

Documentos de Trabajo
del Instituto del Transporte
Documento Nº 8

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

IT

**INSTITUTO DEL
TRANSPORTE**

**Ariel Filadoro y
Jorge Sánchez**



Universidad Nacional de San Martín

Rector

Dr. Carlos Ruta

Decano del Instituto del Transporte

Lic. José Barbero

Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte

Nº ISSN: 2469-1631

Director

Dr. Julián Bertranou

Comité Editorial

Lic. José Barbero

Lic. Daniel Álvarez

Lic. Carlos Leguizamón

Lic. José Luis Zárate

Instituto del Transporte

UNSAM Campus Miguelete, 25 de Mayo y Francia.

C.P.: 1650. San Martín, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Teléfonos: 4006-1500 Int. 1301

<http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/index.asp>

Índice de Contenidos

Resumen ejecutivo	4
Introducción	5
1. La estructura de costos portuarios: aspectos metodológicos	6
Principales agentes intervinientes	7
La operación de referencia	10
Los componentes de la estructura de costos	13
2. Los costos que paga un buque por ingresar y operar en el Complejo Portuario de Buenos Aires	15
Cargos percibidos por agentes públicos	19
3. Los rubros que factura la naviera y paga el cargador (recupero de costos)	22
4. Los rubros que facturan las terminales portuarias al cargador	25
4.1. Los rubros tarifarios	25
4.2. Casos de referencia	31
5. Resultados integrados	34
Consideraciones Finales	36
Índice de cuadros	38
Índice de gráficos	38
Bibliografía y fuentes	39
Bibliografía	39
Fuentes	39
Siglas y acrónimos	39
ANEXO I: Estadísticas	40
ANEXO II	42
ANEXO III	44

Resumen ejecutivo

Este trabajo muestra los principales rubros de costos a los que debe hacer frente una carga contenedorizada de exportación e importación en el Complejo Portuario de Buenos Aires conformado por las terminales portuarias ubicadas en la ciudad de Buenos Aires y la terminal Exolgan, en el partido bonaerense de Avellaneda.

Se expone un inventario sistemático de los distintos elementos identificados como producto de numerosas entrevistas y relevamientos de fuentes diversas. Los datos expuestos incluyen, por un lado, los costos que paga un buque por ingresar desde Pontón Recalada al Complejo Portuario de Buenos Aires. Por otro, se exponen todos los ítems identificados como relevantes que son facturados a los cargadores por parte de empresas navieras y terminales portuarias.

El objetivo principal del trabajo consiste en presentar un conjunto de cuadros de costos que cuenten con respaldo metodológico y permitan ponderar la incidencia de los distintos rubros y agentes en los costos asociados a una operación contenedorizada de comercio exterior. En última instancia, busca ofrecer información que contribuya al diseño de políticas públicas.

De acuerdo a las distintas estimaciones, correspondientes a mayo de 2016, realizadas para el buque y las operaciones de referencia definidas en este trabajo, los costos de importación y exportación en que incurre un cargador cuya carga es operada en el Complejo Portuario de Buenos Aires –incorporando gastos del despacho de aduana y sin considerar los gastos de flete marítimo ni terrestre– oscila entre USD 1.000 y casi USD 3.200 según se trate de una exportación o una importación, el itinerario que siga (tipo de control y verificación de aduana, el tiempo de permanencia en la terminal, los movimientos extras, etc.) y el tamaño del contenedor que se considere (20 pies, 40 pies y 40 pies *High Cube*). El desarrollo metodológico para arribar a estos valores constituye, precisamente, el principal aporte de este trabajo.

[Volver al Índice](#)

Introducción

El presente documento tiene como objetivo identificar y sistematizar los distintos costos que inciden sobre las cargas contenedorizadas de importación y exportación en el Complejo Portuario de Buenos Aires desde su ingreso a la Hidrovía, en Pontón Recalada, sin tener en consideración los fletes marítimos y terrestres de entrada/salida a las terminales portuarias del Complejo. Básicamente, se trata de un inventario de rubros que impactan de manera directa o indirecta sobre el costo que debe pagar el cargador.

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

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

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

En cuarto lugar se reflejan los costos generados por el manejo y movimiento de los contenedores dentro de la terminal portuaria. En este conjunto de costos se incluyen gastos vinculados al ingreso, egreso y permanencia de contenedores en la terminal portuaria. Los distintos ítems de costos presentan rubros básicos y rubros adicionales en los que incurre el cargador ante diferentes circunstancias, como por ejemplo la necesidad de verificar el contenido de los contenedores o los costos por permanecer en la terminal más de un cierto tiempo. Del mismo modo en que se excluyó el flete marítimo, no se considera el valor del flete terrestre entre el Complejo Portuario de Buenos Aires y los orígenes/destinos de la carga dentro del país. A los efectos de mostrar de manera ilustrativa el amplio rango de variabilidad que afecta a las distintas cargas, se estima el costo para cuatro casos (dos de exportación y dos de importación).

Para facilitar la interpretación, en cada uno de los apartados se exponen los resultados parciales acompañados por un anexo con estadísticas complementarias.

El quinto apartado integra los distintos rubros de costos recabados a lo largo del trabajo y que debe pagar el cargador, tanto a las navieras como a las terminales. Por último se realizan consideraciones finales a la luz de los resultados generales del trabajo.

[Volver al Índice](#)

1. La estructura de costos portuarios: aspectos metodológicos

La recopilación de información tomó como punto de partida el trabajo “Puerto de Buenos Aires: Cadena Logística de una Operación de Comercio Exterior” (Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, 2014). Se adoptó la estructura general propuesta en tal informe, donde se diferencian los rubros que abona el buque –que es transferido a las cargas de diferentes maneras – de aquellos que se imputan directamente a la carga contenedorizada, es decir, que se pagan “por contenedor” y están originados en las actividades en tierra.

Sobre esta base se llevó adelante un proceso de revisión e incorporación de nuevos rubros como producto de entrevistas, consultas a fuentes bibliográficas e instituciones y diversos sitios web. Así, en este informe, se desglosan los costos que paga un buque y luego se analiza el modo en que, tanto las navieras como las terminales portuarias, facturan a cada contenedor distintos rubros que están directa o indirectamente asociados al Complejo Portuario de Buenos Aires.

Las entrevistas realizadas incluyeron referentes del sector público y privado pertenecientes a los siguientes ámbitos institucionales: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación; Administración General de Puertos; terminales portuarias; compañías navieras y agencias marítimas; Primera Asociación Empresaria Transporte Automotor de Cargas (PAETAC); Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), despachantes de Aduana; agentes de cargas y diversos informantes calificados¹.

El área geográfica en que se focaliza el relevamiento de costos se ubica entre el Pontón Recalada, donde se inicia la actividad del practicaaje hacia el interior del Río de la Plata, y las terminales portuarias de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)², y de Exolgan –terminal que limita con la CABA por su frontera sur–. No se incluyeron entre los costos, por lo tanto, los fletes terrestres y marítimos desde/hacia los orígenes/destinos de los contenedores.

La determinación de las actividades y agentes involucrados en las operaciones también requirió establecer criterios para delimitar aquello que se incluye entre los rubros de costos y aquello que es excluido. El criterio principal adoptado fue considerar todas las acciones que son atribuibles, específicamente, al área geográfica señalada. Por ejemplo, el peaje por navegar en la Hidrovía, el practicaaje, todos los costos que son trasladados por las navieras a los cargadores de manera habitual, el uso de los muelles de las terminales portuarias por parte de los buques, el manipuleo de contenedores y su eventual almacenamiento, el honorario de las agencias marítimas, los gastos de migraciones asociados a las tripulaciones, entre otros. Se decidió incorporar a los Despachantes de Aduana³ por la importancia que reviste su participación y su costo sobre la carga, a pesar de que su labor está presente en toda operación de comercio exterior, involucre o no al puerto (es decir, pasos de frontera terrestres y aeropuertos donde la carga ingresa/egresa al/del territorio nacional).

¹ Se agradece particularmente a Alejandro Wolf (Yusen Logistics), Rodolfo Fiadone (Webpicking), Fernando Rey (Coral Cargo Group), Antonio Zuidwijk, Osvaldo Trebino (Vamtor Services), Leandro Rosa (PAETAC) así como a todos los miembros de las distintas instituciones contactadas que gentilmente colaboraron para dar forma a este trabajo.

² Terminales 1, 2 y 3, Terminales Río de la Plata (TRP), Terminal 4, APM Terminals y Terminal 5, BACTSSA.

³ En la misma situación se encuentran los Agentes de Transporte Aduanero (ATA), aunque sus honorarios son sustancialmente menores a los de los despachantes.

La unidad de medida adoptada para el relevamiento de rubros que inciden sobre los buques fue el propio barco, prorrateando estos valores sobre la cantidad de TEUs transportados de acuerdo a la operación de referencia definida. En cambio, la información disponible para las actividades llevadas a cabo por las terminales portuarias se refleja en tarifarios de acceso público donde se pueden diferenciar los cargos para los diferentes tipos de contenedores. Así, fue posible reflejar los costos para distintos tamaños de contenedores según sean de 20 pies, 40 pies o 40 pies *high cube*.

A continuación se presentan los principales agentes intervinientes en una operación de comercio exterior en el Complejo Portuario de Buenos Aires y luego se exponen ciertos parámetros de la operación de referencia considerada (tamaño del buque considerado, cantidad de contenedores que transporta, etc.). Estos parámetros son necesarios dado que, según el valor que se asigne a ellos, varían los costos que se cargan a los contenedores.

[Volver al Índice](#)

1.1 Principales agentes intervinientes

En este apartado se describen los principales actores, públicos y privados, que intervienen en una operación logística de exportación o importación por vía marítima, delimitando la zona comprendida entre Pontón Recalada y el área portuaria.

Armador/Naviera

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

- **Propietario:** Es la persona, física o jurídica, que ostenta la titularidad del buque, independientemente de quien arme o explote el mismo. Se los conoce como *Non Operating Owners*; actualmente están proliferando fondos de inversión que dirigen recursos financieros a tales fines (García Piñeiro, 2013).
- **Armador:** Es responsable de la gestión operativa del buque, es decir, quien lo equipa y pertrecha, lo prepara para prestar el servicio de transporte: nombra al Capitán, pone la tripulación a bordo, se ocupa del mantenimiento, gestiona los certificados reglamentarios que habiliten el buque para su explotación comercial y contrata el seguro marítimo más conveniente.
- **Empresa Naviera:** Persona física o jurídica que realiza la gestión comercial del buque. La misma puede ser efectuada ya sea por el propietario del buque o por una persona diferente, en calidad de armador o fletador.
- **Non Vessel Operating Common Carrier o "NVOCC":** se trata de un agente, conocido como *forwarder*, con reserva de bodega en un buque que no es propio. Cuenta con la capacidad de disponer y comercializar un espacio dentro de los buques y tiene a su cargo la emisión del conocimiento de embarque.

Agente marítimo (o Agencia Marítima)

Es el representante del armador o naviera ante la ley y se ocupa de procurarle los servicios que el buque necesita mientras se encuentra en jurisdicción nacional. Se trata de una figura que está establecida en la Ley de Navegación Argentina (20094/73⁴). Actúa en nombre del responsable

⁴ "El agente marítimo designado para realizar o que realice ante la aduana las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto argentino, tiene la representación activa y

de un buque en los puertos y ejecuta las fases terrestres del transporte marítimo, entregando y recibiendo la carga. Puede representar a varias navieras o armadores. Sus funciones son gestionar los permisos de atraque, contratar el remolque y el pilotaje, preparar la documentación para las autoridades portuarias y la aduana, etc. El agente marítimo es quien administra la carga en nombre del armador lo que implica, entre otras tareas, notificar a cada importador el arribo de la carga al puerto. La agencia marítima, para poder operar, necesariamente debe ser Agente de Transporte Aduanero (ATA)⁵. Normalmente, es quien factura los cargos que cobra la naviera a la carga.

Agente de carga internacional

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

Práctico

El servicio de practicaje está a cargo de sociedades privadas y/o cooperativas, creadas a partir de la desregulación del sistema portuario en 1991, que operan de acuerdo al Reglamento de Practicaje y Pilotaje, establecido en el Decreto 2694/91. Hasta esa fecha el servicio era prestado y administrado por la Prefectura Naval Argentina, la que hoy es la autoridad de aplicación. Se trata de un servicio declarado obligatorio por la Prefectura, ya que el buque necesita de la asistencia de un especialista al navegar en zonas restringidas, tanto canales como en el interior de los puertos.

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

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

pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo” (art. 193).

⁵ El ATA es un auxiliar del servicio aduanero que da ingreso y egreso al medio transportador. Es responsable ante el fisco por los contenedores que se importan y exportan y no por su contenido. En nuestro país es además quien brinda la información requerida por el sistema aduanero Malvina (ex sistema María, vigente hasta el año 2010).

Remolcador

El servicio de remolque tiene por objeto garantizar la seguridad de las maniobras del buque en ríos y canales a través del apoyo de ciertas embarcaciones que complementan sus sistemas de gobierno. En el Complejo Portuario de Buenos Aires el uso de remolque de maniobra es declarado obligatorio por la Prefectura y prestado por empresas privadas (actualmente unas 6) que cobran por el servicio.

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

Sereno de buque

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

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

Terminal portuaria

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

De esta definición se desprende lo siguiente:

- La terminal se encuentra en el interior de un puerto, en el que a su vez pueden existir distintas subunidades, también denominadas “terminales”.
- Una terminal puede tener uno o varios muelles y una cierta cantidad de grúas para operar.

Cargador

Es el dador o receptor de la carga según se trate de una exportación o una importación. Se trata del agente que afronta los costos “en última instancia” y que, típicamente, paga aquello que le factura la naviera –a través de su agencia marítima– y aquello que le factura la terminal portuaria⁶.

⁶Cabe aclarar que, si bien las modalidades de facturación dependen de diversas circunstancias, la facturación realizada *directamente al cargador* por parte de la naviera –a través de la Agencia Marítima– y la terminal portuaria es la forma que tiende a prevalecer, con el objeto de evitar pagos de tributos que, como los ingresos brutos, aumentan a medida que crece el número de intermediarios. Lógicamente, cualquier cargador que delega la logística en un solo responsable, probablemente reciba los cargos en una sola factura emitida por este último.

Despachante de aduana

Es una persona de existencia visible que se encuentra habilitada para gestionar ante el Servicio Aduanero, en nombre y por cuenta de un tercero, las diligencias y los trámites relativos a la introducción y extracción de mercaderías y demás operaciones aduaneras. El despachante es el responsable por la mercadería y de alguna forma es un auxiliar externo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP). Puede ser la misma figura que el ATA, aunque su responsabilidad es mayor.

Instituto Verificador del Transporte (IVETRA)

El IVETRA, que opera únicamente en el Puerto de Buenos Aires, se encarga de brindar un servicio de estacionamiento a los camiones que se dirigen al Puerto de Buenos Aires, tarea por la que cobra un arancel bajo el concepto de Control de Tránsito Vehicular Portuario (CTVP). También administra un seguro para contenedores, denominado Transporte Argentino Protegido (TAP).

Agentes públicos

Existen diversas instituciones públicas que intervienen en la operatoria portuaria (en algunos casos con servicios arancelados). Cabe destacar a: Administración General de Puertos (AGP)⁷, SENASA, el Ministerio de Salud, Aduana, Dirección Nacional de Migraciones y Prefectura Naval Argentina. [Volver al Índice](#)

1.2 La operación de referencia

La delimitación del área geográfica ya mencionada entre el Complejo Portuario de Buenos Aires y el Pontón Recalada permitió establecer una línea demarcatoria entre rubros a incluir y rubros excluidos del análisis. Esta decisión supone que es en este punto en donde el buque comienza a incurrir en costos específicos que se requieren para ingresar a Buenos Aires⁸. A los efectos de excluir factores que dificulten la identificación de los costos asociables al Complejo Portuario de Buenos Aires y de simplificar la interpretación de los resultados, se decidió no incluir en ningún cuadro de este trabajo los cargos por flete y por el combustible asociado al viaje (*bunker adjustment factor* o BAF, compromiso de control de emisiones o ECA⁹). De este modo, los costos relevados no dependen del origen de las cargas de importación ni del destino de las cargas de exportación. Del mismo modo, fueron excluidos los costos de flete terrestres que vinculan al

⁷ La Ley 24.093/92 dispuso que la AGP siguiera cumpliendo la función de Autoridad de Aplicación y ente de contralor del cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios de las terminales privadas que operan en el Puerto de Buenos Aires, hasta que se efectivice el traspaso a la Ciudad de Buenos Aires.

⁸ En otras palabras, hasta tal pontón, navegó en aguas que no obligan al capitán a contar con ningún tipo de asistencia para la navegación del buque ni tampoco, dada la profundidad y características de las aguas, es preciso el dragado ni el balizamiento. Este buque de referencia, concebido como una unidad de transporte, llega hasta el Pontón de Recalada proveniente de un puerto extranjero luego de incurrir en costos “normales”, lo que significa que se trata de los mismos costos que debe afrontar en cualquier lugar del planeta (asociados a la tripulación, el combustible y la amortización del capital, fundamentalmente).

⁹ El ECA es un cargo que busca compensar el costo diferencial en que incurren los buques que utilizan combustibles con bajo contenido de sulfuro. Resulta de un acuerdo en el marco del área donde se controlan las emisiones: Mar Báltico, Mar del Norte, Canal de la Mancha y las costas de Canadá y Estados Unidos.

Complejo Portuario de Buenos Aires con orígenes (o destinos) de las cargas de exportación (o importación).

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

Cabe señalar que el tamaño de los buques portacontenedores, a nivel mundial, viene creciendo año tras año, hecho que no es ajeno a los que operan en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud (García Piñeiro, 2013). En efecto, según los registros –relevados por Prefectura Naval Argentina– de buques que cubrieron el trayecto Pontón Recalada-Buenos Aires, el buque promedio portacontenedores del año 2013 tenía un Tonelaje de Registro Neto¹⁰ de unas 31 mil toneladas, mientras que en los años 2014, 2015 y en el primer trimestre de 2016, esos guarismos fueron de 34 mil, 36 mil y 37 mil toneladas, respectivamente. De la misma manera creció la eslora media desde unos 252 metros en 2013, a unos 264 metros en la actualidad.

Para el costeo de la operación de un buque, se consideró como representativo al buque portacontenedor promedio que operó en los puertos de Buenos Aires y Dock Sud en 2015, cuyas dimensiones son las siguientes:

- Eslora: 263,7 metros
- Calado real: 9 metros
- Calado de diseño: 13,4 metros
- Toneladas de Registro Neto (TRN): 36.417

También fue necesario definir el volumen de contenedores que embarcó y desembarcó en Buenos Aires. Así, la escala de la operación adoptada para este buque de referencia asciende a 921 contenedores llenos, lo que equivale a 1485 TEUs¹¹; el 36,7% de los cuales corresponden a exportación y el 63,3% a importación. Estos valores fueron estimados a partir de la cantidad de contenedores operados en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud, por un lado, y la cantidad de barcos registrados por Prefectura Naval Argentina para el trayecto Pontón Recalada - Complejo Portuario de Buenos Aires.

El tiempo de navegación entre Pontón Recalada y el Complejo Portuario de Buenos Aires es de 12 horas de ida y otras 12 de regreso. El lugar teórico de atraque de este buque de referencia es la Dársena C de Terminales Río de la Plata. La estadía en muelle es de 24 horas durante un día de semana (hábil). Se estima que la tripulación media ronda las 30 personas. Se toma en cuenta

¹⁰ La medición de la capacidad cúbica de todo el espacio cerrado de un buque (bajo cubierta, entrepuentes y cubierta principal) se denomina "tonelaje de registro bruto" (TRB) y corresponde al volumen de todo el buque, la misma medida, con exclusión del espacio dedicado a la operación del buque (maquinarias y camarote para la tripulación) se llama “tonelaje de registro neto” (TNR). Es esa la medida de capacidad que se emplea en nuestro sistema portuario para calcular diferentes tarifas.

¹¹ Esta relación entre TEUs y contenedores (*box* o “latas”) surge de la cantidad de contenedores de 20 pies y de 40 pies operados en Buenos Aires. Si todos los contenedores operados fueran de 20 pies, la cantidad de contenedores (*box*) coincidiría con la cantidad de TEUs. Dado que es muy frecuente el uso de contenedores de 40 pies, estas unidades de referencia difieren. En 2015, según datos de AGP, el Puerto de Buenos Aires movió 675 mil TEUs en 418 mil contenedores; en otras palabras, cada 100 TEUs registrados se movieron 62 contenedores.

que transporta carga seca “normal” (no es insalubre, peligrosa, ni refrigerada) en un contenedor estándar (o *dry van*) considerando distintos tamaños (20 pies, 40 pies o 40 pies *high cube*). Los costos que las navieras pagan por todo concepto para entrar y salir de Buenos Aires se prorrataron tomando como base la cantidad de contenedores llenos de importación y de exportación de la operación de referencia anteriormente citada. Los cálculos se proyectan sobre el costo por TEU como medida que permite tener una idea de costo para los distintos tipos de contenedores¹².

Los cargos que las navieras, a través de las agencias marítimas, facturan a los cargadores fueron estimados a partir de tarifarios disponibles en la web, facturas emitidas por agencias marítimas y la consulta a diferentes *forwarders*. Se estimaron valores promedio para los cargos más frecuentes.

A los efectos de visualizar los costos más importantes que alcanzan a la carga en las terminales se seleccionaron una serie de cargos para un contenedor de importación y exportación de modo que se visualicen como un “tarifario promedio” de los distintos operadores del Complejo Portuario de Buenos Aires (TRP, Exolgan, Terminal 4 y BACTSSA), tal como se puede observar en el apartado 4. En efecto, las diferencias de tarifas entre terminales son mínimas.

En el apartado 5 se muestran distintos casos de referencia con el objeto de mostrar que los costos que debe pagar un contenedor en una terminal varían muy fuertemente según diversas circunstancias. Esta variabilidad está relacionada con el tiempo que permanezcan en la terminal, eventuales verificaciones aduaneras, el tamaño del contenedor –según sea de 20’, 40’ o 40’ *high cube*–, entre las más importantes.

Se definieron dos casos de importación y dos de exportación. En ambos tipos de operaciones se buscó que los casos representen “extremos”: de un lado, una situación en la que no acontecen contratiempos significativos y la carga transita fluidamente por las terminales, por ejemplo, dentro de los cinco días “forzoso”¹³ y sin verificación aduanera extraordinaria; por otro lado, se muestran situaciones en donde la operación de comercio exterior incluye “rubros eventuales” que incrementan significativamente el costo de la operatoria¹⁴. Los valores que se reflejan en este trabajo corresponden a un relevamiento realizado durante el mes de mayo de 2016.

Por último, cabe señalar que la operación que se estima no está alcanzada por ningún tipo de “descuento por escala”. En los diferentes rubros de costos, desde aquellos que afectan al buque hasta los involucrados en la terminal, existen bonificaciones que se realizan a aquellos agentes (navieras, cargadores) que cuentan con operaciones de gran volumen. En la práctica, los valores

¹² Se decidió expresar en TEUs y no en contenedores esta información porque se trata de una imputación o prorrato del costo total que paga el buque. Esta imputación hubiera requerido una excesiva cantidad de supuestos para prorratarlo sobre contenedores de 20 pies, 40 pies y 40 pies *high cube*, tal como se realiza en los apartados que detallan lo que efectivamente se cobra a la carga, es decir, lo que representan ingresos para las navieras de acuerdo a sus tarifarios.

¹³ El término “forzoso” se utiliza para referir a los cinco días hábiles para retirar la carga de importación de las terminales. Por encima de este lapso, se incrementan los cargos que alcanzan a la carga de forma significativa.

¹⁴ No existe una visión compartida sobre la frecuencia en que se registran estos casos eventuales. Las terminales portuarias plantean que no menos de las tres cuartas partes de los contenedores son alcanzados por rubros tarifarios básicos, sin incurrir en costos eventuales. Por otro lado, tanto despachantes de aduana como cargadores tienden a formular lo contrario, alegando que la superposición de exigencias aduaneras con restricciones de horario y días hábiles reduce fuertemente las probabilidades de, por ejemplo, retirar un contenedor de importación dentro del “forzoso”. No existen estadísticas oficiales que permitan cotejar los datos.

consignados se corresponderían con el tipo de estructura tarifaria que enfrenta una Pyme en los distintos segmentos. Claramente, las empresas de mayor envergadura no sólo tienen capacidad de fijar precios a sus clientes, sino que también negocian en mejores condiciones con sus proveedores, obteniendo tarifas más convenientes. Por ejemplo, en relación con los buques, la tarifa por servicios de practicaje o remolque que paga una gran empresa naviera que ingresa un buque por semana resulta inferior en comparación con una empresa que realiza dos viajes al año; análogamente, la tarifa por contenedor en concepto de despacho de aduana que paga un cargador que importa (o exporta) cinco mil contenedores al año no es la misma que paga quien importa (o exporta) un solo contenedor.

[Volver al Índice](#)

1.3 Los componentes de la estructura de costos

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

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

Cuadro 1: Costos y rubros facturados por buques y terminales

		1. Costos pagados	2. Cargos que son facturados a la carga		
A. Por el Buque (agencia marítima) (*)	Cargos percibidos por agentes privados	Peaje para buque de referencia	Cargo de Peaje (River Plate Toll Fee)		
		Estiba y desestiba	Estiba y desestiba (THC)		
		Practicaje	Mantenimiento y reparación del contenedor (<i>M + R fee</i>)		
		Remolque	Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (<i>Gate Charge</i>)		
		Servicio de vigilancia y sereno	Procesamiento de la orden de entrega (<i>Delivery Order</i>)		
		Honorarios de agencia marítima	Cargos por gestión de documentos (<i>Documentation Fee</i>)		
	Cargos percibidos por agentes públicos	Tarifa a los buques de Ultramar (AGP)	Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (<i>Carrier Security Charge</i>)		
		Tarifa por uso del muelle (AGP)	Tasas a las cargas (AGP)		
		Faros y balizas - AGP	Manipuleo		
		Libre Plástica	PBIP		
		Migraciones	Gate IN/OUT		
	Senasa	Almacenaje			
B. Por la Terminal Portuaria	Agentes públicos	Canon por concesión	Lavado del contenedor		
	Costos operativos y de infraestructura			Barrido del contenedor	
				Control del precinto	
				Asociados a la verificación aduanera (e.g., apertura y vaciado de contenedores)	
				Movimientos extra de carga	
				Fuera de medida (<i>High cube</i> , mercancías peligrosas, <i>flat racks</i> , etc.)	
				Cargo por pago remoto	
				Percibidos por otros agentes (**)	Control de tráfico vehicular portuario (IVETRA)
					Transporte Argentino Protegido (TAP)

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

(**) Se trata de rubros que estrictamente no facturan las terminales. Se incluyeron porque son exigidos a los camiones para el ingreso. Desde agosto de 2016 el TAP ya no es más obligatorio.

Fuente: Elaboración Propia

Al visualizar los rubros por columna, en los cuadrantes A1 y B1, se identifican una serie de ítems que componen costos “estructurales” del Complejo Portuario de Buenos Aires. Se trata de conceptos que internalizan las navieras y las terminales portuarias en sus costos y que inciden directa o indirectamente sobre los montos que efectivamente paga la carga.

En la columna derecha –cuadrantes A2 y B2–, se observan los principales rubros que tiene que pagar un cargador para realizar una operación de comercio exterior, sin incluir en ellos a los fletes marítimos y terrestres ni los costos asociados al combustible que se pagan a la naviera (BAF y ECA principalmente). Esta perspectiva se corresponde con un enfoque “micro” en tanto son los rubros que enfrenta la empresa importadora o exportadora y que tiene que abonar de acuerdo al detalle que figura en las respectivas facturas (de la naviera a través de su agencia marítima y de la terminal portuaria). Los gastos del despacho de aduana se presentan por separado al final de la columna.

[Volver al Índice](#)

2. Los costos que paga un buque por ingresar y operar en el Complejo Portuario de Buenos Aires

Tal como fue señalado en la introducción, los contenidos de este apartado resultan de suma importancia para comprender y evaluar críticamente hasta qué punto existen elementos que hacen del Complejo Portuario de Buenos Aires un destino que exige pagar costos diferenciales.

A continuación se detallan los costos relevados que debe afrontar el buque de referencia al ingresar al Puerto de Buenos Aires o a Dock Sud. Aun a riesgo de incurrir en reiteraciones conviene señalar que se trata de costos que paga el buque y que luego procurará recuperar o recobrar mediante los cargos que facture a la carga de forma explícita o no, ítems que se detallan en el apartado 3 de este trabajo. [Volver al Índice](#)

2.1 Cargos percibidos por agentes privados

Peaje (Hidrografía)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En cuanto al dragado, los distintos tipos de buques que utilizan la vía navegable son quienes demandan las características de diseño del canal, fundamentalmente el ancho y la profundidad. Por eso la tarifa no tiene una relación directa con el TRN de cada barco, sino a través de un factor de corrección por calado¹⁵.

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

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

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

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

Hidrovía S.A., la concesionaria encargada de realizar el dragado, es controlada por la Dirección Nacional de Control de Concesiones de Obras, de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, de la Secretaría de Gestión de Transporte dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. El monto de peaje estimado para el buque de referencia es de USD 73.471 por el recorrido completo (ida y vuelta), entre Pontón Recalada y el Complejo Portuario de Buenos Aires.

Practicaje y pilotaje

Las tarifas dependen del tamaño del barco y del recorrido, que también se organiza en secciones. El costo incluye una tarifa básica (determinada por el Coeficiente Fiscal de la embarcación¹⁶) y diversos adicionales (administración, posicionamiento, navegación continua, traslados

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

¹⁶ El coeficiente fiscal se obtiene por el producto de la eslora, manga y puntal del buque cuyo resultado luego se divide por 800.

terrestres, embarque y desembarque del práctico, estaba en Recalada). Lo más frecuente es que las navieras contraten el practicaje y pilotaje con la misma empresa.

Como resultado de diversas consultas a especialistas, se estimaron los costos por navegación de entrada y salida en USD 44.680, por el pilotaje y el practicaje, para el buque de referencia. Existen distintos referentes que critican el valor de este servicio, lo que genera polémicas reiteradamente¹⁷.

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

Remolque

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

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

Las navieras argumentan que con la incorporación de propulsores azimutales¹⁸ a los buques ya no es necesario el remolque, porque tienen mayor capacidad de maniobra. La mayoría de las fuentes, no obstante, asegura que sí hace falta, por un tema de seguridad, sobre todo en buques gaseros. Su adopción también se vincula con las condiciones hidrometeorológicas –sobre todo del viento y la corriente–.

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

Servicio de vigilancia y sereno

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

Considerando que el buque de referencia permanece 24 horas y que lleva carga normal, se considera un total de cuatro jornales –dos de horario hábil (\$650 c/u) y dos de inhábil (\$964 c/u)–. A eso debe añadirse un 63% del total en concepto de cargas sociales y un monto de \$160

¹⁷ Ver nota del Suplemento Comercio Exterior de La Nación, del martes 7 de junio de 2016 titulada “Abrumados por los costos”. En fecha reciente (finales de septiembre de 2016) la Cámara Argentina de Practicaje y Pilotaje decidió una reducción de tarifas con un cronograma de reducción hasta abril de 2017.

¹⁸ Un propulsor azimutal consiste en una hélice que puede orientar su impulso girando alrededor de un eje vertical. Este giro es completo (360°) lo que mejora la maniobrabilidad haciendo incluso innecesario el timón. Parte de los mecanismos necesarios para el funcionamiento están encerrados en una góndola, delante o detrás de la hélice. Es similar a las lanchas fuera de borda pero con mayor posibilidad de giro y mayor tamaño.

de viáticos para cada jornal. La suma total asciende a \$5.901 que, al cambio oficial de \$14,14 correspondiente a mayo de 2016¹⁹, equivale a USD 417.

Estiba, desestiba y otros (THC)

Corresponde a los cargos que las navieras pagan a las terminales por el movimiento entre la bodega y la plazoleta, y viceversa. El servicio es cobrado directamente a la naviera por las terminales y deben cancelarse 24 horas antes de la operación portuaria. Se cobran por contenedor.

Estos cargos forman parte de un arreglo comercial entre la terminal y la naviera. Se trata de contratos de corta a media duración –de hasta dos años– y varían fuertemente en función de las necesidades particulares que pueda tener una terminal²⁰ así como por las cambiantes condiciones del mercado.

Según datos relevados de diversos informantes calificados, el costo rondaría los USD 80 por contenedor (USD 50 por TEU), con lo cual para la operación de referencia alcanzaría los USD 73.667.

Honorarios de la agencia marítima

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

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

Para los datos de referencia esto implica una suma cercana a los USD 7 por TEU²¹.

[Volver al índice](#)

¹⁹ Tipo de Cambio de Referencia Comunicación "A" 3500 (Mayorista) y Tipo de Cambio Nominal Promedio Mensual (TCNPM) del BCRA.

²⁰ En el caso de TecPlata, ubicada en el puerto de La Plata, distintas fuentes señalaron que, para atraer navieras, ofrecía no cobrar este cargo en los primeros meses de operación.

²¹ A los efectos de tomar una base de flete más combustible (BAF) verosímil, se consideró un par origen-destino entre Lejano Oriente y Buenos Aires por un total de USD 500 (USD 375 de BAF y USD 125 de flete).

2.2 Cargos percibidos por agentes públicos

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

Tarifa a los buques (AGP)

Según el tarifario de AGP, “comprende la utilización por parte de los buques o artefactos navales del conjunto de infraestructura y superestructura portuaria, del que deriva la prestación de los servicios de carácter general necesario para la realización de operaciones de cualquier naturaleza y origen”²². La base de cálculo son las toneladas de registro neto del barco (TRN). Se paga por cada ingreso a puerto, con la tarifa vigente a la fecha del zarpado de la embarcación. El costo para el buque de referencia es de USD 10.925 (USD 0,30 por TRN).

Tarifa por uso del muelle (AGP)

Según el tarifario de AGP “comprende la utilización de muelle e instalaciones destinadas para el atraque de buques o artefactos navales, como así también el dragado y mantenimiento de profundidades al pie de los mismos. Son aplicables al atraque de buques o artefactos navales en muelles u otras instalaciones portuarias destinadas a tal efecto”. Se toman como base las TRN o fracciones diarias, con la tarifa vigente a la fecha del zarpado de la embarcación. Para un buque de 36.417 TRN corresponde pagar USD 3.642 (USD 0,10 por TRN por día).

Faros y balizas (AGP)

Comprende el uso por parte de las embarcaciones de las ayudas a la navegación existentes en los canales de acceso y en las bocas de entrada a los puertos. En Argentina es cobrado por AGP. Si bien el peaje cobrado por Hidrovía tiene un componente por balizamiento, este rubro comprende el balizamiento de ingreso al puerto. Se trata de un concepto diferente al pagado dentro del peaje: en un caso se abona por el balizamiento del canales principales y, en otro, por el correspondiente al puerto y sus accesos.

El monto del cargo surge de aplicar un coeficiente de \$0,0605 por TNR –toneladas de registro neto– (para el buque de referencia USD 2.203), lo cual no varía de acuerdo a la estadía del buque.

Libre plática (Ministerio de Salud)

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

²² Ver tarifario de AGP disponible en <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/tarifario-/68>.

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

El Decreto N° 1527/01²³ actualizó los montos de los aranceles para la emisión de certificados vinculados a la actividad naviera, entre ellos la emisión de la “Libre Plástica” y el “Certificado de Exención del Control a Bordo y/o Certificado de Control de Sanidad a Bordo”, y la Resolución 1519/2011 del Ministerio de Salud fija pautas complementarias²⁴.

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

El cargo por “libre plástica” –que se paga en pesos– se calcula de acuerdo a una fórmula preestablecida²⁵. Al valor resultante se le agregan los viáticos del Inspector de Sanidad. Para el buque de referencia el valor es de \$5.142, lo que equivale, según el tipo de cambio del BCRA promedio durante mayo de 2016 (\$14,14 por dólar), a USD 364.

SENASA

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

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

Migraciones

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

[Volver al Índice](#)

2.3 Costos al buque

Sintetizando lo expuesto hasta aquí, un buque con características similares al descrito en la operación de referencia enfrenta, según los valores estimados, los siguientes costos por ingresar al Complejo Portuario de Buenos Aires.

²³ Disponible en: <http://servicios.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/70181/norma.htm>

²⁴ Disponible en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/185000-189999/187216/norma.htm>

²⁵ Libre plástica = (TRN-1000)/100 + 300.

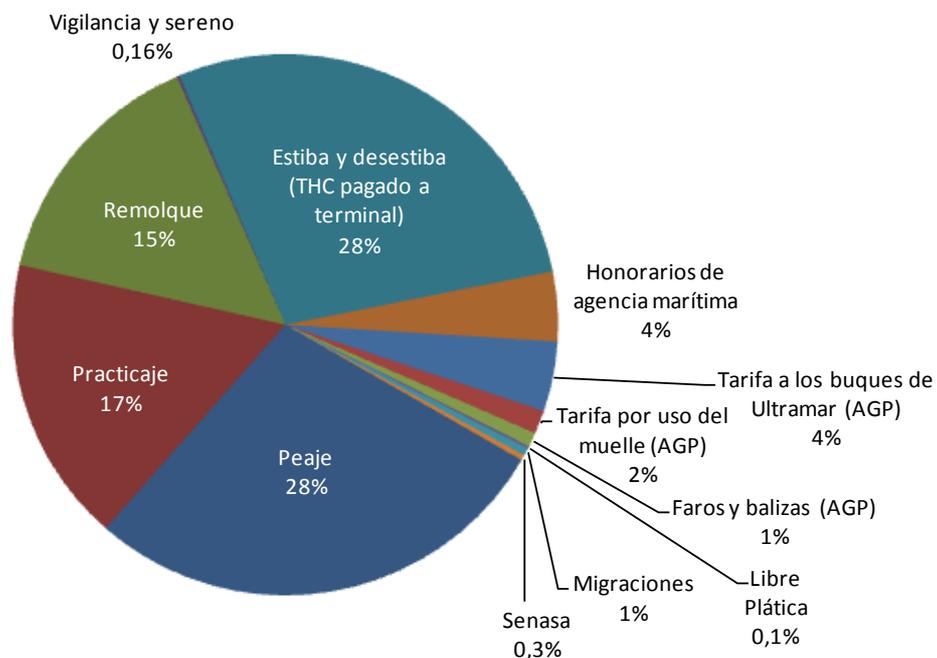
Cuadro 2: Costos que paga un buque para ingresar al Puerto de Buenos Aires. En USD y %, totales y por TEU

Cargos percibidos por:	Concepto	Total Buque	Por TEU (en valor)	Por TEU (en %)
Agentes privados	Peaje	USD 73.471	USD 49	28%
	Practicaje	USD 44.680	USD 30	17%
	Remolque	USD 39.000	USD 26	15%
	Vigilancia y sereno	USD 417	USD 0,28	0%
	Estiba y desestiba (THC pagado a terminal)	USD 73.667	USD 50	28%
	Honorarios de agencia marítima	USD 10.873	USD 7,3	4%
Agentes públicos	Tarifa a los buques de Ultramar (AGP)	USD 10.925	USD 7,4	4%
	Tarifa por uso del muelle (AGP)	USD 3.642	USD 2,5	1%
	Faros y balizas (AGP)	USD 2.203	USD 1,5	1%
	Libre Plástica	USD 364	USD 0,24	0,1%
	Migraciones	USD 1.200	USD 0,81	0,5%
	Senasa	USD 843	USD 0,57	0,3%
	Total Costos al Buque	USD 261.285	USD 175,9	100%

Fuente: Elaboración propia.

La suma que debe desembolsar la naviera asciende a USD 261 mil, lo que, proyectado sobre la cantidad de contenedores fijados para la operación de referencia, equivale a USD 175,9 por TEU. En el gráfico que sigue se puede visualizar las participaciones relativas.

Gráfico 1: Costos que paga un Buque por TEU en el Complejo Portuario de Buenos Aires (en %)



Fuente: Elaboración propia.

[Volver al Índice](#)

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

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

La mayoría de los ítems que factura la naviera son rubros que le permiten recuperar algunos de los cargos que tuvo que afrontar para acceder al puerto. En este punto es preciso destacar que no fueron incluidos los dos rubros que conforman el núcleo del cargo por servicio de transporte: ni el costo del flete propiamente dicho –que, obviamente depende del par origen destino que se trate²⁶– ni el de combustible, conocido como “*bunker adjustment factor*” (BAF)²⁷ (que, a modo de ejemplo, en la actualidad alcanza los USD 390 para un viaje entre el este de Latinoamérica y Europa).

En tanto los ítems consignados en este apartado son aplicados de manera relativamente discrecional en un mercado poco competitivo como el del transporte marítimo, diversos informantes resaltaron que, si bien se trata de una forma de recupero de costo por parte de las navieras, existe en ellos margen para la captación de ingresos adicionales, como por ejemplo, el que tiene lugar a través del peaje y de los cargos por estiba y desestiba (THC)²⁸.

Los componentes identificados que paga la carga, es decir, aquello que facturan las navieras, son los siguientes.

Cargo de peaje (Toll surcharge)

Este valor ronda los USD 125 por contenedor, con variaciones mínimas entre navieras. Se trata de un cargo que las navieras recuperan explicitando este rubro por separado en su facturación.

Si bien el valor de peaje se paga por buque –tal como se especificó en el apartado anterior es de USD 73.471 para el buque de referencia– y, por lo tanto, el costo que debería pagar cada contenedor dependería de la cantidad de contenedores que lleva cada buque –unos USD 49 según los TEUs involucrados en la operación de referencia–, es notable que el costo facturado a los cargadores ha sido establecido de manera uniforme para las distintas navieras. Si se transforman los USD 125 por contenedor (box) a TEU, el costo asciende a USD 76²⁹ por TEU. De acuerdo a estas estimaciones, el recupero del costo de peaje involucra un ingreso adicional para la naviera de USD 27 por TEU.

²⁶ Cabe apuntar que en la actualidad los fletes registran valores históricamente bajos, lo que puede comprobarse en el valor registrado en el Baltic Dry Index (BDI), el cual acusó a principios de 2016 un valor de 429 unidades, el valor más bajo en los últimos 7 años; mientras que el punto más alto de la serie lo logró en julio de 2009 con 3729 unidades. Si bien se trata de un índice del mercado spot para *bulk carriers* (buques graneleros), oficia de precio testigo para otros fletes. Es elaborado y publicado diariamente por Baltic Exchange, una entidad que ofrece información para las operaciones y contratos de buques a nivel global.

²⁷ Se trata de una tarifa que oscila a la par del precio de los combustibles y se recalcula trimestralmente. Puede consultarse en <http://www.maerskline.com/en-us/shipping-services/rates-and-pricing/sbf>

²⁸ Algunas opiniones señalaron que, con estos ítems, las navieras recuperan los costos asociados al traslado de los contenedores vacíos.

²⁹ En la nota al pie Nro. 11 puede verse un detalle sobre la conversión de contenedores a TEUs.

Cargo de manipuleo en terminal o Terminal Handling Charge (THC)

Se trata del cargo por estiba y desestiba de contenedores que la naviera factura a la carga. Según distintas fuentes consultadas, y en consonancia con lo expuesto en el apartado anterior donde se refiere a un cargo que paga el buque por estiba y desestiba de USD 80, las navieras utilizarían este rubro para generar, al igual que en el caso del peaje, un rubro extra de ingresos. El valor promedio que se estimó como THC facturado por las navieras asciende a USD 200 por contenedor independientemente de su tamaño, lo cual implicaría un ingreso adicional de USD 120 por contenedor.

Mantenimiento y reparación de contenedores (M + R fee)

Remite a un cargo por mantenimiento y reparación de contenedores. Se trata de aquellos arreglos que las navieras demandan a las terminales en función del estado en que son devueltos los contenedores que trajeron carga de importación y sus necesidades para mantenerlos en buen estado. No se logró identificar el costo que las terminales cobran a las navieras por reparar los contenedores. Las navieras aplicarían este cargo de forma generalizada para cubrir los costos medios de reparación.

Gate charge

Se trata de un cargo asociado a la terminal que no forma parte del THC. Se trata de un rubro que, desde el punto de vista de los cargadores, implica un costo extra sin contraprestación específica. Del mismo modo que en el caso del mantenimiento y la reparación de contenedores, podría representar una práctica para captar ingresos sin que necesariamente exista una contraprestación.

Delivery Order

Cargo por el procesamiento de las órdenes de entrega. Se trata de un trámite que hace el agente marítimo para gestionar la admisión temporal del contenedor. Aplica exclusivamente a las importaciones.

Documentation Fee

Cargos por gestión de documentos. Corresponde a la impresión del conocimiento de embarque (*bill of lading*).

Carrier Security Charge

Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias de acuerdo al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias³⁰.

³⁰ Este código se lo conoce como PBIP según sus siglas en castellano o ISPS -*International Ship and Port Facility Security Code*- según sus siglas en inglés.

Cuadro 3: Rubros facturados por la naviera a la carga (en USD y %, por TEU)

Concepto	20 ft		40 ft/40 ft HC	
	En Valor	En %	En Valor	En %
Estiba y desestiba (THC)	USD 202	41%	USD 224	43%
Cargo de peaje (Toll Fee)	USD 124	25%	USD 124	24%
Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD 16	3%	USD 20	4%
Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)	USD 24	5%	USD 24	5%
Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order) (*)	USD 66	13%	USD 66	13%
Impresión del Bill of lading (Documentation Fee)	USD 49	10%	USD 48	9%
Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge - PBIP - ISPS)	USD 12	2%	USD 12	2%
Total	USD 493	100%	USD 517	100%

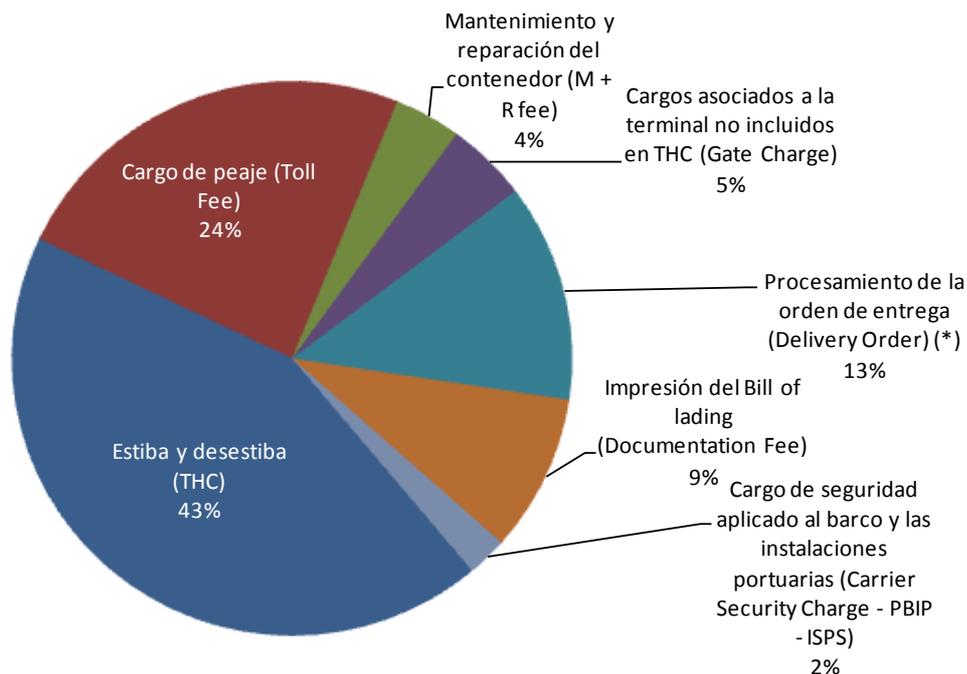
(*) Aplica exclusivamente a las importaciones

Nota: No se incluye flete ni combustible (BAF y ECA). Incluye adicionales que son facturados frecuentemente

Fuente: Elaboración propia en base a tarifas de diversas navieras.

En general, los cargadores no tienen capacidad de negociar precios con empresas de gran envergadura como las navieras, razón por la cual, son tomadores de la estructura de tarifación que se les presenta, que incluye numerosos conceptos además del propio servicio de flete marítimo. Los rubros relevados dependen del tamaño del contenedor: para los contenedores estándar de carga seca (*dry van*) de 20 pies el costo asciende a los USD 493, mientras que para el mismo contenedor de 40 pies (tanto aquellos de medida estándar como los “fuera de medida” o *high cube*) el valor ronda los USD 517. Se trata de un monto significativo si se considera que no están incluidos los fletes marítimos y terrestres ni el combustible asociado al primero.

Gráfico 2: Rubros facturados por la naviera a la carga. Ejemplo para un contenedor de 40 ft / 40 ft HC (en % del valor)



Fuente: Elaboración propia.

[Volver al Índice](#)

4. Rubros que facturan las terminales portuarias al cargador

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

Esta estimación presenta una relativa complejidad, ya que los contenedores suelen estar alcanzados por distintos cargos de acuerdo a su condición, el tipo de producto que se trate, al tipo de control exigido por Aduana, etc. Por ejemplo, en una carga de importación los costos serán muy inferiores si el contenedor es retirado dentro de los primeros cinco días corridos desde el arribo al puerto (“forzoso”), ya que desde el día seis se recalcula tanto el costo de manipuleo (la tarifa “T1” para los contenedores de importación pasa a ser “T2” y trepa de USD 134 a USD 322 para un contenedor de 20 pies y de USD 411 a USD 985 para un contenedor de 40 pies *high cube*) como el almacenaje (que pasa de no tener cargo a ser facturado desde el día de arribo a la terminal, lo que arroja, por ejemplo por diez días, unos USD 70 para un contenedor de 20 pies y USD 179 para uno de 40 pies *high cube*); también se incrementan otros cargos adicionales como los movimientos extras (el *extrahandling* pasa de USD 105 a USD 131 para los contenedores de 20 pies y de USD 268 a USD 333 para los de 40 pies *high cube*).

Si se trata de un contenedor refrigerado también tendrá gastos adicionales, como si es recibido en horario inhábil o si se trata de una carga peligrosa. Luego están, además, los controles requeridos por la Aduana que exigen verificación: los costos varían de acuerdo al “canal” que le toque al contenedor, desde una revisión documental (canal naranja) hasta distintos niveles de revisión física de la mercadería (canal rojo): puede ser sobre el camión o sobre piso y puede involucrar apertura con revisión parcial o total (vaciado del contenedor para revisar toda su carga). Si bien la Aduana no cobra aranceles por esos conceptos, al implicar más movimientos por parte del personal de la terminal, las verificaciones físicas generan costos que recaen sobre la carga³¹.

Como forma de reflejar estas variantes se tomó la decisión de mostrar, en primer lugar, los rubros tarifarios en general –a modo de “lista de precios”– y, en segundo lugar, se estimaron los costos para cuatro operaciones de diferentes características dentro de las terminales. La elaboración de estos cuatro casos de referencia tiene por objetivo costear casos que puedan ser tomados para dimensionar el rango de variabilidad en que se ubican los costos asociados a las terminales. [Volver al Índice](#)

4.1 Los rubros tarifarios

A continuación se caracterizan los rubros tarifarios que con mayor frecuencia afectan a la carga en contenedores estándar de carga seca (*dry van*) en las terminales que operan en el Complejo Portuario de Buenos Aires. Estos rubros fueron separados en básicos y adicionales. En todos los casos se reflejan los valores según su tamaño: 20 pies, 40 pies y 40 pies *high cube*.

³¹ Cabe señalar que el control y fiscalización de los contenedores se corresponde con una función que, si bien genera quejas por parte de los distintos operadores, resulta muy importante desde el punto de vista del bien público. Obviamente, también es parte de los objetivos del bien público buscar el modo más eficiente de cumplir con la fiscalización y el control.

Por un lado, los rubros básicos consisten en aquellos cargos que paga todo contenedor de importación y exportación que atraviesa cualquiera de las terminales portuarias de Buenos Aires; es decir, se trata de conceptos ineludibles.

Por otro lado, se agruparon rubros adicionales de facturación. Por ejemplo, costos derivados de verificaciones aduaneras extraordinarias (sobre el camión, sobre piso, etc.), almacenaje por tiempo superior al forzoso, entre otros.

Cabe destacar que la mayor parte de los rubros que componen los cargos de las terminales portuarias se encuentran disponibles en internet en sus respectivos tarifarios. Los datos consignados a continuación fueron estimados en base a las estructuras tarifarias de TRP y Exolgan, con consultas selectivas a los tarifarios de terminal 4 (APM) y terminal 5 (BACTASSA). El costo del despacho de aduana se presenta al final de este apartado de forma separada ya que, si bien se corresponde con un servicio que presta el despachante mientras el contenedor está dentro de las terminales, es facturado directamente por los propios despachantes de aduana.

[Volver al Índice](#)

4.1.1 Rubros básicos para operaciones de exportación e importación

Si bien las operaciones de importación y exportación se diferencian por el sentido de los flujos así como por el tipo de eventualidades por las que son alcanzadas, comparten la mayoría de los rubros que componen la estructura de tarifación de las terminales portuarias. Por esta razón, en este apartado se define en qué consiste cada uno de los rubros integrando ambos tipos de operaciones. Lógicamente, se puntualizan los casos en que las tarifas son diferentes o bien si aplican a un caso y no a otro.

Tasas a las cargas

Se trata de tasas que perciben las terminales. Forma parte de los ingresos que la terminal capta de acuerdo a las condiciones de la licitación. AGP es el organismo que regula este rubro para el caso de las terminales portuarias de la ciudad de Buenos Aires; Exolgan replica este cargo, aunque no está alcanzada por la regulación de AGP ya que se encuentra ubicada en territorio de la provincia de Buenos Aires³². Su valor es de USD 2 por tonelada para las operaciones de exportación y USD 4 por tonelada para la importación. Para la estimación se consideró el peso medio de los contenedores en base a las estadísticas de AGP para 2015, lo que arrojó 20 toneladas para un contenedor de exportación y 15 toneladas para uno de importación.

Servicios de manipuleo³³

Se trata del costo que la terminal cobra a la carga exportada por moverla desde el camión a la plazoleta (T7 para las exportaciones), y desde la plazoleta al camión (T1 para las importaciones);

³² En el marco de la Ley Nacional de Puertos N°24.093/92 se previó la transferencia del dominio y la administración portuaria a las provincias. Aun está pendiente el traspaso a la Ciudad de Buenos Aires, razón por la cual AGP sigue siendo el ente regulador en esta jurisdicción.

³³ Cabe mencionar que la resolución 45 del año 1997, sancionada por la AGP, estableció que las terminales portuarias podían cobrar por el servicio de manipuleo tanto al buque como a la carga. La norma provocó una fuerte reacción de las navieras, que ya, hasta ese momento, solamente las líneas marítimas facturaban este concepto a los cargadores mediante el cobro de la tarifa denominada "Terminal Handling Charge" (THC). Desde entonces, las terminales del Complejo Portuario de Buenos Aires representan un caso poco frecuente en comparación con otros países ya que el manipuleo que tiene lugar en la terminal portuaria es facturado a los cargadores por dos agentes: la propia terminal (mediante el T7 y el T1) factura el movimiento entre el camión y la plazoleta y, por su parte, la naviera (mediante el THC) factura el movimiento entre la plazoleta y la bodega del buque. El THC, como fue señalado más arriba, es un servicio que las navieras pagan a la terminal y luego facturan a la carga.

el valor del este manipuleo varía según el tamaño del contenedor: en el caso de una operación de exportación el monto se ubica entre USD 105 y USD 319 y, para una importación, entre USD 134 y USD 411.

Lavado y Barrido del Contenedor

Ambos conceptos se aplican a los contenedores de importación que son devueltos por los cargadores. Conjuntamente rondan los USD 86 y refieren a una misma función, que consiste en el acondicionamiento del contenedor devuelto para su reutilización. En otras terminales se denomina “*cleanning charge*” (cargo por limpieza).

Código PBIP

Lo cobra la terminal, refiere al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) y su valor es de USD 11 por contenedor tanto para importación como para exportación.

El cargo comenzó a implementarse tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos a las Torres Gemelas. Anteriormente, la seguridad portuaria no iba más allá de la protección brindada a los depósitos y a los puntos de ingreso de los tripulantes. La mayor preocupación radicaba en evitar el robo de cargamentos, el narcotráfico y el contrabando, prestando escasa atención a amenazas de terrorismo. Tras los atentados se modificó el alcance del concepto de seguridad, afectando también las medidas y procedimientos destinados a impedir que la carga sea utilizada como medio para ingresar armamentos³⁴. Estas nuevas normas –dictadas por la Organización Marítima Internacional (OMI)– resultaron en un aumento de cargos relacionados con la seguridad del movimiento de contenedores.

Gate out/in

Se trata de un cargo asociado a la operación del contenedor vacío que cobran las terminales portuarias. Alcanza los USD 27 en el caso de las exportaciones (*gate out*) y de USD 29 en el caso de las importaciones (*gate in*). La operación de vacíos involucra la gestión de inventarios de contenedores a lo largo del año, de modo que la rotación de vacíos no genere ni excedentes ni faltantes para cargadores. Algunas terminales cuentan con espacios complementarios fuera del puerto para almacenar contenedores vacíos.

Control de Tráfico Vehicular Portuario (CTVP)

Como se indicó al principio, el Instituto Verificador del Transporte (IVETRA) ofrece un servicio de estacionamiento a los camiones que se dirigen al puerto, tarea por la que cobra un arancel de USD 17 por contenedor, independientemente de si corresponde a una exportación o una importación. Este cargo también es pagado por los contenedores operados por Exolgan.

Transporte Argentino Protegido (TAP)

El TAP, administrado por el IVETRA, es un seguro para contenedores que cubre la mercadería y daños a terceros en el tramo corto entre el puerto y los depósitos que se encuentran, mayormente, en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Desde junio de 2011 se implementó en los ámbitos del Puerto de Buenos Aires y del Puerto de Dock Sud, en cumplimiento de los acuerdos suscriptos con la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA), el Centro

³⁴ Para mayores detalles sobre el marco jurídico y la normativa internacional vigente ver http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/djpm_pbip.php. Internacionalmente se lo conoce como código ISPS (International Ship and Port facility Security code).

de Navegación y la Cámara de Terminales de la República Argentina, bajo la auditoría de la CIRA y las inspecciones de Bureau Veritas. Fue obligatorio hasta agosto de 2016³⁵. El costo del TAP asciende a USD 87 por contenedor y alcanza a contenedores de importación y de exportación.

4.1.2 Rubros adicionales para operaciones de exportación e importación

Gastos directamente asociados al control aduanero (verificación)

Se inscriben aquí diversos ítems de costos, entre los cuales el principal corresponde a los gastos necesarios para proceder a la apertura, vaciado y llenado de contenedores para su verificación parcial o total dentro de la terminal. Cabe aclarar que la Aduana define la necesidad de inspeccionar una determinada carga de acuerdo a sus protocolos de fiscalización y control, y la terminal es la que pone a disposición el personal y las instalaciones para que dichos controles puedan efectuarse debidamente. Por eso es esta última la que percibe los cargos y no la Aduana. En este rubro los conceptos varían de acuerdo al requerimiento solicitado por Aduana. A los efectos de visualizar aquellos rubros que más frecuentemente alcanzan a la carga, se decidió reflejar los siguientes:

- Verificación sobre el camión: corresponde a las tareas llevadas a cabo por el personal de las terminales que lleva adelante el trabajo de apertura y cierre del contenedor para que los oficiales de Aduana efectúen la verificación;
- Verificación de contenido sobre piso: corresponde a las tareas análogas a las anteriores, pero para verificaciones sobre piso. Este tipo de verificación implica dos movimientos extra y el transporte del contenedor dentro de la terminal;
- Control del precinto: se revisa el precinto de aduana para que el contenedor fiscalizado pueda circular entre los depósitos fiscales y las terminales.

Por ejemplo, una verificación sobre camión cuesta USD 185 para un contenedor de 20 pies y USD 208 para uno de 40 pies, mientras que si la verificación es sobre piso el monto asciende a USD 278 y USD 347, respectivamente. El control de precinto de Aduana alcanza los USD 16.

En muchos casos, las verificaciones implican que los contenedores, particularmente los de importación, no logren salir de la terminal dentro de los cinco días (“forzoso”) e incurran en costos adicionales a los que la propia verificación implica (T2 más almacenamiento)³⁶.

Servicios de manipuleo extra, almacenaje y otras variantes

Las terminales perciben cargos por un gran número de rubros asociados –tal como fue señalado en diversos pasajes del trabajo– a las especificidades de las diferentes operaciones que se presentan, a partir de numerosos tipos de carga y de cargadores. Los ítems que se consignan a continuación son producto de una selección, que procura reflejar aquellos que se presentan con mayor frecuencia:

- Manipuleo fuera del “forzoso” (T2): pasados los cinco días del arribo del contenedor de importación a la terminal, sube el costo del manipuleo y la tarifa T2 sustituye a la T1;

³⁵ La obligatoriedad de contratar el TAP fue derogada por la Resolución AGPSE N° 76, del 29 de agosto de 2016. En este trabajo se incluye este rubro entre los costos dado que el relevamiento fue realizado para mayo de 2016, cuando todavía se encontraba vigente.

³⁶ Distintos referentes consultados señalaron que el horario de operación de la Aduana dentro de las terminales es acotado y contribuye a que un mayor número de contenedores permanezca más tiempo que el “forzoso” dentro de la terminal y, de este modo, implique mayores costos.

- Almacenamiento³⁷: cargo que se factura cuando los contenedores permanecen en la terminal más allá de un cierto tiempo (en el caso de las importaciones son cinco días y en las exportaciones depende del tiempo que fijen las terminales para comenzar a recibir carga de exportación);
- Movimiento extra de carga (*extrahandling*): se trata de movimientos adicionales al manipuleo previsto (T1 y T7 para importaciones y exportaciones, respectivamente). El cargo difiere si se aplica a contenedores dentro del tiempo previsto (5 días para las importaciones) o fuera de él;
- Entrega sobre FFCC: si el transporte utilizado para el acceso (o salida) del contenedor a (desde) la terminal portuaria es el ferrocarril, las terminales facturan un cargo extra;
- Cargo por pago remoto: corresponde a los pagos efectuados a la terminal en un lugar distinto de las instalaciones portuarias;
- Roleo: cargo que aplica cuando la carga de exportación no alcanza a cargarse en el barco previsto y debe permanecer en las instalaciones portuarias a la espera del siguiente buque. El roleo generalmente está asociado o bien factores vinculados a la carga (por ejemplo, si Aduana sospecha que puede implicar prácticas de narcotráfico o bien partidas arancelarias que normalmente son revisadas con particular cuidado), o bien a problemas de “*overbooking*” (sobreventa de bodega) en barcos u otros imprevistos que tienen lugar en las terminales.

Si bien no se logró acceder a estadísticas que permitan dar cuenta de la frecuencia con que la carga sale de los casos “normales”, referentes de las terminales entrevistados señalaron que sólo rolea el 2/3% de los contenedores de exportación y que más de las tres cuartas partes de los contenedores de importación son retirados de las terminales dentro de los cinco días (“forzoso”).

[Volver al Índice](#)

4.1.3 Despacho de aduana

Se decidió incorporar el despacho de aduana entre los costos portuarios –a pesar de que se trata de un cargo que se lleva adelante también en operaciones que involucran pasos de fronteras terrestres y aeropuertos– porque el valor puede resultar muy significativo dependiendo de tamaño del despacho y del cargador. Dado que no se trata de un cargo que cobran las terminales, se presenta por separado.

Los honorarios que cobran los despachantes de aduana no están regulados y, a diferencia de lo que ocurría en años anteriores, ya no es una proporción relativamente fija y generalizada en función del valor de la carga.

Dado que un despacho puede incluir uno o varios contenedores, el valor que se paga por cada uno es altamente sensible al volumen de la operación. De acuerdo a fuentes consultadas, el despacho para un contenedor de 20 pies ronda los USD 300, considerando una sola operación, ya sea de exportación como de importación. A medida que el cargador opera un mayor volumen de carga, estos valores tienden a disminuir y pueden llegar a ser inferiores a USD 100. Si bien no se identificó información cuantitativa que permita establecer cuál es el tamaño medio de los

³⁷ El cargo diario ronda los USD 0,50 por tonelada por día para las importaciones.

despachos, diferentes operadores apuntaron a que la mayor frecuencia se corresponde con despachos de baja escala. En el análisis integrado que se muestra en el apartado 5 se consideró el costo de USD 300 por despacho³⁸.

A continuación se exponen las tarifas correspondientes a los rubros que fueron detallados y que pagan los contenedores de exportación e importación según su tamaño.

Cuadro 4: Tarifas de exportación. Valores promedio.

Concepto	20 ft	40 ft	40 ft HC
Gate OUT (Contenedor vacío)	USD 27	USD 27	USD 27
Manipuleo dentro de los 5 días (T7)	USD 105	USD 125	USD 319
T7+Roleo	USD 186	USD 231	USD 485
Almacenaje de 1 a 15 días (por ocho días)	USD 168	USD 336	USD 856
Movimiento extra de carga (1 movimiento)	USD 49	USD 49	USD 124
Control del precinto	USD 16	USD 16	USD 16
Verificación sobre el camión	USD 185	USD 208	USD 208
Posicionamiento y verificación de contenido sobre piso	USD 278	USD 347	USD 347
Roleo	USD 136	USD 136	USD 136
Recepción en FFCC	USD 45	USD 45	USD 45
Control PBIP - por contenedor	USD 11	USD 11	USD 11
Cargo por pago remoto	USD 12	USD 12	USD 12
Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	USD 16	USD 16
TAP	USD 87	USD 87	USD 87

Fuente: Elaboración propia en base a tarifarios de terminales portuarias.

Cuadro 5: Tarifas de importación. Valores promedio.

Concepto	20 ft	40 ft	40 ft HC
Gate IN (Contenedor vacío)	USD 29	USD 29	USD 29
Manipuleo dentro de los 5 días (T1)	USD 134	USD 161	USD 411
T2 / Manipuleo desp. 5 días	USD 322	USD 387	USD 985
Almacenamiento por 10 días	USD 70	USD 70	USD 179
Movimiento extra de carga (extrahandling dentro de los 5 días)	USD 105	USD 105	USD 268
Movimiento extra de carga (extrahandling entre 5 y 15 días)	USD 131	USD 131	USD 333
Lavado del contenedor	USD 57	USD 57	USD 57
Barrido del contenedor	USD 30	USD 30	USD 30
Control del precinto	USD 16	USD 16	USD 16
Verificación sobre el camión	USD 185	USD 208	USD 208
Verificación de contenido sobre piso (2 mov.extra)	USD 399	USD 468	USD 553
Entrega sobre FFCC	USD 53	USD 53	USD 138
Control PBIP - por contenedor	USD 11	USD 11	USD 11
Cargo por pago remoto	USD 13	USD 13	USD 13
Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	USD 16	USD 16
TAP	USD 87	USD 87	USD 87

Fuente: Elaboración propia en base a tarifarios de terminales portuarias.

[Volver al Índice](#)

³⁸ Lógicamente, los mismos cálculos pueden realizarse con un valor diferente.

4.2 Casos de referencia

En este apartado se reflejan los costos en los que incurrirían distintas operaciones de comercio exterior. Se seleccionaron cuatro casos, dos para una exportación y dos para una importación, buscando dar cuenta de situaciones que permitan reflejar la alta variabilidad que existe en los valores que un contenedor paga al atravesar una terminal del Complejo Portuario de Buenos Aires.

A los efectos de facilitar la lectura, se denomina X1 y X2 a los casos referidos a exportaciones, mientras M1 y M2 es la nominación adoptada para los casos de importación. El número 1 da cuenta de una operación que abona los rubros básicos y el número dos presenta las operaciones que incurren en costos adicionales, como producto de permanecer mayor tiempo que el previsto en el área portuaria y ser alcanzadas por controles aduaneros extraordinarios. A continuación se describe brevemente en qué consiste cada caso y luego se presenta el cuadro con los respectivos costos detalladamente.

4.2.1 Caso de exportación X1 (Normal)

Contenedor que arriba a la terminal un día antes de la salida del buque y embarca sin inconvenientes. El contenedor vacío fue retirado en el mismo lugar donde se entrega el contenedor lleno de exportación. Paga en cajero remoto y verifica precinto. Peso del contenedor: 20 toneladas.

Cuadro 6: Caso X1. Exportación normal

Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC	
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %
Gate OUT (Contenedor vacío)	USD 27	9%	USD 27	8%	USD 27	5%
Manipuleo dentro de los 5 días (T7)	USD 105	33%	USD 125	37%	USD 319	60%
Control PBIP - por contenedor	USD 11	4%	USD 11	3%	USD 11	2%
Control del precinto	USD 16	5%	USD 16	5%	USD 16	3%
Cargo por pago remoto	USD 12	4%	USD 12	3%	USD 12	2%
Tasa a las cargas	USD 40	13%	USD 40	12%	USD 40	8%
Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	5%	USD 16	5%	USD 16	3%
TAP	USD 87	28%	USD 87	26%	USD 87	17%
Total X1	USD 313	100%	USD 333	100%	USD 527	100%

Fuente: Elaboración propia en base a tarifarios de terminales portuarias.

4.2.2 Caso de exportación X2 (es fiscalizado y rolea)

Contenedor que arriba a la terminal un día antes de la salida del buque, está sujeto a fiscalización de aduana con perros sobre piso, pierde el buque y debe esperar al siguiente (rolea). Paga en cajero remoto y verifica precinto. Paga ocho días de almacenamiento. Peso del contenedor: 20 toneladas.

Cuadro 7: Caso X2. Exportación fiscalizada con roleo

Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC	
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %
Gate OUT (Contenedor vacío)	USD 27	3%	USD 27	2%	USD 27	1%
T7+Roleo	USD 186	20%	USD 231	19%	USD 485	23%
Control PBIP - por contenedor	USD 11	1%	USD 11	1%	USD 11	1%
Control del precinto	USD 16	2%	USD 16	1%	USD 16	1%
Cargo por pago remoto	USD 12	1%	USD 12	1%	USD 12	1%
Almacenaje de 1 a 15 días (por ocho días)	USD 168	18%	USD 336	28%	USD 856	40%
Posicionamiento y verificación de contenido sobre piso	USD 278	30%	USD 347	28%	USD 347	16%
2 Movimientos extra	USD 97	10%	USD 97	8%	USD 247	12%
Tasa a las cargas	USD 40	4%	USD 40	3%	USD 40	2%
Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	2%	USD 16	1%	USD 16	1%
TAP	USD 87	9%	USD 87	7%	USD 87	4%
Total X2	USD 937	100%	USD 1.219	100%	USD 2.144	100%

Fuente: Elaboración propia en base a tarifarios de terminales portuarias.

4.2.3 Caso de importación M1 (normal, dentro del “forzoso”)

Operación de un contenedor que no tiene contratiempos y es retirado dentro de los 5 días corridos posteriores a la finalización de la descarga del buque (dentro del forzoso). Se le factura un movimiento extra, el cargador paga en un cajero remoto y se verifica su precinto. Al devolver el contenedor vacío a la terminal, el cargador paga lavado y barrido. Peso del contenedor: 15 toneladas.

Cuadro 8: Caso M1. Importación normal

Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC	
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %
Gate IN (Contenedor vacío)	USD 29	5%	USD 29	5%	USD 29	3%
Manipuleo dentro de los 5 días (T1)	USD 134	24%	USD 161	28%	USD 411	41%
Control PBIP - por contenedor	USD 11	2%	USD 11	2%	USD 11	1%
Lavado del contenedor	USD 57	10%	USD 57	10%	USD 57	6%
Barrido del contenedor	USD 30	5%	USD 30	5%	USD 30	3%
Movimiento extra de carga (extrahandling dentro de los 5 días)	USD 105	19%	USD 105	18%	USD 268	27%
Control del precinto	USD 16	3%	USD 16	3%	USD 16	2%
Cargo por pago remoto	USD 13	2%	USD 13	2%	USD 13	1%
Tasa a las cargas	USD 60	11%	USD 60	10%	USD 60	6%
Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	3%	USD 16	3%	USD 16	2%
TAP	USD 87	16%	USD 87	15%	USD 87	9%
Total M1	USD 558	100%	USD 585	100%	USD 997	100%

Fuente: Elaboración propia en base a tarifarios de terminales portuarias.

4.2.4. Caso de importación M2 (fuera del “forzoso” con verificación)

Operación de un contenedor que es retirado a los 10 días luego de su arribo (fuera del forzoso). Está sujeto a una verificación sobre piso. Paga el almacenamiento correspondiente, se le facturan

dos movimientos extras, paga en un cajero remoto y se verifica su precinto. A la entrega paga lavado y barrido. Peso del contenedor: 15 toneladas.

Cuadro 9: Caso M2. Importación fuera del forzoso.

Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC	
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %
Gate IN (Contenedor vacío)	USD 29	2%	USD 29	2%	USD 29	1%
T2 / Manipuleo desp. 5 días	USD 322	26%	USD 387	28%	USD 985	42%
Almacenamiento por 10 días	USD 70	6%	USD 70	5%	USD 179	8%
Control PBIP - por contenedor	USD 11	1%	USD 11	1%	USD 11	0%
Lavado del contenedor	USD 57	5%	USD 57	4%	USD 57	2%
Barrido del contenedor	USD 30	2%	USD 30	2%	USD 30	1%
Movimiento extra de carga (extrahandling entre 5 y 15 días)	USD 131	11%	USD 131	10%	USD 333	14%
Control del precinto	USD 16	1%	USD 16	1%	USD 16	1%
Cargo por pago remoto	USD 13	1%	USD 13	1%	USD 13	1%
Verificación de contenido sobre piso (2 mov.extra)	USD 399	32%	USD 468	34%	USD 553	23%
Tasa a las cargas	USD 60	5%	USD 60	4%	USD 60	3%
Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	1%	USD 16	1%	USD 16	1%
TAP	USD 87	7%	USD 87	6%	USD 87	4%
Total M2	USD 1.241	100%	USD 1.374	100%	USD 2.368	100%

Fuente: Elaboración propia en base a tarifarios de terminales portuarias.

Los cuatro casos presentados muestran fuertes contrastes y aspectos que vale la pena resaltar. Un primer aspecto consiste en el incremento sustantivo de los costos de acuerdo al tamaño de los contenedores cuando se pasa de 20 pies a 40 pies *high cube*. En relación con la exportación, un contenedor que no enfrenta obstáculos paga unos USD 313 si su tamaño es de 20 pies, USD 333 si su tamaño es de 40 pies y USD 527 si se trata de un contenedor de 40 pies *high cube*. En otras palabras, mientras un contenedor de 40 pies estándar paga apenas un 7% más que uno de 20 pies, un contenedor *high cube* paga un 68% más que uno de 20 pies. Cabe destacar que el contenedor *high cube* de 40 pies tiene igual largo e igual ancho que el contenedor de 40 pies estándar y es apenas 31 cm más alto³⁹. Adicionalmente, su manipuleo no exige una maquinaria ni un tratamiento diferencial. Los contenedores *high cube* forman parte creciente de la oferta mundial de contenedores y la tendencia actual muestra que seguirán desplazando a los contenedores estándar. Esta diferencia sustantiva entre el precio de un contenedor de 40 pies y uno de 40 pies *high cube* se reproduce en los cuatro casos, siendo el caso M1 en donde se registra la mayor diferencia, dado que mientras el contenedor de 20 pies paga USD 558 por todos los conceptos, el de 40 pies paga USD 585 (un 5% más) y el de 40 pies *high cube* debe abonar unos USD 997 (79% más que uno de 20 pies).

Por otra parte, cabe analizar el costo incremental que enfrenta un mismo contenedor si no logra embarcar en el caso de las exportaciones y si sale del forzoso en el caso de las importaciones. Para un contenedor de 20 pies el costo de perder el barco implica triplicar su costo en terminales y para uno de 40 pies llega a cuadruplicar el mismo⁴⁰. En cuanto a las importaciones, salir del

³⁹ Las dimensiones de cada uno son las siguientes. **Contenedor estándar de carga seca (Dry Van) de 20 pies:** 6.058 mm de largo, 2.438 mm de ancho y 2.591 mm de alto, vacío tiene un peso de 2.250 kg, soporta un peso máximo de 28.240 kg y su volumen es de 33.3 m³. **Contenedor estándar de carga seca (Dry Van) de 40 pies:** 12.192 mm de largo, 2.438 mm de ancho y 2.591 mm de alto, vacío tiene un peso de 3.630 kg, soporta un peso máximo de 26.850 kg y su volumen es de 67.7 m³. **Contenedor estándar de carga seca (Dry Van) de 40 pies high cube:** 12.192 mm de largo, 2.438 mm de ancho y 2.896 mm de alto, vacío tiene un peso de 3.800 kg, soporta un peso máximo de 26.600 kg y su volumen es de 76.5 m³.

⁴⁰ Cabe señalar que el número de contenedores que “rolean” es muy poco significativo, de acuerdo a lo señalado por las terminales. No obstante, la Cámara de Exportadores de la República Argentina remarcó particularmente la incidencia de estos casos en algunas mercancías, en particular cuando es necesario esperar la fiscalización de Aduana con perros (los canes son utilizados para detectar estupefacientes).

forzoso permaneciendo 10 días en la terminal desde el arribo del barco implica más que duplicar el costo para un contenedor de 20 pies pasando a pagar USD 1241 en lugar de USD 558. Para los contenedores de 40 pies se incrementan levemente estas proporciones: en el caso del *high cube* el costo pasa de USD 997 a USD 2368.

Ante este nivel de incremento de los costos es crucial tomar conocimiento de la cantidad de contenedores que salen de los casos “normales” con el objeto de poder medir la eficiencia estructural de las terminales portuarias con indicadores cuantitativos. No existe acceso público a esta información para ninguna de las terminales consideradas. No obstante, de acuerdo a la información consignada en entrevistas por distintas terminales de forma estimativa, más del 75% de los contenedores de importación lograría salir de la terminal dentro de los cinco días y una mínima proporción sería la que rolea, es decir, pierde el barco y debe aguardar el siguiente.

[Volver al Índice](#)

5. Resultados integrados

En este apartado se recopilan los diferentes rubros de costos que enfrenta un contenedor de exportación y de importación en el Puerto de Buenos Aires, integrando los resultados de los apartados 3. y 4.2.

Cuadro 10: Integración de costos de cuatro casos de comercio exterior (en USD y %) ⁴¹

Integración de costos X1									
Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		En %		
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
Subtotal Naviera	USD	427	41%	USD	452	42%	USD	452	35%
Subtotal Terminales	USD	313	30%	USD	333	31%	USD	527	41%
Despacho de aduana	USD	300	27%	USD	300	26%	USD	300	22%
Total X1	USD	1.040	100%	USD	1.085	100%	USD	1.279	100%

Integración de costos X2									
Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		En %		
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
Subtotal Naviera	USD	427	26%	USD	452	23%	USD	452	16%
Subtotal Terminales	USD	937	56%	USD	1.219	62%	USD	2.144	74%
Despacho de aduana	USD	300	17%	USD	300	15%	USD	300	10%
Total X2	USD	1.664	100%	USD	1.971	100%	USD	2.896	100%

Integración de costos M1									
Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		En %		
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
Subtotal Naviera	USD	493	37%	USD	517	37%	USD	517	29%
Subtotal Terminales	USD	558	41%	USD	585	42%	USD	997	55%
Despacho de aduana	USD	300	22%	USD	300	21%	USD	300	17%
Total M1	USD	1.351	100%	USD	1.402	100%	USD	1.815	100%

Integración de costos M2									
Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		En %		
	En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
Subtotal Naviera	USD	493	24%	USD	517	24%	USD	517	16%
Subtotal Terminales	USD	1.241	61%	USD	1.374	63%	USD	2.368	74%
Despacho de aduana	USD	300	15%	USD	300	14%	USD	300	9%
Total M2	USD	2.034	100%	USD	2.192	100%	USD	3.186	100%

Fuente: Elaboración propia.

⁴¹ La apertura de los distintos rubros que integran los subtotales de las navieras y las terminales en el Cuadro 10 pueden verse en el Anexo I.

La suma de cargos identificados que factura una naviera a un contenedor de exportación (de USD 427 a USD 452 según el tamaño) sumados a los cargos que debe pagar a las terminales (de USD 313 a USD 527 para el caso de una exportación normal y de USD 937 a USD 2144 para una exportación que sortea problemas de embarque) más los USD 300 considerados para el despacho de aduana, implica que el rango total reflejado entre los casos de exportación considerados varía entre USD 1040 y USD 2896, dependiendo del caso (X1 o X2) y de acuerdo al tamaño del contenedor (20 pies, 40 pies o 40 pies *high cube*).

En relación con los casos de importación esta variación va desde USD 1350 para un contenedor de 20 pies que es retirado dentro del forzoso a los USD 3186 para el caso de un contenedor de 40 pies *high cube*, retirado a los 10 días del arribo del buque y sujeto a una verificación sobre piso. Tal como se mostró en el apartado anterior, la mayor parte de la variabilidad corresponde al itinerario que cada contenedor tenga en las terminales, lo que en buena medida está condicionado por la intervención o no de controles aduaneros.

La visualización de los distintos rubros de forma integrada contribuye a identificar áreas en las que puede focalizarse la agenda pública para mejorar la competitividad tanto de las exportaciones como para contribuir a facilitar un suministro de importaciones a menor valor y en menor tiempo. La disponibilidad de estadísticas operativas de las terminales son esenciales para trabajar en este sentido.

Un ejercicio posible consiste en reagrupar los distintos ítems que componen los subtotales de acuerdo al tipo de agente que genera los cargos o bien al tipo de cargo (manipulación, seguro, etc.), como forma de establecer ámbitos de trabajo interinstitucionales, evitar duplicaciones y contribuir a la eficiencia sistémica. En el mismo sentido, si bien escapa a los alcances de este trabajo, bien vale señalar que resultaría de interés jerarquizar los distintos rubros de acuerdo al tiempo que cada uno involucra así como la manera en que está previsto que se encadenen en el camino crítico, en particular cuando ciertos rubros están condicionados por otros⁴².

[Volver al Índice](#)

⁴² Esto permitiría armar una cadena o secuencia de instancias con una duración total teórica, capaz de contrastarse con la duración concreta de las diferentes operaciones.

Consideraciones Finales

El ingreso al Complejo Portuario de Buenos Aires cuesta a una naviera alrededor de USD 260 mil, equivalente a un costo de USD 175 por TEU. Estiba (28%), peaje (28%), practicaaje (17%) y remolque (15%) explican el 88% del valor.

Desde el punto de vista de la carga, los costos identificados asociados al Complejo Portuario de Buenos Aires que son facturados por compañías navieras y terminales portuarias a los cargadores pueden alcanzar (incluso superar) los USD 3.200 por contenedor –sin considerar los costos de fletes marítimos y terrestres–. Una evaluación preliminar sugeriría que existe un margen de importancia para incrementar la eficiencia y disminuir estos costos. Otra forma de dimensionar su importancia es comparar este monto con el valor de la carga movilizada en los contenedores⁴³.

Si, complementariamente, se considera el volumen de ingresos involucrado, el valor ronda los USD 1.200 millones; monto que resulta de multiplicar el valor medio de una operación⁴⁴ por la cantidad de contenedores que atravesaron el Complejo Portuario de Buenos Aires en 2015 (642 mil *boxes* o “latas”). Desde cualquier ángulo que se mire, se trata de una magnitud de ingresos muy significativa.

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

En línea con lo señalado en el párrafo anterior, existe una serie de rasgos que refuerzan la necesidad de coordinación e involucramiento del Estado para una mejor gestión de las cargas que redunden en costos más competitivos. Entre ellos cabe destacar: a) la capacidad, por parte de empresas navieras transnacionales, de generar nuevos rubros de facturación de gran envergadura –en un mercado de alta concentración a escala mundial–; b) las particularidades de los servicios necesarios para el ingreso de los buques a los puertos –practicaaje, remolque, dragado y balizamiento, que redundan en los costos que paga el buque señalados en el apartado 2– y; c) la necesidad de contar con una instancia que integre los requerimientos y necesidades de miles de cargadores que se encuentran en una condición de fuerte asimetría para lograr negociar condiciones con terminales y navieras. En este sentido resultaría importante facilitar la accesibilidad pública a la información vinculada a la operatoria de las terminales portuarias (balances, tiempo medio de los contenedores en las terminales, nivel de facturación de acuerdo a los distintos rubros, etc.), así como a otros costos y precios referidos al conjunto de servicios que prestan diferentes agentes intervinientes ya que, dada la atomización de la demanda, existen condiciones que propician las prácticas colusivas.

⁴³ Suponiendo un valor de USD 10.000 por contenedor, la incidencia de los costos identificados podría llegar, tomando por caso el M2 para un contenedor de 40 pies *high cube*, a más del 30% del valor de la carga.

⁴⁴ El valor medio considerado fue de USD 1826. Se trata de una aproximación para lograr una representación general del volumen de ingresos involucrados. El valor resulta del promedio simple de los casos X1, X2, M1 y M2 incorporando todos los tamaños (20 pies, 40 pies y 40 pies *high cube*).

Estos rasgos, sin un adecuado marco de regulación, pueden propiciar la captación de ingresos extraordinarios (o rentas derivadas de una cierta posición dominante). La confluencia de dos componentes principales refuerzan estos rasgos. Por un lado, las altas barreras a la entrada que operan en cada una de estas actividades y, por otro, a la gran cantidad de cargadores con muy baja capacidad relativa para negociar condiciones con las empresas prestadoras de servicios. Frecuentemente, las empresas importadoras y exportadoras tienen una fuerte necesidad de cumplimentar la operatoria –por razones de suministro, técnicas o comerciales– que incrementa su baja capacidad de negociación frente a los prestadores de servicios portuarios y de navegación marítima.

De acuerdo a lo expresado por fuentes diversas, en particular cargadores, existe un grado relativamente alto de incertidumbre en relación a los cargos que la carga enfrenta al atravesar las terminales portuarias, aun en un marco en el cual existen tarifarios de libre acceso. Esta incertidumbre estaría asociada tanto a la fiscalización aduanera como a factores que escapan al control de los cargadores y que redundan en el agregado de rubros adicionales, señalados en el apartado 4.1 de este trabajo.

Indudablemente, también aquí existe un tópico de importancia para el desarrollo de la agenda de política pública capaz de evaluar el conjunto de rubros tanto integralmente –identificando la pertinencia de cada uno o en qué medida se trata de rubros esenciales– como individualmente –indagando si los niveles en que tales rubros recaen sobre la carga pueden ser minimizados– de manera tal que contribuyan, conjuntamente, a una mayor eficiencia logística y mejora de la competitividad.

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

[Volver al Índice](#)

Índice de cuadros

Cuadro 1: Costos y rubros facturados por buques y terminales	13
Cuadro 2: Costos que paga un buque para ingresar al Puerto de Buenos Aires. En USD y %, totales y por TEU	21
Cuadro 3: Rubros facturados por la naviera a la carga (en USD y %, por TEU)	23
Cuadro 4: Tarifas de exportación. Valores promedio.	30
Cuadro 5: Tarifas de importación. Valores promedio.	30
Cuadro 6: Caso X1. Exportación normal	31
Cuadro 7: Caso X2. Exportación fiscalizada con roleo	32
Cuadro 8: Caso M1. Importación normal	32
Cuadro 9: Caso M2. Importación fuera del forzoso.	33
Cuadro 10: Integración de costos de cuatro casos de comercio exterior (en USD y %)	34

Índice de gráficos

Gráfico 1: Costos que paga un Buque por TEU en el Complejo Portuario de Buenos Aires (en %) ..	21
Gráfico 2: Rubros facturados por la naviera a la carga. Ejemplo para un contenedor de 40 ft / 40 ft HC (en % del valor)	24

Bibliografía y fuentes

Bibliografía

- Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (2014): “Puerto de Buenos Aires: Cadena Logística de una operación de Comercio Exterior”, Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Autores del trabajo: Jorge Sánchez y Verónica Ocvirk Disponible en http://www.economia.gov.ar/peconomica/dnper/Costos_portuarios_VF-oct2015.pdf
- García Piñeiro, Rodolfo (2013): El transporte de contenedores. Escenario mundial y repercusión local, Bolsa de Comercio de Rosario. Disponible en <https://www.bcr.com.ar/Secretara%20de%20Cultura/Revista%20Institucional/2013/Diciembre/Transporte.pdf>.

Fuentes

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

Siglas y acrónimos

AGP: Administración General de Puertos.

ATA: Agente de Transporte Aduanero.

BAF: *Bunker Adjustment Factor*.

ECA: *Emission Control Area*.

IVETRA: Instituto Verificador del Transporte.

NVOCC: *Non Vessel Operating Common Carrier*.

PBIP: Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

TAP: Transporte Argentino Protegido.

THC: *Terminal Handling Charge*.

TRN: Toneladas de Registro Neto.

Anexo I: Estadísticas

Caso X1								
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %	
		Rubros que paga la carga y cobra la naviera	Estiba y desestiba (THC)	USD 202	19%	USD 224	21%	
	Cargo de peaje (Toll Fee)	USD 124	12%	USD 124	11%	USD 124	10%	
	Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD 16	2%	USD 20	2%	USD 20	2%	
	Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)	USD 24	2%	USD 24	2%	USD 24	2%	
	Impresión del Bill of lading (Documentation Fee)	USD 49	5%	USD 48	4%	USD 48	4%	
	Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge - PBIP - ISPS)	USD 12	1%	USD 12	1%	USD 12	1%	
	Subtotal Naviera	USD 427	41%	USD 452	42%	USD 452	35%	
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %	
		Rubros que la carga paga asociado a las terminales	Gate OUT (Contenedor vacío)	USD 27	3%	USD 27	2%	
	Manipuleo dentro de los 5 días (T7)	USD 105	10%	USD 125	12%	USD 319	25%	
	Control PBIP - por contenedor	USD 11	1%	USD 11	1%	USD 11	1%	
	Control del precinto	USD 16	1%	USD 16	1%	USD 16	1%	
	Cargo por pago remoto	USD 12	1%	USD 12	1%	USD 12	1%	
	Tasa a las cargas	USD 40	4%	USD 40	4%	USD 40	3%	
	Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	2%	USD 16	2%	USD 16	1%	
	TAP	USD 87	8%	USD 87	8%	USD 87	7%	
	Subtotal Terminales	USD 313	30%	USD 333	31%	USD 527	41%	
	Despacho de aduana	USD 300	29%	USD 300	28%	USD 300	23%	
	Total X1	USD 1.040	100%	USD 1.085	100%	USD 1.279	100%	

Caso X2								
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %	
		Rubros que paga la carga y cobra la naviera	Estiba y desestiba (THC)	USD 202	12%	USD 224	11%	
	Cargo de peaje (Toll Fee)	USD 124	7%	USD 124	6%	USD 124	4%	
	Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD 16	1%	USD 20	1%	USD 20	1%	
	Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate Charge)	USD 24	1%	USD 24	1%	USD 24	1%	
	Impresión del Bill of lading (Documentation Fee)	USD 49	3%	USD 48	2%	USD 48	2%	
	Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones portuarias (Carrier Security Charge - PBIP - ISPS)	USD 12	1%	USD 12	1%	USD 12	0%	
	Subtotal Naviera	USD 427	26%	USD 452	23%	USD 452	16%	
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC		
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %	
		Rubros que la carga paga asociado a las terminales	Gate OUT (Contenedor vacío)	USD 27	2%	USD 27	1%	
	T7+Roleo	USD 186	11%	USD 231	12%	USD 485	17%	
	Control PBIP - por contenedor	USD 11	1%	USD 11	1%	USD 11	0%	
	Control del precinto	USD 16	1%	USD 16	1%	USD 16	1%	
	Cargo por pago remoto	USD 12	1%	USD 12	1%	USD 12	0%	
	Almacenaje de 1 a 15 días (por ocho días)	USD 168	10%	USD 336	17%	USD 856	30%	
	Posicionamiento y verificación de contenido sobre piso	USD 278	17%	USD 347	18%	USD 347	12%	
	2 Movimientos extra	USD 97	6%	USD 97	5%	USD 247	9%	
	Tasa a las cargas	USD 40	2%	USD 40	2%	USD 40	1%	
	Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD 16	1%	USD 16	1%	USD 16	1%	
	TAP	USD 87	5%	USD 87	4%	USD 87	3%	
	Subtotal Terminales	USD 937	56%	USD 1.219	62%	USD 2.144	74%	
	Despacho de aduana	USD 300	18%	USD 300	15%	USD 300	10%	
	Total X1	USD 1.664	100%	USD 1.971	100%	USD 2.896	100%	

Caso M1										
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC				
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
		Rubros que paga la carga y cobra la naviera	Estiba y desestiba (THC)	USD	202	15%	USD		224	16%
	Cargo de peaje (Toll Fee)	USD	124	11%	USD	124	9%	USD	124	7%
	Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD	16	1%	USD	20	1%	USD	20	1%
	Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate)	USD	24	2%	USD	24	2%	USD	24	1%
	Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order) (*)	USD	66	6%	USD	66	5%	USD	66	4%
	Impresión del Bill of lading (Documentation Fee)	USD	49	4%	USD	48	3%	USD	48	3%
	Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones	USD	12	1%	USD	12	1%	USD	12	1%
	Subtotal Naviera	USD	493	37%	USD	517	37%	USD	517	29%
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC				
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
		Rubros que la carga paga asociado a las terminales	Gate IN (Contenedor vacío)	USD	29	2%	USD		29	2%
	Manipuleo dentro de los 5 días (T1)	USD	134	10%	USD	161	11%	USD	411	23%
	Control PBIP - por contenedor	USD	11	1%	USD	11	1%	USD	11	1%
	Lavado del contenedor	USD	57	4%	USD	57	4%	USD	57	3%
	Barrido del contenedor	USD	30	2%	USD	30	2%	USD	30	2%
	Movimiento extra de carga (extrahandling dentro de los 5 días)	USD	105	8%	USD	105	7%	USD	268	15%
	Control del precinto	USD	16	1%	USD	16	1%	USD	16	1%
	Cargo por pago remoto	USD	13	1%	USD	13	1%	USD	13	1%
	Tasa a las cargas	USD	60	4%	USD	60	4%	USD	60	3%
	Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD	16	1%	USD	16	1%	USD	16	1%
	TAP	USD	87	6%	USD	87	6%	USD	87	5%
	Subtotal Terminales	USD	558	41%	USD	585	42%	USD	997	55%
	Despacho de aduana	USD	300	22%	USD	300	21%	USD	300	17%
	Total X1	USD	1.351	100%	USD	1.402	100%	USD	1.815	100%

Caso M2										
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC				
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
		Rubros que paga la carga y cobra la naviera	Estiba y desestiba (THC)	USD	202	10%	USD		224	10%
	Cargo de peaje (Toll Fee)	USD	124	6%	USD	124	6%	USD	124	4%
	Mantenimiento y reparación del contenedor (M + R fee)	USD	16	1%	USD	20	1%	USD	20	1%
	Cargos asociados a la terminal no incluidos en THC (Gate)	USD	24	1%	USD	24	1%	USD	24	1%
	Procesamiento de la orden de entrega (Delivery Order) (*)	USD	66	3%	USD	66	3%	USD	66	2%
	Impresión del Bill of lading (Documentation Fee)	USD	49	2%	USD	48	2%	USD	48	1%
	Cargo de seguridad aplicado al barco y las instalaciones	USD	12	1%	USD	12	1%	USD	12	0%
	Subtotal Naviera	USD	493	24%	USD	517	24%	USD	517	16%
	Concepto	20 ft		40 ft		40 ft HC				
		En Valor	En %	En Valor	En %	En Valor	En %			
		Rubros que la carga paga asociado a las terminales	Gate IN (Contenedor vacío)	USD	29	1%	USD		29	1%
	T2 / Manipuleo desp. 5 días	USD	322	16%	USD	387	18%	USD	985	31%
	Almacenamiento por 10 días	USD	70	3%	USD	70	3%	USD	179	6%
	Control PBIP - por contenedor	USD	11	1%	USD	11	1%	USD	11	0%
	Lavado del contenedor	USD	57	3%	USD	57	3%	USD	57	2%
	Barrido del contenedor	USD	30	1%	USD	30	1%	USD	30	1%
	Movimiento extra de carga (extrahandling entre 5 y 15 días)	USD	131	6%	USD	131	6%	USD	333	10%
	Control del precinto	USD	16	1%	USD	16	1%	USD	16	0%
	Cargo por pago remoto	USD	13	1%	USD	13	1%	USD	13	0%
	Verificación de contenido sobre piso (2 mov.extra)	USD	399	20%	USD	468	21%	USD	553	17%
	Tasa a las cargas	USD	60	3%	USD	60	3%	USD	60	2%
	Control de Tráfico Vehicular Portuario	USD	16	1%	USD	16	1%	USD	16	1%
	TAP	USD	87	4%	USD	87	4%	USD	87	3%
	Subtotal Terminales	USD	1.241	61%	USD	1.374	63%	USD	2.368	74%
	Despacho de aduana	USD	300	15%	USD	300	14%	USD	300	9%
	Total X1	USD	2.034	100%	USD	2.192	100%	USD	3.186	100%

[Volver al Índice](#)

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

GET PILOT S.A.

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

MASTER PILOT S.A.

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

PILOTOS S.A.

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

PRACTICAJE RIO DE LA PLATA C.T.L.

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

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

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

PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A.

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

SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A.

Av. Leandro N. Alem 855, Piso 20 (Torre Alem Plaza)
(CP 1001) C.A.B.A.

Tel.: (011) 4314-5350/4921 | (011) 4515-0266/0277

info@sipsa.com.ar

http://www.sipsa.com.ar/

Presidente: Terreni, Enrique Carlos

NÁUTICA DEL SUR S.A.

Av. Alicia Moreau de Justo 1720, Piso 2 "A"

Puerto Madero, C.A.B.A.

Tel.: (011) 4313-177/1188

info@nauticadelsur.com.ar

Presidente: Gustavo Borrelli

[Volver al Índice](#)

Anexo III: Operatoria de la inspección de SENASA

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

- Aspectos Documentales: se solicitan al capitán del buque y/o representante de la agencia marítima copias de:
 1. Declaración Jurada (Formulario B) completo y firmado por las partes responsables. Invitar a firmar a los restantes Organismos que participan del control de ingreso (Ministerio de Salud y Prefectura Naval Argentina).
 2. Certificado de Control de Sanidad a bordo/Exención de Control de Sanidad a bordo.
 3. Última descarga de residuos realizada en puerto facilitador.
 4. Certificado de recepción/disposición final de los residuos descargados.
 5. Listado de tripulantes.
 6. Listado de pasajeros.
 7. Listado negativo.
 8. Listado de 10 últimos puertos.
 9. Listado de provisiones a bordo. Tener en cuenta la procedencia del aprovisionamiento y contrastar con los programas sanitarios vigentes. Dejar asentado en hoja adjunta a la Declaración Jurada.
- Condiciones Higiénico-Sanitarias: luego de chequear los documentos se procede a inspeccionar las condiciones higiénico-sanitarias de:
 1. Cuarto de Residuos: verificar la capacidad de almacenaje, clasificación y acondicionamiento de los residuos, condiciones de recipientes contenedores, drenaje de líquidos y presencia de insectos.
 2. Cocina: se verificará el estado general de las instalaciones, zócalos, rincones y lugares donde pudieran depositarse restos de comida y la consiguiente proliferación de insectos.
 3. Provisiones: se constatarán las condiciones de almacenamiento y el origen de las provisiones haciendo hincapié en vegetales y productos secos que suelen estar NO REFRIGERADOS.

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

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

Entiéndase lo siguiente por Formulario A en tiempo y forma:

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

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

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

Cabe mencionar que todas las tarifas se cobran en pesos.

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

[Volver al Índice](#)

DOCUMENTOS DE TRABAJO DEL INSTITUTO DEL TRANSPORTE

AÑO 2016

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

IT
INSTITUTO DEL
TRANSPORTE



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN