C E P A L

117

recursos naturales e infraestructura

Efectos económicos de las Nuevas medidas de protección marítima y portuaria

Martín Sgut

División de Recursos Naturales e Infraestructura

NACIONES UNIDAS

C E P A L

Canadian International Development Agency

Agence canadienne de développement internatic

Santiago de Chile, septiembre de 2006

Este documento es parte de las actividades de asistencia técnica de la CEPAL en el marco del proyecto: “Fortalecimiento de las capacidades relacionadas con el comercio en las Américas,” financiado por la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI) y ejecutado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que fue coordinado por Rex García de la Oficina de la CEPAL en Washington.

El estudio, base del documento, fue desarrollado por Martín Sgut, consultor, con la asesoría técnica de Ricardo J. Sánchez, de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL. Para consultar, contactar a Ricardo J. Sánchez, Ricardo.sanchez@cepal.org

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas
ISSN impreso 1680-9017
ISSN electrónico 1680-9025

ISBN: 92-1-322975-5
LC/L.2615--P
N° de venta: S.06.II.G.140
Copyright © Naciones Unidas, septiembre de 2006. Todos los derechos reservados
Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen 5
Introducción 7
I. Protección portuaria 9
II. Condicionantes para implantar las medidas 15
A. Introducción 15
B. Condicionantes 16
III. Metodología aplicada para determinar el impacto económico de las medidas 23
A. Costos 25
B. Exportadores 26
C. Transportistas terrestres 32
D. Terminal de contenedores 36
E. Líneas marítimas 39
F. Ahorros 41
Bibliografía 47
Anexos 49
Anexo A. Acuerdo CSI Argentina-Estados Unidos de Norteamérica 51
Anexo B. Medidas multilaterales internacionales 53
Anexo C. Medidas de los Estados Unidos aplicadas al Comercio bilateral 55
Serie recursos naturales e infraestructura: números publicados 65

Índice de cuadros

Cuadro 1 Principales medidas aplicadas a la seguridad del transporte de contenedores a nivel internacional 13
Cuadro 2 Parámetros generales 26
Cuadro 3 Parámetros generales del exportador 27
Cuadro 4 Adecuación de políticas corporativas 27
Cuadro 5 Administración del personal 28
Cuadro 6 Seguridad física 29
Cuadro 7 Seguridad documental 30
Cuadro 8 Precintos 31
Cuadro 9 Acuerdos de seguridad 31
Cuadro 10 Cámaras y sistemas de seguridad 32
Cuadro 11 Certificación BASC o C-TPAT 32
Cuadro 12 Fotografía del contenedor en el proceso de consolidación 32
Cuadro 13 Costos ley bioterrorismo 33
Cuadro 14 Adecuación de políticas corporativas 34
Cuadro 15 Administración del personal 34
Cuadro 16 Seguridad física 35
Cuadro 17 Seguridad documental 35
Cuadro 18 Acuerdos de seguridad 36
Cuadro 19 Cámaras y sistemas de seguridad 36
Cuadro 20 Certificación BASC o C-TPAT 36
Cuadro 21 Sistema GPS (Global, positioning system) 37
Cuadro 22 Parámetros generales de la terminal de contenedores 38
Cuadro 23 Adecuación de políticas corporativas 38
Cuadro 24 Administración del personal 39
Cuadro 25 Seguridad física 39
Cuadro 26 Fotografía del contenedor en el gate 39
Cuadro 27 Scanner 40
Cuadro 28 Adecuación de política corporativas 40
Cuadro 29 Certificación BASC o C-TPAT 41
Cuadro 30 Parámetros generales del naviero 41
Cuadro 31 Administración del personal 42
Cuadro 32 Notificación 24 horas 42
Cuadro 33 Certificación BASC o C-TPAT 42
Cuadro 34 Ahorro en costos manipuleo por inspección física 45
Cuadro 35 Ahorro costo inventario por r educción de cola de espera en puerto 45
Cuadro 36 Ahorro lucro cesante por reducción de cola en espera en puerto 46
Cuadro 37 Ahorro en costo verificación en origen 46
Cuadro 38 Total ahorro y beneficios 47

Índice de gráficos

Gráfico 1 Alcance de las principales medidas en la cadena de transporte internacional 12
Gráfico 2 Acciones indispensables para llevar a cabo las medidas 14
Gráfico 3 Trayecto de la carga 24
Gráfico 4 Participación por cada actor 41
Gráfico 5 Sensibilización del modelo 45

Resumen

El principal objetivo de este análisis es permitir a todos los integrantes de la cadena logística, los agentes pertinentes, las agencias de gobierno y el sector privado, fortalecer la capacidad para comprender, evaluar y adecuarse a las nuevas medidas relacionadas con la protección1 marítima en el transporte marítimo de carga contenedorizada.

En el mismo se describen las principales medidas en seguridad, y se enfoca en la estimación de costos de implementación de las medidas para los exportadores, transportistas internos, puertos y líneas marítimas. La estimación de los costos y ahorros se presenta en un modelo, el cual calcula un caso promedio a nivel sudamericano. Asimismo se incluyen los aspectos, en particular de los puertos, que se deberían mejorar para alcanzar una mejora en la seguridad en los puertos, junto con un aumento de eficiencia y de la facilitación. El ámbito geográfico del estudio abarca Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay.

Las medidas de seguridad se enmarcan en la definición de protección en el transporte. La protección es un componente esencial de la viabilidad económica del sistema de transporte marítimo y de la competitividad internacional. La misma debe contribuir a la lucha contra el crimen, el terrorismo y a otras amenazas, como el trafico ilícito de drogas, armas y personas y otras formas de crimen organizado, así como otros ilícitos que afectan la seguridad de la carga y el trafico marítimo (robos, polizones, contrabando, entre otros.), constituyendo una amenaza al comercio, a la explotación de los puertos y a la prestación de servicios de transporte.

[1] Protección es la traducción del vocablo inglés "*security*".

Las principales medidas vigentes de protección se clasifican en multilaterales y bilaterales. Las multilaterales son básicamente dos: el *Internacional Convention for the Safety of life at Sea* (ISPS) y el marco de estándares para asegurar y facilitar el Comercio Internacional. Con respecto a las bilaterales, éstas están concentradas en una serie de normas de los Estados Unidos de Norteamérica; en la actualidad también se están aplicando algunas similares en otros países siendo las principales el Programa BASC, la regla de las 24 horas, la ley de bioterrorismo, el programa CSI y el programa C-TPAT.

En el estudio se procedió en primer lugar, tras una serie de misiones a los países de referencia, a determinar cuales son las actuales condicionantes para la implantación de estas medidas. En base a esto, en primer lugar, se concluyó que el sector portuario es aquel que requiere más esfuerzo para adaptarse a estos estándares. También se identificaron seis aspectos principales, los cuales son condicionantes de la implantación de estas medidas, a saber: el modelo operacional portuario, el control en los accesos, la presencia de equipos de detección no intrusiva, la existencia de mecanismos de *cut off*, la existencia de mecanismos de programación de recepciones y entregas y el estado de situación de la aduana.

Luego se procedió a analizar los costos de la implantación de estas medidas en toda la cadena de transporte. En base a este análisis se relevaron los costos que se requieren aplicar adicionalmente por todas estas medidas y se concluyó que para un contenedor de productos alimenticios el gasto total asciende a los 158,82 dólares.

Luego se procedió a estimar los ahorros, los cuales en un análisis conservador, se consideró que en los distintos tramos son básicamente dos: costo de inventario y lucro cesante. Esta estimación arroja el resultado de un ahorro de 773,67 dólares con lo cual el beneficio de la implantación de estas medidas es de 614,85 dólares en el caso de un contenedor con un costo FOB de 40.000 dólares, de 597 dólares con un contenedor con 30.000 dólares de 420 dólares en un contenedor con mercadería por valor de 20.000 dólares y 84 dólares en el caso de que la carga cueste solo 10.000 dólares.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：
https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_2360