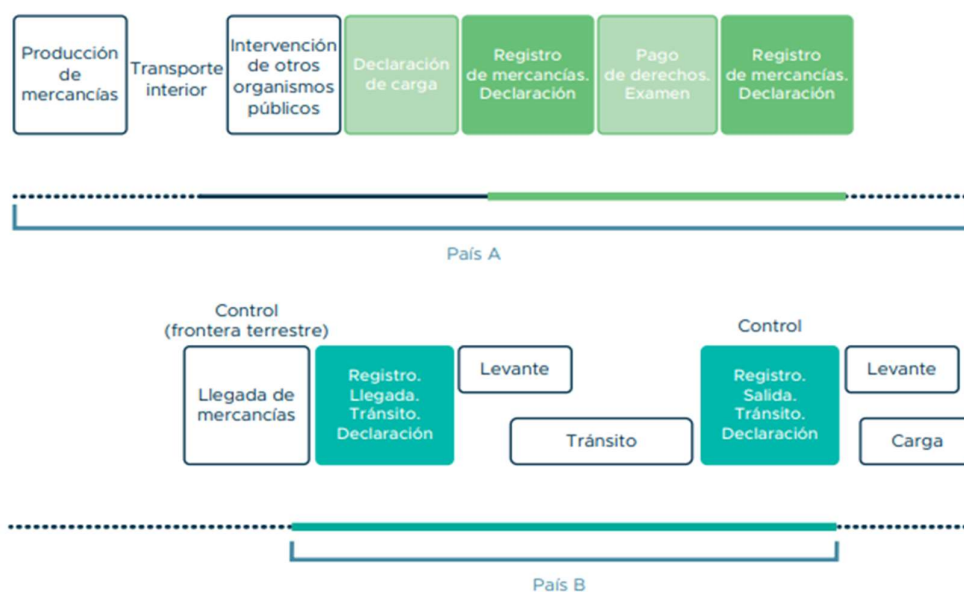
La herramienta ETL en su formato simple propone diagramas más acotados y que tienen mejor aplicabilidad al caso objeto de estudio: procedimientos de exportación definitiva.



(Imagen Nro. 2, “ETL de exportación definitiva”, Guía ETL, 2018)

Este diagrama se centra principalmente en el proceso de despacho de exportación y al tiempo transcurrido desde la llegada de las mercancías al puerto/ aeropuerto/frontera terrestre hasta su entrega en condición “liberada por Aduana” al importador o a un tercero que actúe en su nombre, como puede ser la compañía naviera en el caso de una operación FOB (Libre a bordo del buque).

Esta metodología es también aplicable a un procedimiento de flujo de carga de exportación en la que se involucra a más de un país, como sería si se utilizara un puerto de Chile o de Uruguay para exportar desde Argentina. Para esquematizar esta operativa se agregó al diagrama ETL anterior un país “B” con su respectivo paso fronterizo y procedimientos de control y registros:



(Imagen Nro. 3, “ETL de exportación con proceso de tránsito”, Guía ETL, 2018)

(World Customs Organization, 2018)

Para el desarrollo de este trabajo, se toma como base las etapas, procedimientos e hitos establecidos en el ETL, y se adapta la herramienta al proceso de exportación objeto de estudio, dado el conocimiento in situ de la operatoria que contempla necesariamente el uso de transporte multimodal.

Además, siendo el estudio a abordar de índole más bien logística que aduanera, se propone ampliar y profundizar acerca de las actividades, procedimientos y tiempos asociados al transporte interior o de tránsito, nacional e internacional, incluso hasta la entrega en destino.

Por tanto, con el propósito de profundizar en el análisis de la logística de exportación de extractoras y embolsadoras de granos por vía marítima en contenedores completos (FCL), desde la provincia de Córdoba y hacia Australia, se plantean a continuación los objetivos de este trabajo:

➤ Objetivo General: Determinar los tiempos de despacho de exportaciones y el proceso logístico de maquinaria agrícola en contenedores completos desde San Francisco hasta Melbourne en base a 30 operaciones realizadas durante el primer cuatrimestre del 2022.

➤ Objetivos específicos

- Describir el proceso logístico de las exportaciones en FCL desde la provincia de Córdoba hacia Australia.

- Cuantificar los tiempos de tránsito involucrados en las exportaciones FCL de empresas cordobesas vía Chile y Buenos Aires.

- Indagar sobre los intermediarios y plazos administrativos involucrados en el proceso de exportaciones FCL vía Chile y Buenos Aires desde Córdoba.

Podemos afirmar entonces que se trata de una investigación de tipo descriptiva donde la recopilación de información, identificación de procedimientos y cuantificación de las variables se obtiene a través del análisis y estudio de casos reales, concretos, y la indagación a través de entrevistas a parte del personal involucrado en este proceso de exportación.

Desarrollo y Resultados

Proceso logístico de exportación en contenedores completos desde la provincia de Córdoba

Antes de comenzar con el desarrollo de las etapas que conforman la logística de exportación objeto de este estudio, cabe resaltar que existen fechas clave a las cuales hay que respetar a lo largo del proceso y es fundamental saber cuándo estará listo el pedido, es decir, fabricadas las máquinas, así como la fecha y lugar de entrega requerida por el cliente, importador, para cerrar una venta internacional. Es justamente donde entran en juego los tiempos logísticos de despacho de exportación y tener conocimiento al respecto también puede resultar clave para concretar el negocio.

1) Producción de mercancías

De acuerdo a lo informado por la responsable de comercio exterior de la empresa exportadora, “las extractoras y embolsadoras de granos tienen un tiempo de producción promedio de 60 días que varía de acuerdo a las órdenes de fabricación previas y al plan de producción”. Aunque ambas variables son previsibles para la empresa y son datos que se pueden obtener fácilmente, existen imponderables por los cuales es recomendable dejar un margen de tiempo extra.

2) Transporte interior o terrestre a puerto de salida

Tomando al arco de Córdoba como punto de referencia, se puede afirmar que la distancia hasta la zona portuaria de Buenos Aires ronda los 700 km, 1000 km hasta el puerto de Montevideo en Uruguay y hasta Valparaíso o San Antonio de Chile promedia los 1100 km. En la práctica suelen ser 3 días la diferencia entre un tránsito internacional y el nacional hacia dichos puertos, desde Córdoba.

Si se retira el contenedor vacío en Buenos Aires, que es lo usual, y se embarca luego desde allí, el tránsito es de 3 días hábiles: uno para el retiro, otro para la carga y liberación aduanera y el tercero para la entrega del contenedor lleno en terminal portuaria.

En cambio, si se embarca por Chile o Uruguay se agregan 2 o 3 días pese a que no tenga correlación con la distancia de alrededor de 400 km y esto se debe a que se le suma la espera y control aduanero en los cruces de frontera y además el tránsito es por rutas nacionales e internacionales (no autopista).

3) Declaración de carga y emisión de documentación

La emisión de documentos es transversal a casi todo el proceso aunque lo dejamos como “tercer paso” siguiendo el diagrama de referencia planteado por la OMA. La declaración de mercadería inicialmente se hace en la Proforma o Factura Comercial para enviar al cliente y que preste conformidad sobre los términos negociados (mercadería, cantidad, precio, Incoterm, etc.) como al despachante de Aduana que la utilizará para hacer la declaración aduanera de exportación, denominada Permiso de Embarque. También la naviera y/o agente de carga internacional requiere el peso de la carga y en ocasiones el tipo de mercadería al momento de tomar la reserva marítima.

En cuanto la documentación propiamente dicha, lo habitual, exigible y necesario para exportar estas máquinas post cosecha son: Factura Comercial tipo E, Lista de empaque, Permiso de Embarque y el Documento de Transporte denominado Conocimiento de Embarque o Bill of Lading (B/L), cuando se realiza por vía marítima, y Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) cuando ampara un tránsito internacional terrestre.

No es aplicable a estas operaciones pero vale la pena mencionar que puede ser necesaria documentación adicional de acuerdo a la naturaleza de la mercadería y/ o

embalaje y en general esto responde a los requisitos exigidos en el país de destino al importador, tales como: Certificados de Análisis, de Origen, de los pallets, etc.

4) Registro de declaración de exportación y pago de aranceles

La declaración de exportación aduanera o Permiso de Embarque en este caso es una “destinación definitiva de exportación para consumo”, porque las maquinas se exportan fuera del territorio aduanero por tiempo indeterminado, y una destinación suspensiva de tránsito terrestre porque se cargan y salen desde una Aduana de Interior. La realiza u oficializa el despachante de aduana ingresando al Sistema Informático Malvina (SIM) justamente declarando los datos que figuran en los documentos comerciales principalmente (mercadería, cantidad de bultos, pesos, valor, etc.) como en la reserva marítima (buque, bandera, puerto de descarga, etc.) y tiene una validez de 45 días, en vez de 31 días, desde su registro hasta su salida o puesta a bordo.

En relación al pago de aranceles, derechos de exportación, se puede realizar al momento que se registra el permiso de embarque o puede diferirse el pago hasta que se realiza el cumplimiento (salida efectiva al exterior) o hasta que se ingresen las divisas por el cobro de la operación, como tope.

Tanto los tributos aduaneros como el beneficio del reintegro de exportación están determinados por la posición arancelaria de los bienes. A las maquinas extractoras y embolsadoras de granos les corresponden las NCM 8428.39.90 y 8422.30.21 respectivamente, el derecho de exportación es del 0% mientras que el Reintegro es del 7% en ambos casos.

5) Carga efectiva de la mercadería

Previo a efectuar la carga o consolidación del contenedor en planta o depósito se debe verificar con la terminal portuaria la fecha en la que inicia la recepción de

contenedores para el buque en el cual se tiene previsto embarcar así se evita afrontar los costos asociados al ingreso anticipado. Se sugiere entonces tener en cuenta dicha “fecha de recepción” al coordinar el retiro del contenedor vacío como el posicionamiento del mismo para su carga, lo cual sucede de un día para otro en el caso del traslado del mismo desde Buenos Aires a Córdoba y 3 o 4 días después cuando se ingresa a un puerto de Chile.

Estas máquinas post cosecha, por su volumen y forma, son cargadas dentro de contenedores de 40 pies, para carga seca y general, preferentemente High Cube, que son transportados sobre arañas o semirremolques bajos lo cual facilita la manipulación al momento de su carga y hace posible que las puertas del contenedor puedan abrirse en su totalidad, a 180 grados.

Una vez cargadas las maquinas se debe esperar el control del personal de Aduana para cerrar el contenedor y colocar el precinto de aduanero y de la línea marítima, si correspondiera, para poder iniciar el tránsito.

6) Registro de salida hacia punto de salida o cruce

El permiso de embarque se presenta ante la Aduana de Registro junto con los documentos exigidos para su oficialización y se asigna el canal de selectividad. Si es “verde” cambia el estado a “Autorización a Retiro” y si el Canal es “rojo” o “naranja” cambia el estado de la Destinación de Exportación de Oficializado a “Presentado”, debiendo el verificador efectuar el "Ingreso del Resultado de la Verificación" que es el control documental cuando es naranja y también físico, de la mercadería, cuando es rojo.

La declaración de salida del tránsito la ingresa el Agente de Transporte Aduanero y la valida el despachante para que pueda emprender el viaje hacia la Aduana de Salida que es la Aduana de Buenos Aires, cuando embarca desde allí, o la Aduana

fronteriza de Uspallata en Mendoza, cuando se embarca desde un puerto chileno, como el de San Antonio o Valparaíso.

Los tránsitos aduaneros tienen un vencimiento de acuerdo a la distancia hasta la Aduana de salida y el medio de transporte utilizado, cuando el transporte terrestre se realiza en camiones desde la Aduana de Córdoba a la del puerto de Buenos Aires es de 24 horas y de 72 horas hasta la de cruce en Uspallata.

7) Control e ingreso o cruce al puerto de salida

La documentación respaldatoria de una exportación es generalmente la Factura Comercial, la Lista de Empaque y el Permiso de Embarque que oficia de tránsito suspensivo hasta el ingreso del contenedor a la Aduana de Salida. Se adiciona el MIC y CRT cuando hay un tránsito terrestre internacional y el cruce a otro país como Chile en este caso y el paso por una Aduana fronteriza. Los cruces e ingresos pueden implicar además del control documental, la pesada de la carga e incluso el escaneo aleatoriamente.

En las terminales portuarias de Buenos Aires hay oficinas de Aduana y es su personal el que procede a la cancelación del tránsito, una vez que el contenedor ingresa al puerto, y a su liberación para embarque cuando arriba el buque para el cual tiene reserva.

Cuando se efectúa el cruce de frontera, la Aduana cancela por sistema (SIM) el Manifiesto de Carga Internacional (MIC) y el tránsito terrestre internacional continúa hasta el puerto de embarque en Chile.

8) Puesta a bordo y tránsito marítimo internacional

Los buques poseen un nombre y un número de viaje asignado a la salida, son propiedad de las que denominamos compañías navieras o marítimas y tienen un determinado porte y capacidad de carga que en los buques portacontenedores se mide en TEUs, el equivalente a un contenedor de 20 pies.

Cuando un buque arriba al puerto descarga los contenedores de importación y carga los contenedores de exportación y parte hacia el siguiente puerto de su ruta. La carga efectiva del contenedor sobre el buque y su fecha de partida definen lo que denominamos “puesta a bordo”. Si la venta es FOB, es aquí donde termina la responsabilidad del exportador y comienza la del cliente importador, que debió haber contratado el flete, o alguien a su cargo, y tiene que tomar el Seguro para la carga.

El transito marítimo hasta el puerto de Melbourne es de 59 días promedio embarcando desde el puerto de Buenos Aires y de 40 días desde la terminal de Valparaíso. Ambos servicios utilizados tienen un puerto de descarga o transbordo intermedio. Años anteriores se embarcó desde San Antonio de Chile con un tiempo de transito de 31 días aproximadamente hasta Melbourne, pero no fue tomado en ninguna de las 30 operaciones analizadas debido que no se ha encontrado disponibilidad en lo que va del año 2022.

Tiempos de despacho de exportaciones FCL desde Córdoba hacia Melbourne

En este punto se describen las tareas que forman parte del proceso logístico de exportación de contenedores desde Córdoba, precisando los tiempos que insume su despachos desde un puerto local como el de Buenos Aires, por un lado, y desde un puerto de Chile, por otro.

Es muy importante aclarar que para contabilizar los días a éstos se los acota a la jornada laboral u operativa regular de 9 horas que es la que habitualmente trabajan la mayoría de los intermediarios (personal de plantas y depósitos, de Aduana, etc.), a excepción de las terminales portuarias que suelen tener una franja más amplia de recepción de contenedores. Por ejemplo, si la distancia desde donde se retira el equipo vacío hasta el lugar de carga es de 700 km aproximadamente, como lo es en este caso,

por una cuestión operacional la consolidación se realiza normalmente al día siguiente por más que el viaje en camión sea de 9 horas promedio y pueda llegar el mismo día del retiro a última hora de la tarde o noche.

Hecha tal aclaración, respecto al parámetro establecido para medir “un día”, en la tabla que sigue se resume y compara la cantidad que conlleva enviar un contenedor al puerto de Melbourne desde el puerto de Buenos Aires y desde el de Valparaíso.

| EXPORTACION FCL A AUSTRALIA DESDE CORDOBA | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------|
| Acciones/Cantidad Dias | Puerto de Buenos Aires | Puerto de Valparaiso |
| Retiro de Contenedor | 0.5 | 0.5 |
| Transito hacia lugar de carga | 1 | 1 |
| Carga de Contenedor | 0.5 | 0.5 |
| Liberación de Aduana Interior | 0.3 | 0.3 |
| Transito hacia Aduana de Salida | 1 | 1.5 |
| Cruce de frontera | - | 1 |
| Transito desde frontera a puerto de salida | - | 0.7 |
| Ingreso y descarga en Terminal Portuaria | 0.5 | 0.5 |
| Liberación y espera en puerto de embarque | 5 | 5 |
| Tiempo de tránsito esperado hasta Melbourne | 59 | 40 |
| Tiempo Total de Despacho a Melbourne | 68 | 51 |

Tabla 1: Comparativo de tiempos de tránsito en base 30 exportaciones. Fuente:

Elaboración propia.

Siendo éstos la cantidad de días que han insumido los despachos de contenedores a Melbourne en las 30 operaciones analizadas, es posible afirmar que los tiempos de despacho de exportación son inferiores embarcando desde Chile que desde Argentina y la principal diferencia radica en el tránsito marítimo que es menor por la distancia y ubicación geográfica, como por el servicio de la naviera con la que se ha embarcado.

Intermediarios y procedimientos en exportaciones FCL vía Chile y Buenos Aires

- Exportador

Aquí es la misma empresa que fabrica las maquinas la que las exporta directamente y suele ser de esta forma cuando de productos de valor agregado se trata. Aunque no necesariamente se deber ser fabricante de los productos que se exportan; existen empresas intermediarias como “traders” o brokers que lo hacen comprando localmente y vendiendo al exterior o simplemente actuando por cuenta y orden de terceros.

La empresa en cuestión por su envergadura, volumen de operaciones y por su valoración del comercio exterior, como actividad profesional específica, tiene su departamento desarrollado con personal responsable de la gestión de exportaciones y que nuclea la coordinación de intermediarios internos y externos (despachantes, agentes de carga, etc.) para que el despacho de la mercadería sea eficiente. Además contribuyen al proceso el personal que realiza las ventas y aquellos que desde las áreas de producción, calidad, logística y finanzas responden a los requerimientos de dicho departamento.

Básicamente son los vendedores quienes cierran las operaciones con los clientes del exterior, conviniendo precio, condición de compra - venta (Incoterm), plazo de entrega y forma de pago, y las documentan en una Nota de Pedido y/o Factura Proforma que es transmitida al departamento de comercio exterior para que éste finalmente articule el proceso logístico de exportación integralmente conjuntamente con todos los intermediarios.

- Agente de Carga Internacional o Freight Forwarder

Este intermediario es el proveedor y coordinador de la logística nacional y/o internacional y/o multimodal, necesaria para el traslado de la mercadería desde el lugar de retiro hasta el lugar de entrega acordado entre las partes.

Es oportuno mencionar que el alcance y responsabilidad del exportador acerca del transporte de la mercadería está determinado por el término de comercio exterior convenido y los que más se utilizan son FCA, FOB, CFR o CIF.

Cuando la venta es en condición FCA (Free Carrier), como lo es en estas exportaciones hacia Australia, el exportador debe entregar las embolsadoras y extractoras de granos, liberadas por Aduana, en el lugar convenido (misma planta, en este caso) al transporte designado por el cliente importador. Es decir que es el cliente importador del exterior quien contrata al agente de carga interviniente.

Independientemente de quien nomine al agente de carga internacional, éste debe en primer lugar tomar la reserva marítima de acuerdo a la fecha de disponibilidad de la mercadería en planta del exportador para su carga/ retiro y las fechas denominadas de corte o “cut off” anteriores al arribo del buque para el cual se tiene la reserva. Estas determinan el día y hora tope para la presentación de la declaración de embarque o “shipping instructions” (en inglés) y el ingreso a terminal portuaria del contenedor cargado.

Dichas fechas de corte, como la de recepción en puerto, serán en consecuencia las que condicionarán el posicionamiento del camión y contenedor vacío en planta para su carga y es aquí donde aparece la empresa de transporte terrestre nacional o internacional como otro intermediario del proceso.

- Despachante de Aduana y Agente de Transporte Aduanero

Los despachantes de aduana son personas que actúan como agentes auxiliares del comercio y del servicio aduanero, encargados de realizar la clasificación de la mercadería, la declaración aduanera correspondiente, la confección y tramitación de los documentos requeridos para todas las operaciones de comercio exterior y es quien opera en

representación de la empresa importadora/exportadora o de la persona o ente que lo contrata a tal efecto. (AFIP, sf)

Por lo tanto, el despachante de Aduana es un intermediario fundamental y su vínculo con la empresa exportadora / importadora suele ser de largo plazo y basado en la confianza dado que son solidariamente responsables por las infracciones aduaneras.

Por su parte, el Agente de Transporte Aduanero (ATA) es quien actúa en representación de los transportistas ante el servicio aduanero en las gestiones relacionadas a la presentación de documentación del medio transportado (indistintamente sea éste terrestre, marítimo o aéreo) y sus cargas.

En estas operaciones puntualmente el despachante registra en el Sistema Informático Malvina la declaración de exportación definitiva a consumo que se sintetiza y plasma en el documento denominado Permiso de Embarque e intervienen dos ATA, uno en el tránsito terrestre y otro, de la compañía naviera, en el tránsito marítimo.

- Dirección General de Aduana

Es el órgano encargado de la aplicación de la legislación relativa a la importación y exportación de mercaderías, como así también el control del tráfico de mercaderías que ingresan o egresan del territorio aduanero. Entre sus funciones están la valoración, clasificación y verificación de las mercaderías para una correcta aplicación del régimen arancelario y de prohibiciones. El servicio aduanero está compuesto por Aduanas ubicadas en todo el Territorio Nacional que se identifican con un código y son:

| | | |
|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 000 ADMINISTRACION CTRAL | 038 MENDOZA | 075 NEUQUEN |
| 001 BS.AS.(CAPITAL) | 040 NECOCHEA | 076 ORAN |
| 003 BAHIA BLANCA | 041 PARANA | 078 SAN RAFAEL |
| 004 BARILOCHE | 042 PASO DE LOS LIBRES | 079 LA RIOJA |
| 008 CAMPANA | 045 POCITOS | 080 SAN ANTONIO OESTE |
| 010 BARRANQUERAS | 046 POSADAS | 082 BERNARDO DE YRIGOYEN |
| 012 CLORINDA | 047 PUERTO MADRYN | 083 SAN LUIS |
| 013 COLON | 048 RIO GALLEGOS | 084 SANTO TOME |
| 014 COMODORO RIVADAVIA | 049 RIO GRANDE | 085 VILLA REGINA |
| 015 CONCEPCION DEL URUGUAY | 052 ROSARIO | 086 OBERA |
| 016 CONCORDIA | 053 SALTA | 087 CALETA OLIVIA |
| 017 CORDOBA | 054 SAN JAVIER | 088 GENERAL DEHEZA |
| 018 CORRIENTES | 055 SAN JUAN | 089 SANTIAGO DEL ESTERO |
| 019 PUERTO DESEADO | 057 SAN LORENZO | 090 GENERAL PICO |
| 020 DIAMANTE | 058 S.MARTIN DE LOS ANDES | 091 BS.AS. NORTE |
| 023 ESQUEL | 059 SAN NICOLAS | 092 BS.AS. SUR |
| 024 FORMOSA | 060 SAN PEDRO | 099 MULTIADUANA |
| 025 GOYA | 061 SANTA CRUZ | 258 Z.F. GENERAL PICO |
| 026 GUALEGUAYCHU | 062 SANTA FE | 266 Z.F. CORONEL ROSALES |
| 029 IGUAZU | 066 TINOGASTA | 267 ZF CONCEP. DEL URUG. |
| 031 JUJUY | 067 USHUAIA | 800 ADUANA DESBORDE DJAI |
| 033 LA PLATA | 069 VILLA CONSTITUCION | 999 EXTERIOR - EXPORTAC |
| 034 LA QUIACA | 073 EZEIZA | |
| 037 MAR DEL PLATA | 074 TUCUMAN | |

Tabla 2: “Aduanas”

Fuente: Afip, 2023)

En estas exportaciones siempre intervienen 2 Aduanas, Córdoba es la de origen y, dependiendo del lugar de embarque, la de salida es Buenos Aires o Mendoza porque se cruza por el Paso Cristo Redentor a Chile.

En lo que respecta al personal de Aduana, son el guarda y el verificador los que habitualmente intervienen en el control y “liberación” de este tipo de operaciones.

- Depósitos y terminales portuaria

Es en los depósitos dónde se reciben la mayoría de los contenedores vacíos por descarga de importación y quedan allí a disposición de las navieras para ser entregados y para cargas de exportación. El transportista debe presentar para el retiro un ticket u orden con los datos de la reserva marítima, tipo de contenedor, etc. y se recibe junto con el

contenedor un recibo de intercambio con los datos de contenedor y en algunas ocasiones también un precinto de línea.

Las terminales portuarias si bien también reciben y despachan contenedores vacíos, su operatoria principal es con contenedores llenos. Es decir que, entregan contenedores de importación y reciben los que están cargados para exportación. Perciben el pago de los gastos asociados a dichas operatorias y allí se encuentran las oficinas y personal de Aduana encargado de controlar el movimiento de todas estas cargas y su documentación.

Discusión y Conclusión

En cuanto al proceso logístico de despacho de las exportaciones aquí analizadas, se puede afirmar que promedia los 60 días desde que la unidad de transporte, contenedor sobre camión, se posiciona para la carga en planta o depósito donde se encuentran las máquinas en Córdoba hasta el arribo al destino final, puerto de Melbourne en Australia. Son 50 días aproximadamente vía Chile y cerca de 70 embarcando desde Buenos Aires.

Considerando sólo el tiempo, se puede concluir que es más conveniente despachar vía puerto de Valparaíso, Chile, y esto se debe principalmente a la diferencia de 19 días en el tránsito marítimo internacional.

Sin embargo, no se deben dejar de considerar cuestiones imponderables que en un tránsito terrestre internacional, con la obligatoriedad de tener que pasar 2 controles de Aduana fronterizas, y en una zona como la Cordillera, aumenta las chances de demoras que pueden surgir por problemas en otro país, por ejemplo, o incluso por factores climáticos como las nevadas que suelen darse en épocas invernales y pueden prolongar los tiempos de tránsito por varios días, hasta semanas.

Ahora bien, en lo que a variables cuantitativas refiere, no sólo el tiempo es importante cuando de negocios se trata y, como la eficiencia implica la mejor utilización de recursos, no pueden dejar de contemplarse los costos al momento de definir qué opción tomar.

En cuanto costos de fletes propiamente dichos, se puede deducir de antemano, por una cuestión de distancia y servicio, que un flete terrestre internacional (CABA/ San Francisco – Cba. / Puerto de Valparaíso) de casi 1800 km es más costoso que un flete nacional (CABA/ San Francisco – Cba. /CABA) de menos de 1200 km y esto es correcto. Sin embargo, en lo que flete oceánico respecta, aunque la distancia a Melbourne es

prácticamente la misma desde Valparaíso o Buenos Aires, el costo vía Chile es muy superior.

Es importante resaltar entonces que, en esta logística, a menor tiempo de despacho son mayores los costos y definir cuál es la variable que prima en la operación de compra venta y, por ende, en la decisión de optar por uno u otro puerto de embarque.

Lo cierto también es que los costos logísticos generalmente están dados y son impuestos por terceros, transportistas, ajenos al negocio; mientras que los tiempos de producción y de colocación o emisión de órdenes de compra son gestionables y atribuibles al importador y exportador.

En conclusión, adicionalmente a los tiempos de despacho, se deben poner en consideración otros factores a la hora de instruir y coordinar la logística de cargas de exportación, incluso previendo la contribución que tiene cada parte en la gestión integral del negocio.

Referencias

AFIP. (Junio de 2022). Obtenido de <https://www.afip.gob.ar/aduana/despachantes.asp>

AFIP. (Junio de 2022). Obtenido de

<https://www.afip.gob.ar/genericos/documentos/ManualPymes.pdf>

COMERCIO Y JUSTICIA. (2021). <https://comercioyjusticia.info>. Obtenido de

<https://comercioyjusticia.info/comercio-exterior/australia-oportunidad-para-la-maquinaria-agricola/> cita

INDEC. (2020). <https://www.indec.gob.ar>. Obtenido de

<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79>

MAQUINAC. (2021). <https://maquinac.com/>. Obtenido de

<https://maquinac.com/2021/05/australia-demanda-explosiva-en-un-cliente-de-los-fierros-argentinos/>

<https://www.afip.gob.ar/operadoresComercioExterior/informacionAgregada/pdfTablas/aduanas.pdf>

OMC. (2016). <https://www.wto.org>. Obtenido de

https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/aid4trade15_chap4_s.pdf

World Customs Organization. (2018). <http://www.wcoomd.org/>. Obtenido de

http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/time-release-study/trs-guide_es.pdf?db=web

World Energy Trade. (2021). <https://www.worldenergytrade.com>. Obtenido de

<https://www.worldenergytrade.com/logistica/puertos-y-aduanas/los-5-principales-puertos-de-australia-del-2021>