



USAID

DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA

ÍNDICE DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS Y PROPUESTAS DE REDUCCIÓN DE SOBRECOSTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY



Marzo de 2007

Este documento fue preparado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por CARANA Corporation, en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP)

[página blanca]

ÍNDICE DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS Y PROPUESTAS DE REDUCCIÓN DE SOBRECOSTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Este documento fue preparado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por David Schacht, Martín Sgut, Manuel Royg, Manuel Ferreira, Enrico Sachero, Roberto Liatís, Santiago De Filippis, Rocío Aguayo y Lloguy Pedretti de CARANA Corporation, bajo el contrato LAC Trade III (Prime Contract No. GS-10F-0150K, Order No. EDG-M-00-02-00041).

La información, las conclusiones, las interpretaciones y las opiniones expresadas en esta publicación son responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) ni del Gobierno de los Estados Unidos.

[página blanca]

PREFACIO



Foro de Transporte y Logística: Índice del Transporte Terrestre de Cargas y Propuestas de Reducción de Sobrecostos.

Importantes informaciones y conclusiones relevadas mediante diferentes eventos y estudios ya realizados sobre Transporte y Logística en el Paraguay facilitaron, entre otras muchas cosas, la identificación de Costos/Sobrecostos que, profundizados sus análisis y fundamentadas sus posibles soluciones, podrían ser encaradas su reducción y o eliminación con expectativas de éxito. Cabe resaltar que la base para este nuevo emprendimiento la constituye sin duda el primer Estudio denominado ***“Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay”***.

Es así que el Foro de Transporte y Logística (FOROTyL), coordinado por la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP), nuevamente con el significativo apoyo de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) a través de la Consultora CARANA Corporation, desarrolló en base a un estudio el presente documento. Este nuevo proyecto consistió en la selección de tres Costos/Sobrecostos y su riguroso análisis por parte de un equipo interdisciplinario conformado a tal efecto, concluyendo finalmente en recomendaciones en formas de alternativas de solución que, mediante el esfuerzo conjunto de los sectores público y privado, podrían ser llevados a la práctica con el consecuente beneficio para el Comercio Exterior de nuestro país. Además, especial mención merece la estructuración del primer ***“Índice de Transporte Terrestre de Cargas”*** del Paraguay, instrumento estadístico que, en breve, podría constituirse en una herramienta de consulta vital para el sector.

Concluyendo, la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP) entiende que estos ejemplos de trabajos conjuntos son necesarios y deben ser desarrollados para aumentar nuestro Comercio Exterior, reducir sobrecostos, y permitir que nuestra Economía gane en competitividad generando en el proceso una mayor inversión en el sector del Transporte y la Logística.

[página blanca]

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO.....	7
INTRODUCCIÓN	13
SECCION 1. ELIMINACIÓN SOBRECOSTOS.....	14
1.A. INTRODUCCIÓN	14
1.B. ELIMINACIÓN DE LOS TRÁMITES ADUANEROS INNECESARIOS EXISTENTES PARA EL INGRESO - SALIDA DE CONTENEDORES DE LAS TERMINALES PORTUARIAS.	16
1.B.1. Antecedentes	16
1.B.2. Impacto de los sobrecostos por trámites innecesarios para el retiro de contenedores	17
1.B.3. Alternativas de solución:	19
1.B.4. Normativa Propuesta	21
1.C. INFORMATIZACIÓN DEL PROCESO DE EMISIÓN DE “WAIVERS” Y ELIMINACIÓN DE LOS REQUISITOS REQUERIDOS EN AQUELLOS CASOS EN QUE LAS MERCADERÍAS EXPORTADAS O IMPORTADAS SEAN OPERADAS EN NAVES DE BANDERA PARAGUAYA.....	27
1.C.1. Antecedentes	27
1.C.2. Impacto en las operaciones de exportación de soja.....	28
1.C.3. Impacto en las operaciones con contenedores	30
1.C.4. Alternativas de solución	33
1.C.5. Normativa Propuesta	35
1.D. ELIMINACIÓN DE LA DUPLICACIÓN DE CARGOS EN GESTIONES POR CANON INFORMÁTICO Y APERTURA DE REGISTRO.....	41
1.D.1. Antecedentes	41
1.D.2. Análisis	43
1.D.3. Impacto de los costos de Apertura de Registro, Despacho Aduanero y Gestión Aduanera:	43
1.D.4. Conclusiones:	46
1.D.5. Recomendaciones:	47
SECCION 2. REVISIÓN Y PERFECCIONAMIENTO DE MODELOS.....	48
2.A. INTRODUCCIÓN	48
2.B. ESTRUCTURA DE LOS MODELOS REVISADOS.....	50
SECCION 3. ÍNDICE DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS	79
3.A. INTRODUCCIÓN	79
3.B. SUPUESTOS DEL MODELO	79
3.C. CONCLUSIONES	80

SECCION 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	83
4.A. CONCLUSIONES	83
4.A.1. Eliminación de sobrecostos	83
4.A.2. Índice de transporte terrestre de cargas	83
4.A.3. Revisión y perfeccionamiento de los modelos.....	83
4.B. RECOMENDACIONES	84
4.B.1. Eliminación de sobrecostos	84
4.B.2. Índice de transporte terrestre de cargas	84
4.B.3. Revisión y perfeccionamiento de los modelos.....	84
ANEXOS.....	85
ANEXO A: BIBLIOGRAFIA.....	85
ANEXO B: GLOSARIO DE TERMINOS.....	88
ANEXO C: AGRADECIMIENTOS	95

RESUMEN EJECUTIVO

En el estudio “Impacto del Transporte y la logística en el Comercio Internacional del Paraguay, elaborado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), por Carana Corporation. durante el año 2006 en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP), se identificó el impacto de diferentes sobrecostos existentes que impactan negativamente en el Comercio Exterior del Paraguay por la aplicación de prácticas burocráticas desactualizadas e innecesarias.

Como una continuación de los estudios realizados, el presente trabajo, sintetiza los resultados de esta segunda fase del estudio del Impacto del Transporte y la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay.

El presente componente tiene como objeto profundizar los resultados ya obtenidos, complementar los análisis y herramientas respectivas, capacitar a la contraparte para su autosuficiencia en el manejo de estas herramientas y proponer medidas de cambio, que posibiliten el logro de un mejoramiento en la eficiencia del transporte y la logística en el inmediato plazo.

En base a lo arriba indicado, se está procediendo a fortalecer la capacidad de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay, a través del Foro de Transporte y Logística, para que el esfuerzo que se ha hecho sea sustentable y no esté estrictamente vinculado a la asistencia de organismos de cooperación. Este fortalecimiento, se ha basado en desarrollar una labor integrada de una mayoría de técnicos locales con los especialistas internacionales

Los trabajos realizados, se sintetizan en este Resumen Ejecutivo, siguiendo el orden de los respectivos capítulos del cuerpo principal del informe.

Eliminación de Sobrecostos

En esta primera parte del Informe, se ha procedido a profundizar el análisis de los siguientes sobrecostos:

- La aplicación de prácticas burocráticas innecesarias en la importación / exportación de contenedores.
- La aplicación de aranceles por el registro y emisión de Certificados de Carga de mercaderías de importación y exportación (llamados “waivers”) transportadas en buques que enarbolan pabellón nacional;
- Los relacionados con los procesos de Apertura de Registro y Despachos Aduaneros, por el pago del Canon Informático y los que corresponden a la tramitación física de los documentos.

Los impactos observados, se resumen de la siguiente forma:

En la tramitación de las cargas “containerizadas”, y considerando el costo de inventario generado por las demoras de estos trámites y los gastos de la gestión, el impacto negativo asciende a 2,5 millones de Dólares Americanos anuales;

Por otra parte, el impacto que genera incurrir en toda la tramitación de certificados de carga y el efectivo pago de las respectivas tasas, considerando sólo las cargas de exportación de soja y la de tráficos containerizados, se ha concluido que representa un efecto negativo en la competitividad del Comercio Internacional del Paraguay que asciende a los US\$ 7,3 millones anuales (en base a estimaciones de transporte de cargas previstas para el presente año 2007).

En cuanto a los procedimientos para la tramitación de la Apertura de Registro y del Despacho Aduanero, considerando la cantidad de Despachos generados en el período Mayo/05 a Abril/06, se han verificado que el impacto asciende a US\$ 1,6 millones de US\$.

La sumatoria de estos sobrecostos, la cual asciende a 11,4 millones de US\$, muestra cuanto afectan a la economía nacional, algunas practicas burocráticas y que, en caso de ser corregidas, por parte de los organismos involucrados, se producirán reducciones significativas en los costos de nuestro Comercio Exterior.

Para la resolución de estos sobrecostos, se presentan varias alternativas para ser puestas a consideración de las Autoridades de aplicación respectivas. Ellas son:

- **En cuanto a los procedimientos burocráticos exigidos para efectuar el retiro de los contenedores de las terminales portuarias, se han considerado dos alternativas para resolver el sobrecosto inherente:**
 - a. La modificación del procedimiento vigente a través del dictado de un Decreto del Poder Ejecutivo.
 - b. Proponer que la Dirección Nacional de Aduanas analice y a su vez proponga al Ministerio de Relaciones Exteriores, por conducto del Ministerio de Hacienda, la adhesión de la República del Paraguay al Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores, 1972 de la Organización Marítima Internacional.
- **Respecto a la aplicación de Certificados de Cargas a las embarcaciones de bandera nacional:**
 - a. Eliminar el trámite documental a través de la informatización del proceso, de manera a minimizar demoras; y
 - b. Excluir el pago de la tasa a las cargas transportadas en buques de bandera nacional.

Para tal efecto se sugiere, inicialmente, proceder en dos etapas:

- a. Promulgación de una Resolución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y un Decreto del Poder Ejecutivo.
- b. Modificación del inciso g) del Artículo 2º. de la Ley No. 160/93 para alcanzar una solución de fondo a esta deficiencia.

- **En el caso de los procedimientos para la Apertura de Registro y del Despacho Aduanero de las Cargas de Comercio Exterior con origen y destino Paraguay, se recomienda:**
 - a. Proponer que la Dirección Nacional de Aduanas suspenda la percepción del pago del arancel INDI hasta tanto se regularice la legislación correspondiente;
 - b. Proponer a la autoridad aduanera llevar a cabo un estudio conjunto para la mayor simplificación posible de la gestión de la documentación física en los procesos de importación y exportación.

Revisión y perfeccionamiento de modelos

El objetivo fundamental de los modelos logísticos desarrollados en la primera y segunda fase de este proyecto de los distintos corredores ha sido dotar al Paraguay, a través de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay (CNCSP) de una herramienta útil para hacer el seguimiento de la situación de la calidad logística de su Comercio Exterior. Este seguimiento tiene como objetivo, identificar los posibles cuellos de botella que se puedan presentar en la gestión exportadora y cuantificarlos, permitiendo proponer políticas públicas que generen modificaciones en la reglamentación existente o desarrollen sistemas de incentivos adecuados para el sector privado que ayuden a reducir los costos de exportación e incrementen la competitividad de los productos paraguayos.

De manera a poder realizar ajustes permanentes, seguimientos y cuantificaciones de los distintos detalles de los diferentes corredores de exportación, en el marco del proyecto, se ha elaborado un Manual detallado con todos los aspectos relacionados a la construcción del mismo. La labor desarrollada permite la sustentabilidad de estos modelos y por otro lado una sistematización metodológica la cual posibilitará a la CNCSP analizar otros corredores.

La CNCSP podrá, con esta herramienta presentar permanentemente el estado de situación de los diferentes corredores, realizar simulaciones de los efectos de cambios no solamente en la legislación sino en las condiciones del transporte, y realizar propuestas sobre temas específicos o generales, vinculados a uno o más corredores de exportación.

Por otra parte, se ha realizado un Informe de Auditoría de los modelos relevados en la primera parte del Proyecto. Este análisis ha posibilitado perfeccionar los mismos, detectando por ejemplo: diferencias en el marco reglamentario (habiéndose subsanado), diferencias metodológicas en los distintos modelos (habiéndose unificado), la determinación de los distintos costos de oportunidad, el perfeccionamiento de la medición del lucro cesante, criterios para la aplicación de las tasas de interés,

En síntesis, en base a esta actividad, mas allá de haberse validado una metodología, se ha procedido a entrenar a los recursos de la CNCSP para la operación sustentable de estos modelos.

Índice del transporte terrestre de cargas

El Índice de Precios del Transporte Terrestre de Cargas (IPT) elaborado en el marco de este proyecto, es una herramienta que permite tener la evolución del comportamiento del transporte de carga automotor en el Paraguay.

El IPT está basado en una serie de supuestos, como ser: la potencia del camión, el precio del combustible, y lubricantes, los costos de mantenimiento, neumáticos, impuestos, seguros, gastos de personal, depreciación, gastos financieros, etc.

Se ha previsto, efectuar un seguimiento mensual, y la publicación respectiva en forma mensual.

Las conclusiones más importantes del análisis de este Índice son:

- a. En general, solamente se cobran los valores financieros emergentes del servicio, que representan más o menos el valor de los costos variables. El valor del material rodante no es contemplado en la formación del precio final del servicio, por lo cual el transportista no puede reponer su bien de capital cuando el mismo se ha depreciado, ya que dicho capital ha sido “regalado” al cliente. El resultado final de esta práctica y falta de preparación, sobre todo en el caso de los “fleteros”, es que los precios de estos son menores, a costa de la calidad del servicio y de la seguridad del tránsito en las calles y rutas del país. Por esta razón, las depreciaciones tienen una participación más importante en el total de costos operativos.
- b. Se ha determinado que una parte importante del parque automotor de camiones en Paraguay tiene restricciones propias de la escala de las operaciones de transporte que llevan adelante. Las distancias máximas recorridas oscilan entre los 300 y 500 km., lo cual hace que los camiones difícilmente puedan superar la barrera de los 10.000 Km. mensuales que hace que las unidades alcancen su mayor rentabilidad. Una resultante de esta situación es la compra de camiones usados que hacen que los costos no se puedan elevar fuera de parámetros inmanejables por las empresas del rubro, ya que los precios relacionados no son pagables por los clientes.
- c. La alternativa que se le presenta a un país mediterráneo, pequeño y con pocas rutas pavimentadas es la posibilidad de que sus unidades de transporte puedan realizar fletes vinculados al comercio internacional. Sin embargo, el tiempo perdido en las Aduanas de los distintas fronteras, hace que las velocidades promedio se reduzcan significativamente, perdiendo competitividad el transporte.

Conclusiones

- **Eliminación de sobrecostos**

- a. Eliminación de los trámites aduaneros innecesarios para el ingreso – salida de contenedores de las terminales portuarias

En base al análisis efectuado, se concluye que la práctica actualmente desarrollada afecta la competitividad del comercio exterior. El impacto negativo en el comercio de este marco reglamentario ha sido calculado en 2,5 millones de US\$ anuales. Este parámetro es

sumamente conservador, por cuanto se posee la evidencia de que debido a efectos indirectos este factor de obsolescencia normativa resulta en un impacto mayor.

- b. Informatización del proceso de obtención de waivers, y eliminación de los requisitos requeridos en aquellos casos en que las mercaderías exportadas o importadas sean operadas en naves de bandera paraguaya.

En base al análisis efectuado, se concluye que la práctica burocrática actualmente aplicadas, representa un impacto de 7,3 millones de US\$ anuales y que afecta el comercio exterior paraguayo. Este parámetro es sumamente conservador, por cuanto se posee la evidencia de que debido a efectos indirectos resulta en un impacto mayor.

- c. Eliminación de la duplicación de cargos en gestiones por canon informático y Apertura de Registro.

Del análisis efectuado, se concluye en primer lugar que, no existe una duplicación entre estos dos trámites, pero se observa una duplicación entre el trámite documental físico y el informático y, por otro lado que, la legalidad de la aplicación de la tasa del INDI debe ser verificada conforme a derecho por las autoridades respectivas.

- **Índice de transporte terrestre de cargas**

En este particular se llega a la conclusión de que la herramienta desarrollada e instalada en la CNCSP, puede ser de gran utilidad para el sector público y privado, tanto para el análisis de las políticas públicas sectoriales a aplicar, como también para el uso cotidiano de los usuarios y prestadores de servicio en su gestión de contratación.

- **Revisión y perfeccionamiento de los modelos**

Respecto a esta labor, se llega a la conclusión de que la auditoría y la preparación del Manual del Usuario, sumado esto, a la labor de entrenamiento del personal de la CNCSP, posibilitarán que esta Institución pueda operar y actualizar el presente modelo a efectos de posibilitar por un lado la identificación de los cuellos de botella del transporte y la logística. Esta herramienta también se considera que será de utilidad para el sector público y privado para tanto el análisis de las políticas públicas sectoriales y medidas de remediación a aplicar, como también para el uso cotidiano de los usuarios y prestadores de servicio en su gestión de comercialización.

Recomendaciones

- **Eliminación de sobrecostos**

- a. Eliminación de los trámites aduaneros innecesarios para el ingreso – salida de contenedores de las terminales portuarias.

Se recomienda proceder en el inmediato plazo a eliminar los trámites innecesarios a través de una normativa del Poder Ejecutivo y, en el corto plazo, modificar la legislación correspondiente para perfeccionar esta operatoria.

- b. Informatización del proceso de obtención de “waivers”, y eliminación de los requisitos exigidos en aquellos casos en que las mercaderías exportadas o importadas sean operadas en naves de bandera paraguaya.

Se recomienda en el inmediato plazo, proceder a discontinuar la tramitación documental física respectiva e informatizar la misma. En el corto plazo, proceder a modificar la legislación correspondiente para perfeccionar esta operatoria.

- c. Eliminación de la duplicación de cargos en gestiones por canon informático y Apertura de Registro.

Se recomienda impulsar la discontinuación de la tramitación documental física, en todos los casos en los cuales exista una opción informática. Considerar la suspensión de la aplicación del cargo correspondiente al INDI, previa verificación por el órgano competente.

- **Índice de transporte terrestre de cargas**

Se recomienda que la CNCSP, proceda a lograr una continuidad en la elaboración de este Índice y que el mismo sea sistemáticamente publicado. Se recomienda también proceder al análisis periódico de sus resultados, a implementar un sistema de auditoría del mismo y a proceder a efectuar análisis periódicos de la series al efecto de impulsar medidas sectoriales. Asimismo la CNCSP, debería considerar la prestación de servicios a medida, con este modelo, a usuarios y prestadores de servicios.

- **Revisión y perfeccionamiento de los modelos**

Se recomienda que la CNCSP, proceda a lograr una continuidad en el mantenimiento de estos modelos y que sus resultados sean periódicamente publicados. Se recomienda también proceder al análisis periódico de sus resultados, a implementar un sistema de auditoría y a proceder a efectuar análisis periódicos de sus resultados al efecto de impulsar medidas sectoriales. Asimismo la CNCSP, debería considerar la prestación de servicios a medida, con estos modelos, a usuarios y prestadores de servicios.

INTRODUCCIÓN

Como una continuación de los estudios realizados en el marco de una asistencia técnica de la USAID en el Paraguay, por medio de la firma Carana Corporation, y con la contraparte de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay a través del Foro de Transporte y Logística, el presente trabajo, sintetiza los resultados de esta segunda fase del estudio del Impacto del Transporte y la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay.

Dentro del marco del estudio realizado, el presente componente tiene como objeto profundizar los resultados ya obtenidos, complementar los análisis y herramientas respectivas, capacitar a la contraparte para su autosuficiencia en el manejo de estas herramientas y proponer medidas de cambio, que posibiliten un incremento en la eficiencia del transporte y la logística en el inmediato plazo.

En base a lo arriba indicado, se está procediendo a fortalecer la capacidad de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay y a través del Foro de Transporte y Logística para que el esfuerzo que se ha hecho sea sustentable y no esté estrictamente vinculado a la asistencia de organismos de cooperación. Este fortalecimiento, se ha basado en desarrollar una labor integrada de una mayoría de técnicos locales con los especialistas internacionales

Otro componente muy significativo del desarrollo de este proyecto, ha consistido en la aplicación exitosa de la práctica de la cooperación horizontal. Dada la simultaneidad de la aplicación de esta metodología en Fortaleza, Brasil y en este proyecto, se ha procedido a implementar un intercambio de experiencias entre los técnicos de los dos equipos consultores, con resultados muy significativos para ambas partes.

Sin duda los resultados a inmediato, corto y mediano plazo de este proyecto, está asegurada en primer lugar por la vocación de búsqueda de la eficiencia, en el marco del interés general del Paraguay y de la cooperación público-privada de los integrantes de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay.

SECCION 1. ELIMINACIÓN SOBRECOSTOS

1.A. INTRODUCCIÓN

En el estudio “Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay”, elaborado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por CARANA Corporation en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP), presentado a la opinión pública en Junio de 2006, se identificó entre otros el impacto de los sobrecostos existentes en el Paraguay por:

- La aplicación de prácticas burocráticas innecesarias en la importación / exportación de contenedores.
- La aplicación de aranceles por el registro y emisión de Certificados de Carga de mercaderías de importación y exportación (llamados “waivers”) transportadas en buques que enarbolan pabellón nacional;
- Los relacionados con los procesos de Apertura de Registro y Despachos Aduaneros, por el pago del Canon Informático y los que corresponden a la tramitación física de los documentos.

En el análisis de los procedimientos burocráticos presentes en la tramitación de la importación/exportación de contenedores, los sobrecostos se generan en la demora en que se incurre, no inferior a 48 horas, dada la exigencia de realizar “una serie de 19 pasos administrativos para retirar el contenedor del puerto” (sin incluir la tramitación exigible a la mercadería), de zona primaria aduanera. Por ello el objetivo de este análisis es liberalizar y flexibilizar el tráfico de contenedores en el territorio aduanero nacional dados los beneficios que ello traerá aparejado.

En el segundo caso, se considera que la aplicación de un régimen que origine una tramitación y el pago de una tasa a las mercaderías que son transportadas en buques de bandera nacional son innecesarias, y están apartadas de los usos y costumbres vigentes a nivel internacional. A su vez la metodología administrativa aplicable en el proceso debe ser informatizada a efectos de eliminar las demoras en que se incurre en esta tramitación.

En el último caso, luego de analizar esta materia, si bien no se ha podido identificar una doble imposición en las tasas que la Dirección Nacional de Aduanas percibe en los procesos de Apertura de Registro y de Despacho Aduanero, se ha observado la existencia de otros factores que, se considera, deberían ser corregidos a efectos de simplificar y mejorar esta operatoria.

Teniendo en cuenta una visión integral, la implementación del Sistema Informático SOFIA, en la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), no ha sustituido la tramitación con la documentación física, por lo que comparativamente, si bien se incrementaron los costos en relación a los procesos anteriores a su implementación y a que, eventualmente, pueda haber alguna deficiencia en su aplicación práctica, **el Sistema Informático como instrumento de facilitación aduanera y reducción de costos**, puede ser sumamente útil con la aplicación de algunas de las sugerencias y recomendaciones que se dan en el curso de nuestro estudio, tales como:

- a. Reducción de los costos
- b. Eliminación del proceso documentario paralelo.

- c. Incorporación al Sistema de los agentes involucrados en el Comercio Exterior, ya sea del sector público como del sector privado.
- d. Incorporación de un sistema de aprobación automática en tiempo real que acelere el proceso de verificación y decisión en cada paso burocrático.
- e. Incorporación de un sistema de pago electrónico al órgano de aplicación para el depósito automático de la recaudación correspondiente, en la Cuenta Especial de los órganos de aplicación.
- f. Introducción al Sistema, de informaciones que permitan la verificación del status documentario de las embarcaciones a fin de que en tiempo real se obtenga por medio del Sistema y sin trámites físicos la condición para carga de las embarcaciones a fin de cumplir con controles de la DGMM.

Consideradas las posibilidades de la tecnología informática, creemos que con la implementación de las sugerencias mencionadas, el Sistema Informático SOFIA puede optimizar su performance en provecho del Comercio Internacional del Paraguay.

1.B. ELIMINACIÓN DE LOS TRÁMITES ADUANEROS INNECESARIOS EXISTENTES PARA EL INGRESO - SALIDA DE CONTENEDORES DE LAS TERMINALES PORTUARIAS.

1.B.1. Antecedentes

El documento “Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay”, elaborado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), por CARANA Corporation, en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP), determina y expone, en los modelos correspondientes a la importación/exportación de productos en contenedores, el valor de los sobrecostos por la demora, no inferior a 48 horas, originada en la exigencia de realizar “una serie de 19 pasos administrativos para poder retirar el contenedor del puerto” (sin incluir la tramitación exigible a la mercadería) de la zona primaria aduanera.

La recomendación del documento mencionado, es “discontinuar las tramitaciones inherentes a la salida de los puertos de los contenedores”; en consecuencia, se hace necesario analizar alternativas que den por resultado la agilización de los trámites y la consecuente celeridad del retiro de los contenedores de los recintos portuarios que, a su vez, producirá determinadas ventajas a las terminales portuarias tales como el menor tiempo de permanencia de los contenedores en los patios, por lo que no necesitarán estar sobredimensionados.

El Código Aduanero paraguayo (artículo 176 y concordantes de la Sección 3 - Admisión Temporal; artículo 166 y siguientes) y su Decreto Reglamentario N° 4.672/05 (artículo 233 a 235 y concordantes sobre Admisión Temporal; artículo 223 y siguientes), establecen la reglamentación referida al tratamiento y procedimiento a cumplir para los contenedores cuya movilización se hace bajo la modalidad de admisión temporal. No obstante la excesiva burocracia, que exige la mayoría de las veces, dar cumplimiento a 19 pasos administrativos en la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) y en la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), lleva a incurrir en demoras inaceptables y a tener que sufragar en forma innecesaria una serie de “gastos varios” que encarecen las operaciones del comercio internacional paraguayo, con sus consecuentes perjuicios relacionados.

Ante ésta situación, se hace necesario implementar determinadas medidas por parte de la autoridad aduanera, y lograr la debida coordinación entre los agentes de gestión y el puerto, tomando como base las disposiciones del Código Aduanero (caso del artículo 8° y concordantes). De esta manera se minimizarán las crecientes tareas de gestión y, por añadidura, los costos de operación relacionados, implicando un beneficio directo a la producción nacional y mejorando la competitividad del país en los mercados externos.

En cuanto al procedimiento a seguir para retirar los contenedores del puerto, ya sea que se trate de vacíos o con mercaderías de importación, independientemente de la Carta de Garantía que el Despachante de Aduanas o la Agencia Marítima debe presentar al efecto, han sido identificadas las siguientes oficinas intervinientes, dependientes de la Dirección Nacional de Aduanas:

- Departamento de Registro: controla las documentaciones, consigna el número de registro y enumera el Despacho.
- Secretaría General - Mesa de Entrada: da ingreso al expediente del Despacho.
- Administración de Aduanas: autoriza las operaciones y trámites aduaneros.
- Departamento de Registro: da seguimiento a cada expediente con la autorización correspondiente.
- Departamento de Visturía: designa al funcionario que controlará la Declaración de Embarque/Desembarque con relación a la naturaleza, peso, cantidad, niveles impositivos y partida arancelaria de la mercadería que se trate. Además verifica la cancelación de los documentos anexos.
- Administración de Aduanas: supervisa las verificaciones de Visturía.
- Departamento de Inspección General: designa al Inspector Aduanero para confirmar las operaciones realizadas por Visturía y firma el Despacho.
- Departamento de Liquidación: controla si el valor declarado en el Despacho ha sido calculado correctamente, procede a la liquidación de tributos o tasas si los hubiere, firma, sella y envía el Despacho a:
- Departamento de Recaudación y Garantía: percibe los tributos o tasas, si los hubiere.
- Asociación de Empleados de Aduanas: realiza las fotocopias del Despacho (ocho fotocopias); es un requisito usar este servicio.
- Departamento de Contaduría: autentica las fotocopias del Despacho.
- Departamento de Resguardo: designa el Guarda interviniente en el embarque/desembarque.

De esta Oficina se pasa al Puerto donde, **en el caso de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)** el Expediente debe circular por distintas oficinas para registrar su ingreso, efectuar otros controles internos, verificaciones, liquidación de las tasas portuarias y su efectivización, para así alcanzar su liberación posterior. Esas oficinas son:

- Secretaría General
- Gerencia Técnica y de Operaciones
- División de Documentaciones y Registro
- Gerencia Técnica y Operaciones
- Secretaría General
- Departamento de Liquidaciones
- Gerencia Técnica y Operaciones.

Si bien el proceso eventualmente puede desarrollarse en el transcurso de un día, el retiro del contenedor, en el caso de los vacíos, se hace recién al día siguiente ya que requiere la solicitud y designación de un Guarda de Aduanas destinado para acompañar al contenedor hasta la planta donde se hará la carga o consolidación del mismo en el tráfico de exportación. Con todo esto el trámite alcanza a una demora de dos días, cuyo impacto puede cuantificarse como sigue:

1.B.2. Impacto de los sobrecostos por trámites innecesarios para el retiro de contenedores¹

¹ Cotización empleada: Gs. 5.400 por 1 US\$

1.B.2.1 Costo de Inventario y de Oportunidad

Se estima un total de 48 horas de demora en la tramitación, que al considerar los parámetros de los modelos presentados en el documento de referencia, resulta:

- Costo de Inventario y de Oportunidad por contenedor: 2 días x precio promedio de la carga en contenedores x Índice Hummmels (adoptado). Así, entonces:
- Costo de Inventario y de Oportunidad por contenedor: 2 días x US\$ 30.000 x 0,50 % = US\$ 300

Estimando un promedio de 500 contenedores mensuales que operan cada uno de los puertos nacionales, 40.000 los contenedores operados anualmente, y cinco (5) la cantidad promedio de contenedores por gestión aduanera, representa un total de 8.000 gestiones/año, por lo que resulta el siguiente cálculo:

- Costo de Inventario y de Oportunidad para el total de los contenedores operados en un año que requieren 8.000 gestiones: 2 días x US\$ 30.000 x 0,50% x 8.000 = **US\$ 2.400.000**

1.B.2.2 Costos de Gestión

La gestión del Despachante de Aduanas puede implicar seis (6) horas de gestión en el primer día y dos (2) horas en el segundo (gestión de acompañamiento del contenedor vacío), totalizando 8 horas de gestión. En consecuencia:

- Gastos de Gestión: jornal diario (8 horas) = Gs. 46.915 equivalente a US\$ 8,69
- Teniendo en cuenta este valor y considerando un 50% de gasto administrativo o de "overhead", el costo de la tramitación es de US\$ 13,03.
- Calculando el impacto de ésta gestión por un promedio de 8.000 gestiones necesarias para liberar 40.000 contenedores por año, resulta:
- Gastos de Gestión por el total de contenedores anuales que requieren 8.000 gestiones: US\$ 13,03 x 8.000 = **US\$ 104.240.**

Sumando éstos valores se tiene:

TABLA 2.2		
Costos	US\$ por Contenedor	Total en US\$
Costo de Inventario	300,00	2.400.000
Costo de Gestión	13,03	104.240
Total	313,03	2.504.240

1.B.3. Alternativas de solución:

La solución de las dificultades que generan las demoras por procesos burocráticos que a su vez conforman los sobrecostos enunciados, y teniendo en cuenta que para una mayor competitividad de la producción nacional deberían lograrse procesos más simples cuya resolución pasa por una decisión política de las Autoridades Aduaneras que involucra al Poder Ejecutivo Nacional.

Los contenedores, en su totalidad, son suministrados a los importadores y exportadores nacionales por las Líneas Marítimas extranjeras que o bien son de su propiedad o los alquilan a empresas de “leasing” internacionales que cuentan con contenedores de todo tipo (*dry, tanques, reefer, flat rack*, etc.). La demanda de equipos por parte de los agentes del comercio exterior paraguayo, ya sea para operar con carga seca o cargas especiales, requiere que los puertos nacionales mantengan un adecuado stock de contenedores que asegure así la disponibilidad ante cualquier requerimiento.

El Código Aduanero (Ley N° 2.422/04) en su artículo 176 conceptúa al contenedor como *unidad de carga*, y el Decreto N° 4.672/05, reglamentario del Código, lo somete al régimen de *admisión temporaria*, estableciendo el plazo de permanencia en el territorio aduanero nacional en “doce (12) meses, contado desde la fecha de la declaración de llegada”.

La legislación no favorece el mantenimiento adecuado del stock de contenedores, al punto tal que dentro de plazos exigüos (apenas 10 días en el mejor de los casos), los importadores o exportadores (o sus Despachantes de Aduanas) deben devolver dichas unidades de carga sin recargo; luego de ese plazo, se aplica una penalidad que es, en general, de US\$ 30 y US\$ 60 por unidad de 20 pies o de 40 pies, respectivamente.

A ello se deben adicionar los sobrecostos relacionados con la tramitación para retirar los contenedores de los puertos, a llevar a cabo en forma previa a la gestión aduanera y portuaria expuesta más arriba, lo que implica una desventaja competitiva para los operadores nacionales, y que repercute finalmente en el productor y el consumidor locales.

Aquí se hace conveniente considerar la demanda regional de contenedores; particularmente atendible es el caso del Brasil, cuya Ley de Transporte Multimodal N° 9.611, del 19 de febrero de 1998, en el Capítulo V “DE LA UNIDAD DE CARGA”, define dicho instrumento y declara: ***“Es libre la entrada y salida, en el País, de unidades de carga y sus accesorios y equipamientos, de cualquier nacionalidad, así como su utilización en el transporte doméstico”***.

Por otra parte, el Comercio Exterior de la República Argentina utiliza alrededor de 1.200.000 unidades de contenedores. La Asociación de Logística Empresaria de la República Argentina (ARLOG) ha presentado, en el mismo sentido, un Proyecto de Ley al Congreso argentino, el cual es actualmente objeto de estudio.

En comparación, el relativo bajo volumen comercial paraguayo, el reducido plazo de admisión del contenedor (un año) en territorio aduanero nacional, y **la propia posición mediterránea del país**, hacen que sea altamente necesaria una **Política Nacional que establezca medidas de atracción hacia las empresas propietarias de contenedores dada la flexibilización y desregulación de la circulación de los mismos**, lo que contribuirá a eliminar la asimetría existente en esta materia en el propio MERCOSUR, y potenciar en Paraguay la instalación de un centro de distribución de contenedores para atender todo el “hinterland” sudamericano del

tipo de las Terminales Interiores de Carga (TIC), que puedan servir a sistemas integrados de transporte en la región del “hinterland” sudamericano, considerando los beneficios adicionales y colaterales que tal instalación traería aparejados.

La potencial flexibilidad en el ingreso y disposición de contenedores traería beneficios importantes para el Paraguay:

- a. Al Comercio Exterior, por cuanto los representantes y las líneas marítimas, de observar un régimen no burocrático optarían por ampliar sus stocks en el país, lo que reduciría los costos de reposición y permitiría una mayor disponibilidad de contenedores en plaza, para beneficio de los exportadores.
- b. El aumento de stock de contenedores en el país aumentará las posibilidades de desarrollo de actividades de servicios conexos, tales la reparación y mantenimiento de los mismos y la instalación de Terminales Interiores de Carga (TIC).
- c. En el caso de no existir trabas para la venta de contenedores usados, los propietarios procederían a descartar y vender unidades que, posteriormente, pueden ser empleadas para otros usos alternativos, tales los casos de oficinas o depósitos ambulantes, talleres, e incluso, ser utilizados como viviendas.

En consecuencia, se propone una serie de medidas para hacer atractiva la operación de las compañías de “leasing” y de las Líneas Marítimas de manera que éstas conformen stocks de contenedores en los principales puertos nacionales, así como también para que los productores nacionales, y aún de la región, a costos mínimos de gestión puedan asegurar la disponibilidad de los contenedores en los períodos de la zafra productora, y para que la Dirección Nacional de Aduanas pueda concentrar su actividad en el control de las mercaderías mejorando la adopción de medidas para evitar el contrabando, en lugar de mantener una pesada carga burocrática extraordinaria destinada al seguimiento de los contenedores, y sin obtener ningún rédito para el interés general. Ellas son:

- En el más breve plazo, impulsar ante el Poder Ejecutivo Nacional, por el conducto correspondiente, la puesta en marcha de la definición de libre entrada, salida y circulación de los contenedores en todo el territorio aduanero nacional. Para ese efecto, se presenta un Proyecto de Decreto que propone favorecer y armonizar sus disposiciones con las normativas de la operación de contenedores en el marco del Tratado de Asunción (MERCOSUR), eliminando todo tipo de trabas a su circulación, y facilitando de esta manera el comercio internacional de mercaderías, logrando así la consecuente disminución de riesgos y costos en el transporte que el uso de contenedores representa. Dicho Proyecto de Decreto se presenta al final de la sección.

Adicionalmente, se presenta una propuesta respecto al control que debería ejercer la Dirección Nacional de Aduanas en la hipótesis de la aplicación de la desregulación del tráfico de contenedores, el cual se presenta al final de la sección.

- Asimismo, sugerir a la Dirección Nacional de Aduanas llevar a cabo el análisis de las implicancias favorables que tendría para sus objetivos institucionales la adhesión de Paraguay al Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores (C.S.C.), 1972, enmendado, de la Organización Marítima Internacional, y que proponga por el conducto legal correspondiente la adopción de sus disposiciones que norman el tráfico

internacional de los contenedores. Este Convenio se refiere al contenedor como un elemento de equipo de transporte; prevé inspecciones oficiales a intervalos regulares para controlar que los contenedores siguen manteniendo su grado de seguridad para no poner en peligro vidas humanas. Los contenedores en circulación deben poseer su identificación C.S.C. como prueba de que cumplen con las exigencias del referido Convenio.

1.B.4. Normativa Propuesta

1.B.4.1 Proyecto de Decreto

POR EL CUAL SE REGLAMENTA EL ARTICULO 176 DE LA LEY N° 2.422/04 “CÓDIGO ADUANERO”, SE MODIFICA EL ARTÍCULO 233 DEL DECRETO N° 4.672/05 “QUE REGLAMENTA LA LEY N° 2.422/04 “CÓDIGO ADUANERO” Y SE ESTABLECEN LOS PROCEDIMIENTOS, CONDICIONES, MODALIDADES Y REQUISITOS PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS CONTENEDORES EN EL TERRITORIO ADUANERO NACIONAL.

Asunción, de de 2007

VISTO:

Los términos del artículo 176 de la Ley N° 2.422/04 “CÓDIGO ADUANERO”, que conceptualiza el medio de comercio denominado “contenedor”, como un “recipiente que haya sido construido para facilitar el traslado de mercaderías en todo tipo de transporte”;

Que el inciso 2 del artículo 176 de la misma Ley establece que: “El plazo, las condiciones, modalidades y requisitos para su utilización serán establecidos en las normas reglamentarias”; y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 238, Numeral 3) de la Constitución Nacional faculta a quien ejerce la Presidencia de la República a dictar normas reglamentarias para la correcta aplicación de las leyes;

Que el artículo 394 de la Ley N° 2.422/04 “CÓDIGO ADUANERO” establece que el Poder Ejecutivo dictará las normas reglamentarias de la referida norma legal;

Que los artículos 225, inciso c); 233; 235 y concordantes del Decreto N° 4.672/05 “Que reglamenta la Ley N° 2.422/04 “CÓDIGO ADUANERO”, referentes a los contenedores, se contradicen con el concepto establecido en la Ley de fondo en su artículo 176 y sus concordantes con los artículos 8; 251 y 250;

Que es necesario disponer procedimientos que estimulen y faciliten el desenvolvimiento de las empresas operadoras de contenedores, de manera que establezcan razonables y equilibradas cantidades de stocks en los principales puertos nacionales, para que los productores paraguayos, a costos mínimos de gestión puedan asegurar la disponibilidad de los contenedores en los períodos de la zafra productora, y para que la Dirección Nacional de Aduanas descongestione los procedimientos aplicables a los mismos, que no da rédito alguno al fisco, en lugar de mantener la carga burocrática extraordinaria aplicada al seguimiento de los

mismos que tampoco responde al interés general, y de esa manera permitir concentrarse a la Aduana en su actividad de control de ingreso y egreso de mercaderías evitando de esta manera el contrabando;

Que es necesaria la circulación de los contenedores o unidades de carga para el traslado de mercaderías por los diversos modos y medios de transporte en todo el territorio aduanero nacional conforme a las normas que rigen, actualmente, el comercio internacional.

Que, en atención a la dinámica del comercio internacional actual y la naturaleza del contenedor, la mercadería importada o a ser exportada es independiente del contenedor, por lo que la suerte de uno no es la del otro, por ser el contenedor un elemento de equipo de transporte que se provee para facilitar el transporte de mercaderías, y por lo tanto el régimen que afecta a estas debe ser independiente del contenedor.

POR TANTO, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales,

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY
DECRETA:**

Artículo 1° Modificase el artículo 233 “Tratamientos y procedimientos para contenedores” del Decreto N° 4.672/05 “Que reglamenta la Ley N° 2.422/04 “CÓDIGO ADUANERO”, en los siguientes términos:

1. Se declara libre la entrada, circulación y salida del contenedor, sus equipamientos y accesorios en todo el territorio aduanero nacional;
2. Los contenedores deben satisfacer las exigencias técnicas y de seguridad requeridas por las convenciones internacionales reconocidas por la República y por las normas que rigen la materia.
3. Los contenedores no serán afectados por medidas judiciales o sumarios administrativos cuando las mercaderías que contienen sean objeto de esos procesos.
4. El ingreso, circulación y salida del contenedor, sus equipos y accesorios, del territorio aduanero nacional, deberá ser objeto de solicitud correspondiente con la Declaración de Llegada o Manifiesto de Carga o documento equivalente según el caso, que se procesará mediante los procedimientos y mecanismos informáticos que simplifiquen su tratamiento de conformidad al art. 8 de la Ley N° 2.422/04.
5. En el Manifiesto de Carga deberán constar las marcas, los números y demás datos de identificación de los contenedores.
6. El plazo de permanencia en el territorio aduanero será de doce (12) meses renovables, contados desde la fecha de la Declaración de Llegada.
7. Los contenedores o unidades de carga provenientes del exterior y destinados a terceros países que con el objeto de transportar mercadería arriben al territorio aduanero nacional y con esa finalidad deban permanecer en forma transitoria en el mismo, sin modificar su estado y sin necesidad de solicitud ni otorgamiento de garantía, quedan sometidos al régimen de admisión temporaria, siempre que se hallen incluidos en la

Declaración de Llegada o Manifiesto de Carga, o documentos equivalentes, según el caso.

8. Se beneficiarán de este tratamiento especial de admisión temporaria las unidades de carga o contenedores cargados de mercaderías así como los accesorios y equipos de contenedores ingresados temporalmente conjuntamente con el contenedor; estos accesorios y equipos podrán ser devueltos al exterior independientemente del contenedor; de igual manera, las piezas sueltas ingresadas para la reparación de contenedores ingresados temporalmente, conjuntamente con el contenedor reparado; estos accesorios y equipos y las piezas sueltas para la reparación de los mismos.
9. Vencido el plazo, y no habiendo sido renovado, sin que se realice la reexportación o el Despacho de importación para consumo, la autoridad administrativa procederá de las siguientes formas:
 - a) los contenedores no reexportados en el plazo del inciso 5 de este artículo, serán considerados en abandono, imprimiéndose en dicho caso el trámite legal aplicable; o
 - b) el operador de contenedores o el transportista que lo introdujo, a través del Despachante de Aduanas, será responsable de abonar los tributos que gravan la importación.
10. Los contenedores con mercaderías que deben ser descargadas en las bodegas del importador, con retorno inmediato al recinto portuario o lugar de almacenamiento, saldrán del mismo bajo responsabilidad del Agente de Transporte y del Despachante de Aduana. Si salen del recinto portuario o lugar de almacenamiento para cargar mercaderías de exportación, saldrán bajo responsabilidad del Despachante de Aduanas.
11. El retiro de contenedores de Zona Primaria, deberá realizarse por escrito ante la Administración de Aduana correspondiente dando cumplimiento a lo establecido en el art. 8 de la Ley N° 2.422/04, con los trámites siguientes:
 - a) Para los contenedores que ingresan con mercaderías de importación, en la realización de todas las gestiones (Apertura de Registro, Declaración aduanera, Descripción de las mercaderías, la Información del lugar donde el contenedor será utilizado y el pago de los impuestos y tasas correspondientes) por vía de procesamiento de datos del Sistema Informático SOFIA, quedando la presentación de los documentos o contratos originales y las declaraciones juradas que correspondan, sujetos a presentación posterior obligatoria, dentro de un plazo no mayor a las cuarenta y ocho horas (48) hábiles de la desconsolidación o retiro del contenedor del recinto portuario.
 - b) Para los contenedores vacíos que deben salir del recinto portuario para ser cargados con mercaderías de exportación, se realizará una única gestión informatizada, por parte del Despachante de Aduana responsable, con la indicación de su Número de Registro, lugar donde el contenedor será utilizado, mercaderías a ser exportadas y fecha de la consolidación correspondiente, para el control aduanero en planta o punto de consolidación.
 - c) La Administración de Aduanas local, recibida que fuera la información automática del Sistema Informático SOFIA, dispondrá el visto de las mercaderías de importación correspondientes y, por procesamiento de datos, dispondrá la liberación del contenedor, o su desconsolidación en el recinto portuario, como corresponda, dando comunicación por el mismo sistema, a

- Contraloría y a Registro para sus efectos y a la Administración Central, para supervisión.
- d) Disponer el pago único de tasa correspondiente al canon informático vigente, para todas las gestiones.

Artículo 2° Queda derogado el inciso “c” del punto 1 del artículo 225 del Decreto del Poder Ejecutivo N° 4.672/05.

Artículo 3° El presente Decreto entrará en vigor a partir de su correspondiente promulgación.

Artículo 4° Quedan derogadas todas las disposiciones legales relacionadas, anteriores y contrarias al presente Decreto.

Artículo 5° El presente Decreto será refrendado por los Ministros de Hacienda y de Industria y Comercio.

Artículo 6° Comuníquese, publíquese y dese al Registro Oficial.

1.B.4.2 Criterios a Aplicar Respecto al Control Aduanero, (En la Hipótesis de la Aplicación de la Desregulación del Tráfico de Contenedores)

En la hipótesis de aplicar medidas de desregulación en el ingreso de contenedores en el Paraguay, surgen criterios a adoptar sobre algunos aspectos generales (aplicados internacionalmente) y algunas consideraciones particulares para el Paraguay a efectos de resguardar el control aduanero.

Se enumerarán a continuación las mismas, considerando en cada una la problemática, el análisis y a continuación la medida para efectivizar el control.

1. La entrada y salida del contenedor a la terminal portuaria

1.1 Problemática

En primer lugar, surge la consideración de que al salir o entrar un contenedor libremente en una terminal portuaria, aparece la posibilidad de que en el interior del mismo, se pretenda transportar mercadería no declarada desde la terminal portuaria.

1.2 Análisis

Esta posibilidad es cierta, no obstante la misma no sólo es aplicable a los contenedores, sino también abarca a todos los camiones y vehículos particulares, los cuales pueden también transportar carga no declarada.

En el mundo, existen dos modalidades principales para efectuar este control:

- a. La inspección de todo vehículo a la salida y entrada de parte de un guarda aduanero, el cual cubre turnos durante las horas operacionales de la terminal.

- b. La inspección de todo vehículo en la salida y entrada de parte de personal de seguridad de la terminal portuaria, caso en el cual el operador de la terminal portuaria actúa con un régimen de responsabilidad en esta materia.

De estas dos modalidades, la más recomendada, es aplicar la segunda. No obstante accesoriamente para resguardar el cumplimiento de esta técnica se procede a:

- a. Hacer responsable a la terminal portuaria, mediante un régimen de garantía para el cumplimiento efectivo de la responsabilidad de que los contenedores vacíos no tengan cargas. En general se aplican garantías bancarias o pólizas de caución con cláusulas aprobadas por la Aduana.
- b. Proceder a que, adicionalmente a lo arriba indicado, la Aduana sin previo aviso y aleatoriamente, duplique el control en la entrada y la salida.
- c. Exigir que se proceda a filmar/fotografiar el acceso y salida, y a archivar el material filmico/fotográfico durante un plazo que sea de conformidad para la Aduana.
- d. Proceder a abrir el contenedor en el acceso, inspeccionando visualmente, con respaldo de material fotográfico y midiendo el interior del contenedor para evitar la existencia de doble-paredes o doble-fondos.
- e. En algunos países, se está procediendo adicionalmente a escanear el container vacío para constatar que no posee mercadería, con lo cual se obvia el paso c)

En algunos países, como Argentina, se exige que los contenedores entren, transiten y salgan con una puerta abierta, práctica que no se recomienda por cuestiones de seguridad. Las normas internacionalmente más adelantadas de seguridad en el transporte, recomiendan que tanto en el almacenaje, como también en el transporte de contenedores vacíos estos estén cerrados y precintados.

1.3 Recomendación de medidas a aplicar

La práctica más recomendada, tiene dos escenarios:

INMEDIATO PLAZO

- a. Aplicar un régimen de inspección de vehículos y contenedores en la salida y entrada de parte de personal de seguridad de la terminal portuaria, haciendo responsable al operador de la terminal portuaria con un régimen de garantía en esta materia.
- b. Adicionalmente a lo arriba indicado, duplicar los controles de parte de personal de Aduanas, en forma aleatoria en la entrada y salida del recinto portuario.

MEDIANO PLAZO

- a. Aplicar un régimen de inspección en la salida y entrada de parte de personal de seguridad de la terminal portuaria, haciendo responsable al operador de la terminal portuaria con un régimen de garantía en esta materia.
- b. Proceder a escanear y fotografiar todos los contenedores vacíos con equipos de detección no intrusiva.
- c. Adicionalmente a lo arriba indicado, duplicar los controles de parte de personal de Aduanas, en forma aleatoria, en la entrada y salida del recinto portuario.

RECOMENDACIÓN ADICIONAL

Eventualmente, y como medida adicional de seguridad, la Dirección Nacional de Aduanas puede exigir a las terminales portuarias, como requisito para ser beneficiarias de la libre operación de contenedores, la presentación de una copia actualizada y visada por la Prefectura General Naval, del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, documento que contiene especificaciones técnicas de seguridad regidas por normas de la Organización Marítima Internacional (Código PBIP de la OMI).

1.C. INFORMATIZACIÓN DEL PROCESO DE EMISIÓN DE “WAIVERS” Y ELIMINACIÓN DE LOS REQUISITOS REQUERIDOS EN AQUELLOS CASOS EN QUE LAS MERCADERÍAS EXPORTADAS O IMPORTADAS SEAN OPERADAS EN NAVES DE BANDERA PARAGUAYA.

1.C.1. Antecedentes

El documento “Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay”, elaborado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por CARANA Corporation, en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP), identifica y expone en la Sección 4.C.5, Transporte por Agua (página 113) el **impacto del sobrecosto que se verifica en el Paraguay** por la aplicación de disposiciones conexas con la Ley de Reserva de Cargas, como la Ley N° 160/93 (26 de abril de 1993) por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que ésta percibe un arancel por el registro y la emisión de Certificados de Carga de Mercaderías de Importación y Exportación (waivers) transportadas por buques que enarbolan pabellón nacional y extranjero.

En las Conclusiones y Recomendaciones del documento mencionado, en el que se analizan exhaustivamente los factores causantes de varios de los sobrecostos que impactan en el Comercio Internacional de Paraguay, y sus valores referenciales, se lee: “También se recomienda que en la coyuntura, y como hipótesis de mínima, se discontinúe la exigencia de éste Certificado en los casos en que se utiliza bandera paraguaya, por cuanto en la práctica internacional en materia de reserva de cargas, esto se aplica exclusivamente cuando se utiliza una nave extranjera”, considerando como una falta de concordancia que, en función de la protección de la bandera nacional participante en el transporte de cargas (Ley de Reserva de Carga) se aplique un arancel en concepto de autorización o “waiver” que debería aplicarse exclusivamente para autorizar la carga desde y hacia el Paraguay, transportada en buques de otras banderas.

En el Paraguay existe un régimen de reserva de cargas, establecido por la Ley N° 295/71 y reglamentado por el Decreto N° 27.371/81, que exige, en términos generales, que el transporte del 50% de la carga de importación y de exportación sea materializado en buques de bandera paraguaya. Esta norma exige, en el caso de transportar mercaderías en naves de bandera extranjera y ante la falta de disponibilidad de bodega en buques nacionales, que se solicite una autorización o “waiver” a la Dirección General de la Marina Mercante dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Tanto la referida Ley como su Decreto Reglamentario no tienen efecto jurídico para las embarcaciones de bandera de los países signatarios junto con Paraguay del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay), en todo el ámbito del Acuerdo y tal lo prescripto en su artículo 2°, dada la vigencia de la Ley N° 269/93 que aprueba el referido instrumento jurídico regional.

No obstante, **la Ley N° 160/93 que establece tasas y/o habilitación de servicios conexos y complementarios a la actividad naviera**, faculta a la Dirección General de la Marina Mercante a percibir tasas en concepto de prestación de servicios, conforme a un arancel que fija la misma Ley, en cuyo artículo 2° inciso g) indica que es aplicable “*por registración y emisión de Certificados de Carga (Waivers) de mercaderías de importación y exportación transportadas*

por buques de pabellón nacional y extranjero (Ley de Reserva de Cargas) el equivalente al 0,50 (cero con cincuenta) del jornal mínimo para actividades diversas no especificadas en la Capital". Por lo tanto, tal y como se menciona más arriba, en ésta disposición existe un contrasentido.

En este procedimiento participan las Agencias Marítimas (para la presentación de un documento denominado Posición de Carga, actuando en nombre del Transportista o Armador) y los Despachantes de Aduanas (para la tramitación del Certificado o "Waiver" y el pago del arancel correspondiente, que lo hacen en nombre del Importador o Exportador).

Todo el trámite tiene un costo total, compuesto por el correspondiente al formulario respectivo, el arancel y el costo de los servicios prestados por las Agencias Marítimas y los Despachantes de Aduanas que **innecesariamente grava a los dadores de carga** (Importadores o Exportadores) **operando con naves de bandera paraguaya. Esta situación se considera contrario al espíritu y objeto de la Ley de Reserva de Cargas** promulgada, entre otras razones, para asegurar la promoción, el rendimiento económico y el incremento del volumen de la bodega nacional y facilitar la regulación de los costos de los fletes, precautelando no gravar con más impuestos al exportador o importador, como sería imponerle un transporte más caro, garantizado con lo prescripto en el artículo 6° de la misma Ley N° 295/71.

A dicho costo total, que en realidad es un sobre costo, se debe agregar otro que es atribuible a la demora, no inferior a 72 horas en muchos casos y de 24 promedio, que insume el trámite para obtener el permiso de importación/exportación otorgado por la Dirección General de la Marina Mercante, y el modo de aplicación de la referida Ley N° 160/93 como se establece en el artículo que fija los respectivos aranceles.

Además, se debe considerar el sobre costo originado en la gestión que presta el Agente Marítimo y el Despachante de Aduanas en este trámite. Se trata del gasto a incurrir por el envío de un empleado a la Dirección de la Marina Mercante para entregar la solicitud, su retiro posterior, y el gasto de "overhead" de la Agencia por administrar ese personal, llamadas telefónicas y otros adicionales.

A los efectos de ponderar el impacto de estos sobre costos se estima la existencia de tres componentes:

- a. Costos directos de Formulario y Certificado de Importación /Exportación
- b. Costos de Inventario y de Oportunidad por la demora.
- c. Costos de Gestión del Despachante de Aduanas y la Agencia Marítima.

Más abajo se indica el cálculo del impacto considerando la exportación de soja y la movilización de contenedores.

1.C.2. Impacto en las operaciones de exportación de soja

1.C.2.1 Costos de Formulario y Certificado de Importación/Exportación²

² El tipo de cambio considerado ha sido Gs. 5.400 por 1 US\$

El costo por la tramitación del registro y la emisión de los Certificados, autorizaciones o “Waivers”, a incurrir en la Dirección General de la Marina Mercante es el siguiente:

- Gs. 11.729, por el formulario respectivo³;
- Gs. 23.458, por el Certificado de importación/exportación de la carga de graneles por barcaza y por remolcador;

Entonces, el costo de cada Certificado de Carga es de Gs. 35.187, equivalente a US\$ 6,52.

Considerando que una carga de 24.000 toneladas de soja embarca en 16 barcazas, en promedio, el costo del convoy completo debe abarcar las 16 barcazas, y además, se exige Certificado por el remolcador; en consecuencia el gasto total por convoy es: (US\$ 6,52 x 17) = US\$ 110,84. Por lo tanto el costo por tonelada resulta ser de US\$ 0,00462 (US\$ 110,84/24.000 toneladas).

Estimando que la exportación vía fluvial para el año 2007 **podría** alcanzar aproximadamente las 4.000.000 de toneladas, implicará entonces pagar por este concepto la suma de **US\$ 18.480**.

1.C.2.2 Costo de Inventario y de Oportunidad

En este rubro se considera el costo que implica el tiempo que demanda la tramitación del Certificado o “Waiver” (72 hs) que, considerando los parámetros del modelo presentado en el documento de referencia, resulta:

- Costo de Inventario y de Oportunidad por tonelada: 3 días x precio FOB soja x Índice Hummels (adoptado para el caso):
- Costo de Inventario y de Oportunidad por tonelada: 3 días x US\$ 190 x 0,2% = US\$ 1,14
- Costo de Inventario por el total de la exportación de soja: 3 días x US\$ 190 x 0,002 x 4.000.000 tons. = **US\$ 4.560.000**.

1.C.2.3 Costos de Gestión⁴

Determinación del costo por la gestión del empleado del Despachante de Aduanas: Jornal diario / 8 horas laborables x 4 horas de gestión es igual a Gs. 23.458, o sea un equivalente a US\$ 4,34 de costo por Certificado.

En base a esto, y considerando un 50% de gastos administrativos u “overhead”, el costo por tramitación es de US\$ 6,52

Considerando de que en la gestión se obtiene la aprobación de un cargamento de 24.000 toneladas, el costo por tonelada asciende a: US\$ 0,00027.

³ El cómputo de este parámetro es conservador, por cuanto al no aceptarse tachaduras o enmiendas en el formulario, en muchos casos es necesario adquirir otro.

⁴ Jornal diario: Gs. 46.915

Calculando el impacto anual a partir de un volumen de 4.000.000 de toneladas, se tiene: US\$ 1.080

Por su parte, la Agencia Marítima para la gestión de presentación de la Posición de Carga incurre en un costo de: Jornal diario/8hs laborables x 2 horas de gestión igual a Gs. 11.729 o sea, un equivalente a US\$ 2,17, por cada Certificado.

Por lo tanto y considerando un 50% de gastos administrativos u “overhead”, el costo por tramitación es de US\$ 3,255

Considerando que en esta gestión se obtiene la aprobación de un cargamento de 24.000 toneladas, el costo por tonelada es de: US\$ 0,0001356

Calculando el impacto anual en base a un volumen de 4.000.000 de toneladas, se tiene: US\$ 542,40

El impacto total de las gestiones a realizar para exportar 4.000.000 de toneladas de soja será: (US\$ 1.080 + US\$ 542,40) **US\$ 1.622,40**

Sumando estos parámetros, se tiene:

TABLA 2.3		
Costos	US\$ por Tonelada	Total en US\$
Certificado	0,004620	18.480,00
Inventario	1,140000	4.560.000,00
Gestión	0,000405	1.622,40
Total	1,145025	4.580.102,40

1.C.3. Impacto en las operaciones con contenedores

1.C.3.1 Costos de Formulario y Certificado⁵

El costo por la tramitación del registro y la emisión de los Certificados, autorizaciones o “Waivers”, a incurrir en la Dirección General de la Marina Mercante es el siguiente:

- Gs. 11.729 por el formulario respectivo;
- Gs. 23.458 por el Certificado de importación/exportación de carga en contenedores.

Aquí debe considerarse que aún tratándose del caso de exportación o importación de un solo contenedor se aplica un Certificado. No obstante, en los casos en los cuales el Conocimiento de Embarque (B/L) abarca más de un contenedor la cantidad de Certificados se asigna de

⁵ Tipo de cambio considerado: Gs. 5.400 = 1 US\$

forma aleatoria. Por esta razón se ha estimado que la cantidad de Certificados es equivalente al 50% de los contenedores operados en tráficos de importación y exportación.

También se ha ponderado en el análisis efectuado que la cantidad de contenedores operados anualmente asciende a 40.000 unidades.

Por lo tanto el costo de cada Certificado de Carga asciende a Gs. 35.187, equivalente a US\$ 6,52.

Considerando que se ha estimado que se operan 40.000 contenedores/año, se concluye que se emiten 20.000 "Waivers" a US\$ 6,52 por cada uno lo cual implica que por contenedor el costo en concepto de "Waiver" es de US\$ 3,26 y a su vez que el costo de todos los Certificados por año asciende a **US\$ 130.400**

1.C.3.2 Costo de Inventario y de Oportunidad

Para este rubro se considera en 24 horas la demora de tramitación de "Waivers" y, tomando los parámetros del modelo presentado en el documento de referencia, resulta:

- Costo de Inventario y Oportunidad por tonelada: 1 día x precio promedio de la carga en contenedor x Índice Hummels (adoptado para el caso), resultando:
- Costo de Inventario y Oportunidad por tonelada: 1 día x US\$ 30.000 x 0,20% = US\$ 60
- Costo de Inventario por el total del volumen importado y exportado de contenedores: 1 día x US\$ 30.000 x 0,20% x 40.000 contenedores = **US\$ 2.400.000**

1.C.3.3 Costos de Gestión⁶

Determinación del costo por la gestión del empleado del Despachante de Aduanas:

- Jornal diario/8hs laborables x 4 horas de gestión: Gs. 23.458, o sea un equivalente a US\$ 4,34 por Certificado.
- *En base a esto, y considerando un 50% de gastos administrativos u "overhead", el costo por tramitación es de US\$ 6,52*
- Considerando de que en esta gestión, se obtiene la aprobación de un cargamento de 2 contenedores, el costo por contenedor es de: US\$ 3,26
- Calculando el impacto en base al volumen de 40.000 contenedores anuales, se tiene: US\$ 130.400.

Por su parte, la Agencia Marítima, en su gestión de presentación de la Posición de Carga, incurre en un costo de:

- Jornal diario / 8 horas laborables x 2 horas de gestión igual a Gs. 11.729 o sea, un equivalente a US\$ 2,172 por cada Certificado.

⁶ Jornal diario: Gs. 46.915

- En base a esto, y considerando un 50% de gastos administrativos u “overhead”, el costo por tramitación es de US\$ 3,258
- Considerando que en esta gestión se obtiene la aprobación de un cargamento de 2 contenedores, el costo por contenedor es de: US\$ 1,629
- Calculando el impacto anual en base a un volumen de 40.000 contenedores, se tiene: US\$ 65.160

El impacto total de las gestiones será: (US\$ 130.400 + US\$ 65.160) = **US\$ 195.560.**

Sumando estos parámetros, se tiene:

TABLA 2.4		
Costos	US\$ por contenedor	Total en US\$
Certificado	3,258	130.400,00
Inventario	60.000	2.400.000,00
Gestión	4,889	195.560,40
Total	1,145025	4.580.102,40

En síntesis, considerando solamente estas cargas analizadas, y manteniendo una posición conservadora por cuanto no se han considerado otras, el impacto anual resulta:

TABLA 2.5	
Costos	Impacto en Sobrecostos en US\$
Certificado	148.880,00
Inventario	6.960.000,00
Gestiones	197.182,40
Total	7.306.062,40

Por lo que puede verificarse que el tema clave es el impacto del Costo de Inventario y de Oportunidad, que representa entre el 88,1% y el 99,6% del impacto total calculado (respectivamente para contenedores y soja), siendo del 95,3% el impacto global del Costo de Inventario y de Oportunidad sobre la totalidad de los sobrecostos determinados en ambos casos. Esto no minimiza la necesidad de eliminar los otros costos, por cuanto más allá de los menores valores que implican la gestión y el pago de los formularios y Certificados de Importación/Exportación, debe tenerse presente

además el hecho que se trata de trámites personalizados que, a su vez, se relacionan con documentación física, y por lo tanto originan costosas demoras. A todo eso, cabe resaltar la falta de afinidad legal que significa imponer a la bandera nacional, un arancel por el permiso o “Waiver” que debería aplicarse exclusivamente para autorizar la carga, desde y hacia Paraguay, en buques de otras banderas, como lo hacen los países que tienen vigente políticas de reserva de cargas; y lo que es más cuestionable aún, imponerlo en función de la protección de la bandera nacional invocando la Ley de Reserva de Cargas, como se hace en el inciso g, del artículo 2º, de la Ley 160/93.

1.C.4. Alternativas de solución

Evidentemente, los sobrecostos analizados muestran cómo se afecta la competitividad de la producción y el comercio nacionales, por lo que se considera necesario minimizarlos, en la medida de lo posible, o bien lograr su eliminación a través de gestiones a llevar a cabo ante las autoridades de aplicación. En línea con ello se presentan alternativas de solución por la vía de la presentación de proyectos de instrumentos legales que dispongan los procedimientos para mejorar las deficiencias y dificultades detectadas en el Estudio elaborado y las que se refiere el presente trabajo.

Además de las propuestas de carácter legal que se presentan, la clave para lograr una disminución de los sobrecostos relacionados con las demoras excesivas a incurrir en la tramitación de expedientes, sería automatizar estos trámites logrando una respuesta inmediata a través de la utilización del Sistema Informático SOFIA de la Dirección Nacional de Aduanas, aplicable a los trámites de exportación e importación, actuando en forma interconectada con el Sistema de la Ventanilla Única de Exportadores del Ministerio de Industria y Comercio.

La implementación de esta última alternativa, la cual se entiende que es una medida prioritaria, debería contemplar la incorporación de:

- Un sistema de aprobación automática en tiempo real que acelere el proceso de verificación y decisión en cada paso burocrático; y
- Un sistema de pago electrónico al órgano de aplicación para efectuar el depósito automático de la recaudación correspondiente, en la Cuenta Especial de la Dirección General de la Marina Mercante, en el Banco Central del Paraguay.

Se considera que, más allá de considerar que la implementación de las medidas mencionadas implicarían un importante ahorro para el usuario y un aumento de la competitividad de nuestros productos en los mercados del exterior, la implementación de sistemas informáticos en la Dirección General de la Marina Mercante, además de estar manifestada explícitamente en el Código Aduanero vigente, favorecería la eficiencia operacional de la Institución, en el control de las mercaderías importadas y exportadas, estando en línea con su función de órgano de aplicación de las leyes de Puertos Privados y de Reserva de Cargas.

Ampliando lo arriba indicado, el alivio de la carga que resulta llevar a cabo toda tramitación burocrática engorrosa, otorgará a dicha Institución la posibilidad de reforzar la dedicación de su personal en tareas más jerarquizadas y altamente necesarias para el interés general, cumpliendo los fines para la que fuera creada, además de otras tales como: elaboración de

estadísticas portuarias y de transporte por agua⁷, las actividades de formación y capacitación del personal mercante embarcado y la conducción de la política y difusión de los intereses fluvio – marítimos nacionales.

Sin duda, otro logro posible que resultaría de este cambio, es que al informatizar los procesos se lograría una mayor transparencia en el desempeño institucional.

Para la resolución de las dificultades mencionadas y la preservación del estímulo a la inversión a la bandera paraguaya, se propone: por un lado la modificación parcial de una ley conexas a la Ley de Reserva de Cargas; y, por el otro lado, proceder a la adopción de medidas más sencillas de aplicación. En resumen son las siguientes:

- la modificación parcial, por los conductos constitucionales establecidos en el artículo 203 de la Carta Magna del Paraguay, del inciso g) de la Ley N° 160/93, a través de una nueva Ley que desafecte a las embarcaciones nacionales de los alcances de la aquella, y cuyo Proyecto se presenta al final de la sección;
- la modificación del artículo 11 del Decreto N° 27.371/81, reglamentario de la Ley de Reserva de Cargas, proyecto de Decreto que se presenta al final de la sección. El artículo vigente impone a todo importador y exportador llevar a cabo, como trámite previo a sus gestiones documentarias, la obtención de certificación del uso de bandera paraguaya por un lado, y la obligación de que los documentos de la carga lleven un sello donde se consigne la obligatoriedad del embarque en buques de bandera nacional, o en su defecto, el sello de la autorización para el uso de otra bandera. Se considera que el referido sello es un trámite adicional innecesario al requerirse, por la Ley N° 160/93, la emisión del Certificado;
- implementar la utilización de procesos electrónicos en los trámites requeridos, a través del Sistema Informático SOFIA de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) y la eliminación de todo trámite documental. Esta alternativa es concordante con el inciso 6 del artículo 8° del Código Aduanero vigente y con el artículo 9° de su Decreto reglamentario, que establece taxativamente: *“las instituciones involucradas en el comercio exterior coordinarán con la Dirección Nacional de Aduanas sobre la exigencia de transmitir electrónicamente los permisos, autorizaciones, comprobación de pago de obligaciones tributarias aduaneras y demás informaciones inherentes a las operaciones aduaneras, a los efectos de la facilitación de procedimientos”*. A propósito de su implementación se presenta al final de la sección, un Proyecto de Resolución Ministerial para la consideración de la Dirección General de la Marina Mercante.

Como la referida Ley N° 160/93, en virtud de sus disposiciones, establece que los aranceles que se perciben serán incluidos en el Presupuesto Anual de Gastos de la Dirección General de la Marina Mercante, **es recomendable, para alcanzar una solución racional y efectiva con la eliminación de éstos sobrecostos, que el tema sea en primera instancia, discutido con la institución responsable de la aplicación de la Ley**, proponiéndosele la modificación, por parte del Congreso Nacional, del citado inciso g) del artículo 2°, llevada a cabo en términos que no afecten sustancialmente su futuro presupuesto.

El beneficio económico inmediato se verá en la disminución de costos para el productor que podrá traducirse en el traslado a mejores salarios para sus empleados, en la facilitación del

⁷ Paraguay en este particular evidencia una carencia muy significativa y única a nivel internacional en esta materia.

cumplimiento de los créditos otorgados a la producción, en el pago de tributos y en la mejora de la capacidad de reinversión de capital en beneficio de la calidad de sus productos, todo lo cual redundará en beneficios, finalmente, de la Economía Nacional en su conjunto. Por otra parte, se despenalizará a la bandera paraguaya, y se contribuirá a disminuir sobrecostos que recaen en el transporte fluvial en beneficio de la competitividad del Comercio Internacional del Paraguay.

Finalmente, corresponde manifestar que la expedición de certificados o “waivers” debe estar dirigida a proteger a la bandera nacional y no a burocratizar el ejercicio de este privilegio de reserva.

1.C.5. Normativa Propuesta

1.C.5.1 Proyecto de Ley

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Asunción, de de 2007

N°

HONORABLE CONGRESO NACIONAL:

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 203 de la Constitución de la República, tengo el honor de someter a Vuestra Honorabilidad, para su estudio y consideración, el adjunto Proyecto de Ley “QUE MODIFICA PARCIALMENTE EL INCISO g) DE LA LEY N° 160/93 QUE ESTABLECE TASAS Y/O HABILITACIÓN DE SERVICIOS CONEXOS Y COMPLEMENTARIOS A LA ACTIVIDAD NAVIERA”.

Se fundamenta éste requerimiento en razón de que la Ley N° 295/71 “DE RESERVA DE CARGAS DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO PARA LAS EMBARCACIONES DE BANDERA NACIONAL”, promulgada como un recurso legítimo para asegurar el rendimiento económico y el incremento del volumen de la bodega nacional, regular el costo de los fletes que, en su momento, eran impuestos por las empresas extranjeras, y reducir el envío de remesas de divisas al exterior en concepto de fletes, impulsó el desarrollo de la Marina Mercante Nacional que, en la actualidad, para el tráfico fluvial alcanzó proporciones que permiten considerarla como la mayor flota fluvial en el entorno regional.

Sin embargo, ese criterio de protección de la bandera nacional no es considerado en una Ley que establece aranceles a las cargas de importación y exportación transportadas tanto por buques de pabellón nacional como extranjeros.

Efectivamente, la Ley N° 160/93 “QUE ESTABLECE TASAS Y/O HABILITACIÓN DE SERVICIOS CONEXOS Y COMPLEMENTARIOS A LA ACTIVIDAD NAVIERA”, promulgada el

20 de Mayo de 1.993, en su artículo 1° faculta a la Dirección de la Marina Mercante Nacional a percibir tasas en concepto de prestación de servicios, conforme el arancel que se fija en el artículo siguiente. En consecuencia, el inciso g) del artículo 2° dispone: **“por registración y emisión de Certificados de Carga “Waivers” de mercaderías de importación y exportación transportadas por buques de pabellón nacional y extranjero** (Ley de Reserva de Cargas) el equivalente al 0,50 (cero con cincuenta) del jornal mínimo para actividades diversas no especificadas en la Capital”.

Asimismo, es importante señalar a la atención de Vuestra Honorabilidad que dichos aranceles, son incluidos en el Presupuesto General de Gastos de la Dirección de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por lo que una modificación de la ley respectiva debería contemplar, razonablemente, ésta condición presupuestaria.

No obstante, también se considera de interés nacional que el marco normativo que rige las actividades económicas, favorezcan el desarrollo, modernización y eficiencia de las actividades productivas, y faciliten el acceso de nuestros productos en condiciones competitivas a los mercados del exterior.

Se considera de vital importancia que, para facilitar el pleno desarrollo del transporte y la logística en el Comercio Internacional del Paraguay, la legislación nacional se adecue al contexto de las normativas internacionales que, en términos generales, propician el levantamiento de trabas arancelarias y para-arancelarias para sus propias actividades económicas, adecuando sus necesidades presupuestarias a recursos que no interfieran el propio desarrollo nacional.

En consecuencia, discontinuar con la exigencia de certificación para los exportadores e importadores nacionales, en los casos en que para el transporte de la carga, desde y hacia el Paraguay se utiliza bandera paraguaya, será una acción favorable a los propios intereses de la Nación, por cuanto en la práctica internacional en materia de reserva de cargas, esto se aplica exclusivamente cuando se utiliza, para el mismo efecto, una nave extranjera. Ello hace que resulte necesario legislar convenientemente, para establecer normas y disposiciones que preserven el interés nacional, cuiden los derechos que corresponden a los sectores público y privado y faciliten las actividades productivas pertinentes.

Por lo que antecede, es conveniente que la República del Paraguay adopte medidas acordes a las normativas internacionales vigentes, establezca normas para el desenvolvimiento de las actividades productivas que contribuyen al desarrollo nacional y faciliten el desenvolvimiento de los órganos gubernativos por la aplicación y cumplimiento de regulaciones normativas racionales, en salvaguarda de los intereses nacionales vinculados con el transporte y el comercio y con el normal flujo de abastecimiento de materiales y servicios.

Por todo lo expuesto, así como por el contenido del texto que se acompaña, y por considerar que el documento que se adjunta responde a los altos intereses nacionales, solicito de Vuestra Honorabilidad su aprobación.

PROYECTO DE LEY

“QUE MODIFICA PARCIALMENTE EL INCISO g) DEL ARTICULO 2°, DE LA LEY N° 160/93 QUE ESTABLECE TASAS Y/O HABILITACIÓN DE SERVICIOS CONEXOS Y COMPLEMENTARIOS A LA ACTIVIDAD NAVIERA”.

EL CONGRESO DE LA NACIÓN PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE LEY

Artículo 1° Modifícase el inciso g) del artículo 2°, de la Ley N° 160/93 “Que establece tasas y/o habilitación de servicios conexos y complementarios a la actividad naviera”, quedando redactado en los siguientes términos:

Inciso g) “Por el registro y emisión de certificados de carga o “waivers” de mercaderías de importación y exportación transportadas por buques de pabellón extranjero, en concordancia con la Ley de Reserva de Cargas, el equivalente a tres (03) jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la Capital.”

Artículo 2° Comuníquese al Poder Ejecutivo.

1.C.5.2 Proyecto de Decreto

POR EL CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO 11° DEL DECRETO N° 27.371/81 “REGLAMENTACIÓN DE LA LEY N° 295/71 QUE ESTABLECE LA RESERVA DE CARGAS - NORMAS PARA SU APLICACIÓN”, DE FECHA 19 DE AGOSTO DE 1981 Y AMPLIA LA NORMA LEGAL.

Asunción, de de 2007

VISTO:

La Ley N° 295/71 “Reserva de Cargas para las embarcaciones de bandera nacional” del 24 de Noviembre de 1971, por la cual se reserva a las embarcaciones de bandera nacional, el transporte fluvial y marítimo de la carga de importación y exportación, en proporciones de hasta, y de por lo menos, el 50%;

Las disposiciones del Decreto N° 27.371/81 “Reglamentación de la Ley N° 295/71 que establece la Reserva de Cargas - Normas para su aplicación”.

La Ley N° 269/93 “Que aprueba el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná”, por la que los instrumentos legales arriba citados no rigen en el ámbito jurisdiccional de dicho Acuerdo (artículo 2°), para las embarcaciones de bandera de los países signatarios;

La disposición del artículo 2°, inciso g, de la Ley N° 160/93 “Que establece tasas y/o habilitación de servicios conexos y complementarios a la actividad naviera”; y

CONSIDERANDO

Que disposiciones como la Ley N° 295/71 de Reserva de Cargas, son mecanismos a los que recurren los Estados a fin de privilegiar a las empresas navieras nacionales y estimular la inversión privada en el sector del transporte fluvial y marítimo;

Que el hecho de tratarse de la bodega nacional y cumplir con los requisitos de la Ley y su Reglamento, para la práctica de la actividad naviera, debe ser suficiente acreditación para el ejercicio del derecho de reserva conferido por la Ley;

Que el Decreto reglamentario N° 27.371/81 “sub examine” en sus artículos 3°, 7° y concordantes, prevé las circunstancias en que la bodega nacional no fuera suficiente para la oferta de carga, autorizando el charteo de buques de otras banderas, por lo que es consecuencia natural que, al no haber bodega nacional suficiente propia ni charteada, los buques de otras banderas previo trámite de acreditación o exoneración mediante la expedición de autorización o “waiver”, puedan transportar la carga que, en principio, está reservada a la bodega nacional

Que la Ley N° 295/71 y su Decreto reglamentario no rigen para las embarcaciones de banderas de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay), en todo el ámbito del río Paraguay de jurisdicción nacional, en virtud del instrumento regional aprobado por Ley del Congreso Nacional.

Que el artículo 11° del Decreto reglamentario de la Ley de Reserva de Cargas vigente, impone a todo importador y exportador, como trámite previo a sus gestiones documentarias la obtención de certificación de uso de bandera paraguaya, por un lado, y la obligación de que los documentos de la carga lleven un sello donde se consigne la obligatoriedad del embarque en buques de bandera nacional, o en su defecto el sello de la autorización para el uso de otra bandera.

Que lo referido en el Considerando anterior respecto al sello, es un abundamiento innecesario al requerirse, por la Ley N° 160/93, la emisión de certificado.

Que la expedición de certificados o “waivers” debe estar dirigida a proteger a la bandera nacional y no a burocratizar el ejercicio de este privilegio de reserva;

POR TANTO:

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY, EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES DECRETA

Art. 1° Modificar el artículo 11° del Decreto N° 27.371/81 “Reglamentación de la Ley N° 295/71 que establece la Reserva de Cargas - Normas para su Aplicación”, de fecha 19 de Agosto de 1.981 el que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 11° Todo importador y exportador, en caso de embarcar la carga en buques de bandera extranjera, como trámite previo a sus gestiones documentarias, deberá obtener el Certificado de Carga (“waiver”) debiendo, asimismo, declarar ante la Dirección Nacional de Aduanas, en la Apertura del Registro respectivo, la circunstancia de hacerlo en buque de bandera extranjera, señalando los datos y la bandera del buque”

“Art. 2° La presente disposición, así como la misma Ley N° 295/71 “Reserva de Cargas para las embarcaciones de bandera nacional”, del 24 de Noviembre de 1971 y su Decreto reglamentario, no rigen para las embarcaciones de banderas de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Argentina, Bolivia, Brasil y Uruguay), en todo el ámbito del río Paraguay de jurisdicción nacional, en virtud del instrumento regional aprobado por ley del Congreso Nacional N° 269/93”.

Art. 3° El presente Decreto será refrendado por el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 4° Comuníquese, publíquese y dese al Registro oficial.

1.C.5.3 Proyecto de Resolución

“POR LA CUAL SE ESTABLECEN DISPOSICIONES DE SIMPLIFICACIÓN Y FACILITACIÓN DE PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS A LAS ACTIVIDADES DEL COMERCIO EXTERIOR”

Asunción,de..... de 2007

VISTO:

El artículo 8°, inciso 6, del Código Aduanero concordante con el artículo 9° del Decreto N° 4.672 /05 “Que reglamenta el Código Aduanero”;

El artículo 8° “Simplificación de procedimientos, uso de tecnologías de información y automatización” del Código Aduanero y las disposiciones concordantes, que establecen la simplificación de los procedimientos aduaneros a través de la automatización de datos por procesos informáticos; y

CONSIDERANDO:

Que la Ley opta por el principio de la simplificación de los procedimientos aduaneros basado en la eficiencia por la plena utilización de la tecnología moderna, incluyendo el uso extendido de los sistemas informáticos y del intercambio electrónico de informaciones.

La necesidad de adecuar procedimientos y medios de la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones para la simplificación y facilitación del comercio internacional del país, en beneficio de la competitividad de la producción nacional y el tráfico comercial;

POR TANTO: en mérito a las consideraciones expuestas y en uso de su atribuciones,

**EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES
RESUELVE:**

Art. 1°: Disponer la interconexión de los sistemas informáticos de la Dirección General de la Marina Mercante con el Sistema Informático SOFIA de la Dirección Nacional de Aduanas y con la Ventanilla Única de Exportación del Ministerio de Industria y Comercio, respectivamente, para la simplificación de trámites e intercambio de informaciones por medios electrónicos.

Art. 2°. La interconexión se llevará a cabo previa coordinación con los organismos responsables de las Instituciones mencionadas en el artículo anterior.

Art. 3º La interconexión será empleada para los trámites legales de importación y exportación, tales como la transmisión electrónica de permisos, autorizaciones, comprobación de pago de obligaciones tributarias y demás informaciones inherentes al comercio exterior que requieren participación de la Dirección General de la Marina Mercante como órgano de aplicación de la legislación pertinente.

Art. 4º La Dirección de Informática del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones ejercerá la supervisión de los sistemas y procedimientos empleados en la interconexión autorizada por la presente Resolución.

Art. 5º Los gastos que demanden las intercomunicaciones necesarias, serán con cargo al Presupuesto de la Dirección General del Marina Mercante.

Art. 6º Comuníquese a quienes corresponda, y cumplida, archívese.

1.D. ELIMINACIÓN DE LA DUPLICACIÓN DE CARGOS EN GESTIONES POR CANON INFORMÁTICO Y APERTURA DE REGISTRO

1.D.1. Antecedentes

En el documento “Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay”, elaborado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por CARANA Corporation, en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP), se manifiesta en la página 93 Sección 4 “Conclusiones y Recomendaciones” ítem 4.B.4.7 que la “Apertura de Registro es otro sobrecosto que aparece en los 10 corredores analizados” y lo considera como sobrecosto, “ya que este servicio es brindado con el pago del Canon Informático”.

Se consideró preliminarmente que a nivel de toda la economía de comercio exterior del Paraguay, se generaron en el año 2005 US\$ 3.041.620 en concepto de sobrecostos por duplicación de las gestiones y tasas referidas a la Apertura de Registro y a Canon Informático. Este valor representa el 20% del total de sobrecostos que impactan en la Economía Nacional, y que se verifican en la Etapa Aduana del proceso de determinación de costos del modelo empleado en el documento de referencia arriba mencionado.

En caso de confirmarse estos parámetros, se trataría de un valor de importancia considerable, por lo que se ha procedido a determinar y analizar su conformación y pertinencia a efectos de impulsar su eventual eliminación o, en su defecto, impulsar una mayor agilización y diligencia en los trámites administrativos que impliquen, en definitiva, un menor costo de gestión.

El proceso de ingreso/egreso de mercaderías hacia/desde el territorio aduanero nacional, se desarrolla en dos etapas: Apertura de Registro y Despacho Aduanero, claramente definidas por el Código Aduanero (Ley N° 2.422/04), cuyas formalidades y procedimientos son llevadas a cabo por los Agentes de Transporte y los Despachantes de Aduanas, representantes del transportista y del importador/exportador, respectivamente.

El Código mencionado, establece en su artículo 69 que *“los vehículos que realicen tráfico internacional están obligados a **abrir registro** en las aduanas de destino final o salida, **para proceder a la descarga o carga de las mercaderías**”*.

Por su parte, conceptualmente el Despacho Aduanero (artículo 110 del mismo Código), incluye al **conjunto de trámites procedimentales** mediante los cuales se solicita a la autoridad aduanera competente que proceda al registro y cobro de los derechos correspondientes de una mercadería sujeta a un régimen determinado ajustándose, a su vez, al cumplimiento de las obligaciones administrativas y tributarias aplicables en cada caso.

La legislación vigente (Código Aduanero y Decreto N° 4.672/05 reglamentario del mismo) establece los procedimientos para uno y otro paso, que incluyen los pagos de las tasas correspondientes que impone la autoridad aduanera por prestación de servicios y otros conceptos.

La Apertura de Registro, conforme a la legislación, la materializa el Agente de Transporte a través de la Declaración de Llegada, trámite por el cual se suministra a la Aduana informaciones relativas al cargamento y al medio de transporte, antes del ingreso del primero a

depósito en Zona Primaria Aduanera (artículo 128 del Decreto Reglamentario del Código Aduanero). Por el proceso, actualmente informatizado, y llevado a cabo aún desde la terminal del Agente de Transporte en algunos casos, la Aduana percibe la suma equivalente a (20) Veinte Dólares Americanos “por cada Apertura de Registro de Entrada del Exterior”, en concepto de costos de servicios por la utilización del Sistema Informático SOFIA (Decretos N° 15.830/92 y N° 1.132/98 y Resolución del Ministerio de Hacienda N° 1.119/98). A ellos se adiciona una tasa del 7% sobre el valor del arancel consular de las visaciones de Manifiesto de Carga, conocido como INDI, cuyo origen es el artículo 57 de la Ley N° 904/81 “Estatuto de las Comunidades Indígenas” que hace mención el Decreto-Ley No 46/72 de Arancel Consular. **El pago de estos aranceles está a cargo del Transportista.**

En cuanto al Despacho Aduanero, la reglamentación del Código Aduanero establece los procedimientos a cumplir en sus artículos 167 al 175 y concordantes. Como el mismo establece que *“las mercaderías objeto de una Declaración de Llegada deben ser sometidas a despacho aduanero para su inclusión en un régimen aduanero...”* (Artículo 110 del Código), el Despacho Aduanero es un procedimiento posterior a la Apertura de Registro y es llevado a cabo por el Despachante de Aduanas acreditado al efecto. El proceso se realiza a través del Sistema Informático SOFIA de la Dirección Nacional de Aduanas (D.N.A.), por medio de la Declaración Aduanera en Detalle que se formaliza ante la D.N.A. e incluye *“todos los datos necesarios para clasificar la mercadería en la Nomenclatura Arancelaria a los fines de determinar los tributos aplicables, a las prohibiciones o restricciones y, en su caso, los estímulos a la exportación, así como también a la modalidad de control del Despacho que le corresponda, para lo cual debe contener todos los elementos necesarios para su adecuada clasificación, valoración y liquidación”* (artículo 170 del Decreto Reglamentario del Código Aduanero).

Por la utilización de los servicios del Sistema Informático SOFIA (canon establecido por los Decretos N° 15.830/92 y N° 1.132/98 y Resoluciones del Ministerio de Hacienda N° 1.119/98 y N° 193/04), la Dirección Nacional de Aduanas percibe la suma equivalente a (10) Diez Dólares Americanos por cada Despacho de hasta 5.000 Dólares y (25) Veinticinco Dólares Americanos por cada Despacho Superior a 5.000 Dólares, más el adicional del 7% sobre el valor de la sumatoria de aranceles consulares del Conocimiento de Embarque, Certificado de Origen (si hubiere) y de la Factura Comercial, conocido como INDI y cuyo origen se explicita en el párrafo referente a la Apertura de Registro. **El costo de la Liquidación de Derechos y Gastos del Despacho se traslada al titular de la carga, importador/exportador.**

En este punto, cabe informar que la tasa o canon informático que se abona en la República Argentina por el usufructo de los procesos informáticos del Sistema MARIA, es de (10) Diez Dólares Americanos e involucra cualquier tramitación, y en la República Federativa del Brasil dicho canon es de (18) Dieciocho Dólares Americanos y solamente aplicable para los trámites de importación. Así se verifica que en ambos casos los valores son notablemente más baratos que la tasa que se abona en el Paraguay por igual concepto.

Pero, independientemente de los procesos informáticos relacionados con la Apertura de Registro y con el Despacho Aduanero, en el primer caso se debe presentar físicamente al Departamento de Registro de la Dirección Nacional de Aduanas el original del Manifiesto de Carga y, para gestionar el Despacho, los Conocimientos de Embarque y fotocopias de las Facturas Comerciales correspondientes, que en ambos casos implica llevar a cabo gestiones físicas adicionales, cuyo costo al final del proceso recae en el exportador/importador. Estas gestiones deberían ser simplificadas a efectos de impulsar una reducción de los costos que la tramitación conlleva.

1.D.2. Análisis

Ambos procesos, más arriba detallados, generan tres situaciones que deberán ser consideradas, a los efectos de la determinación de los costos, a saber:

- a. En la Apertura de Registro actúa el Agente de Transporte que es, generalmente, funcionario de las Agencias Marítimas y, en su condición de dependiente, percibe salarios de estas organizaciones. En algunos casos son Agentes independientes que son contratados y remunerados por estos servicios.
- b. En el Despacho Aduanero, el gestor es el Despachante de Aduanas, cuyo honorarios están establecidos por la Ley N° 220/93 “Del Arancel Profesional de los Despachantes de Aduanas”.
- c. Algunas Agencias de Despachos de Aduanas cuentan con Agentes de Transporte como funcionarios estables, que tramitan las Aperturas de Registro corriendo su salario por cuenta de la organización empleadora.

Además, en el curso del presente trabajo se ha detectado la posible incorrecta aplicación del arancel conocido como INDI, aplicado en la Apertura de Registro y en la liquidación del Despacho Aduanero, según se ha observado durante la investigación que requirió la tarea desarrollada, ya que el artículo 19° de la Ley N° 1.844/01 “Del Arancel Consular” dispone la derogación del Decreto – Ley N° 46/72, mencionado en el artículo 57 de la Ley N° 904/81, que dice: **“El INDI tendrá los siguientes recursos: a) un adicional de 7% (siete por ciento) sobre las tasas consulares, párrafos 1,2,3,4,5,6,7,8,40,41,47,50, y 54 del Decreto-Ley N° 46/72 de Arancel Consular”**.

De la Ley N° 1.844/01 “Del Arancel Consular” en sus artículos 2°, 12° y 19° se extrae a los efectos pertinentes:

Art. 2° *“La administración de la renta consular corresponde al Ministerio de Relaciones Exteriores, sujeto a la Ley del Presupuesto General de la Nación”*.

Art.12° *“Las recaudaciones provenientes a los derechos consulares serán remitidas al Ministerio de Relaciones Exteriores para ser depositadas en una cuenta habilitada por la Dirección General de Tesoro, en moneda extranjera, y serán consideradas como “recurso institucional” del Ministerio de Relaciones Exteriores”*.

“Las mismas serán destinadas exclusivamente para financiar los programas del presupuesto de dicho Ministerio, con excepción de los derechos correspondientes al Capítulo X del presente Arancel “Derechos Arancelarios Especiales” que constituyen emolumentos correspondientes a las oficinas consulares”

Art.19° “Derógase el Decreto-Ley N° 46 del 11 de febrero de 1972 y toda disposición legal opuesta a la presente Ley....”.

El fundamento de la percepción del arancel INDI debería ser analizado con mayor profundidad para su corrección o formalización, como corresponda a derecho, a través de instrumento legal pertinente.

1.D.3. Impacto de los costos de Apertura de Registro, Despacho Aduanero y Gestión Aduanera⁸:

⁸ Cotización 5.400 Guaraníes por 1 US\$

1.D.3.1 En Importación⁹

- El costo por cada Apertura de Registro es:

Canon Informático:..... US\$ 20,00
Arancel INDI: (7% del valor de visación de Manifiestos = 7% de US\$ 80) US\$ 5,60
El costo de abrir registro será de: US\$ 25,60

- El costo del cada Despacho Aduanero

(Mercadería de Importación de valor superior a US\$ 5.000 y arancel consular por visación de Conocimientos de Embarque/Facturas Comerciales US\$ 150) es, independientemente de los costos del Despacho Aduanero por cuestiones tributarias y honorarios profesionales del Despachante de Aduanas:

Canon Informático:..... US\$ 25,00
Arancel INDI: (7% del valor de visación de documentos = 7% de US\$ 150)..... US\$ 10,50
El costo de tasas en estos dos rubros y por Despacho, será:..... US\$ 35,50

- El costo de las Gestiones:

Con la agilización de los trámites a través del Sistema Informático SOFIA de la D.N.A., el procedimiento tiene una demora no mayor a treinta minutos en cada gestión (Apertura de Registro y Despacho Aduanero). En consecuencia, la gestión del Agente de Transporte, más la del Despachante de Aduanas o su Empleado, insume una hora para llevar a cabo los trámites exigidos. La mayor demora en las gestiones se produce en la tramitación de los expedientes en la Administración Nacional de Navegación y Puertos y sus puertos, que insumen tiempos mucho más considerables, llegando a cuatro o cinco horas. En los puertos privados el tiempo de la gestión es mínimo. Conforme estos criterios se desarrolla el cálculo de los costos de gestión:

Jornal diario (8 horas) = Gs. 46.915 equivalente a US\$ 8,68

Teniendo en cuenta este valor y considerando cuatro horas de gestión en Aduanas y puertos oficiales, más el 50% de gastos administrativos o de "overhead", el costo de la tramitación es:

Media jornada (4 horas de trabajo) US\$ 4,34
Gastos Administrativos o "overhead" US\$ 2,17
Total: US\$ 6,51

Sumando estos valores, se tiene:

a. Por Apertura de Registro US\$ 25,60
b. Por Despacho Aduanero US\$ 35,50
c. Costo de las Gestiones US\$ 6,51
Total: US\$ 67,61

Considerado el período Mayo 2005/Abril 2006, y según datos proporcionados por la Dirección Nacional de Aduanas, **en importación** se han generado 120.445 Despachos. Por lo tanto resulta: **120.445 x US\$ 67,61 = 8.143.286,45** Dólares Americanos correspondientes a costos de Apertura de Registro, Despacho Aduanero y Gestión Aduanera en importación en dicho período.

⁹ Un buque/Convoy de Remolcador y Barcazas y Arancel Consular por visación de Manifiestos igual a US\$ 80

1.D.3.2 En Exportación¹⁰

- El costo por cada Apertura de Registro es:

Canon Informático por abrir registro: US\$ 20,00

- El costo del cada Despacho Aduanero

(Mercadería de Exportación de valor superior a US\$ 5.000) es independiente de los costos del Despacho Aduanero por cuestiones tributarias y de los honorarios profesionales del Despachante de Aduanas:

Canon Informático por cada Despacho de Exportación: US\$ 25,00

- El costo de las Gestiones:

Con la agilización de los trámites a través del Sistema Informático SOFIA de la D.N.A., el procedimiento tiene una demora no mayor a treinta minutos en cada gestión (Apertura de Registro y Despacho Aduanero). En consecuencia, la gestión del Agente de Transporte, más la del Despachante de Aduanas o su Empleado, insume una hora para llevar a cabo los trámites exigidos. La mayor demora en las gestiones se produce en la tramitación de los expedientes en la Administración Nacional de Navegación y Puertos y sus puertos, que insumen tiempos mucho más considerables, llegando a cuatro o cinco horas. En los puertos privados el tiempo de la gestión es mínimo. Conforme estos criterios se desarrolla el cálculo de los costos de gestión:

Jornal diario (8 horas) = Gs. 46.915 equivalente a US\$ 8,68

Teniendo en cuenta este valor y considerando cuatro horas de gestión en Aduanas y puertos oficiales, más el 50% de gastos administrativos o de "overhead", el costo de la tramitación es:

Media jornada (4 horas de trabajo)	US\$ 4,34
Gastos Administrativos o "overhead"	US\$ 2,17
Total:	US\$ 6,51

Sumando estos valores, tenemos:

a. Por Apertura de Registro	US\$ 20,00
b. Por Despacho Aduanero	US\$ 25,00
c. Costo de las Gestiones	US\$ 6,51
Total:	US\$ 51,51

Considerando que en el período Mayo 2005/Abril 2006, y según datos proporcionados por la Dirección Nacional de Aduanas, **en exportación** se han generado 31.636 Despachos. Por lo tanto resulta: **31.636 x US\$ 51,51 = 1.629.570,30** Dólares Americanos correspondientes a costos de Apertura de Registro, Despacho Aduanero y Gestión Aduanera en exportación en dicho período.

Mostrando los valores calculados en el siguiente Cuadro se tiene una visión completa de los costos en estos procesos de la etapa Aduanas del Estudio:

¹⁰ Un buque/Convoy de Remolcador y Barcazas y Arancel Consular por visación de Manifiestos igual a US\$ 80

TABLA 2.6		
Costos	US\$ por Tramitación de Importación	US\$ por Tramitación de Exportación
Apertura de Registro	25,60	20,00
Despacho Aduanero	35,50	25,00
Gestiones	6,51	6,51
Total	67,61	51,51

Considerando éstos valores, y la cantidad de Despachos generados en el período en estudio (Mayo/05 a Abril/06), se tiene:

TABLA 2.7		
Costos	Importación	Exportación
Cantidad de Despachos	120.445,00	31.636,00
Costos por Despacho (US\$)	67,61	51,51
Total (US\$)	8.143.286,45	1.629.570,36

La sumatoria de ambos conceptos arroja un monto de 9.772.856,81 Dólares Americanos, de los cuales en concepto de INDI vinculado con la importación se pagó un monto de 1.939.164,50 Dólares Americanos (120.445 despachos x US\$ 16,10) y, por las Gestiones de tramitación de los expedientes un monto de 784.096,95 Dólares Americanos (120.445 despachos x US\$ 6,51)

Conservadoramente, y considerando la suma de los dos últimos valores calculados, se estima en 2.723.261,45 Dólares Americanos el monto abonado en concepto de sobrecostos por la Economía de Paraguay en operaciones de importación en el período Mayo 2005/Abril de 2006.

1.D.4. Conclusiones:

De todo lo anteriormente expuesto puede concluirse:

- a. No se ha podido identificar como doble imposición las tasas que la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) percibe en los procesos de Apertura de Registro y de Despacho Aduanero.
- b. Respecto al canon informático, aplicable a la prestación de servicios relacionados con la tramitación de la Apertura de Registro y del Despacho Aduanero a través del Sistema Informático SOFIA de la DNA, está estipulado en disposiciones pertinentes ajustadas a la Ley.

- c. Ambas gestiones son mayoritariamente realizadas en tiempos mínimos, en cumplimiento de una Ley de reciente dictado (el Código Aduanero del 15 de Julio de 2004) que propicia e induce exhaustivamente a los agentes vinculados a la actividad aduanera, a la simplificación de procedimientos, al uso de tecnologías de información y sistematización, y a la interconexión de todos los actores involucrados con el Sistema Informático SOFIA. Su aplicación tiene plena vigencia en las Aduanas más importantes del país y es tarea que se prosigue como política institucional para la implementación total de sistemas informatizados.
- d. Tal vez lo más acertado, en cuanto al tema que nos ocupa, sea proponer que el sector privado involucrado y las Oficinas Públicas afines, alcancen la mayor expansión posible en el uso de tecnologías de informatización y realicen, en el más breve plazo, la interconexión del Sistema Informático SOFIA con sus terminales informáticas para simplificar las gestiones y obtener la mayor fluidez posible en los procesos burocráticos necesarios.
- e. Es imperioso habilitar el Sistema Informático SOFIA para cada empresa de transporte habilitada ante la Dirección Nacional de Aduanas.
- f. Considerando el costo del servicio en los países de la región, se debería analizar la conveniencia de abaratar el canon informático actual.
- g. Sería conveniente analizar, por parte de la autoridad aduanera, simplificar la exigencia de la presentación física del original del Manifiesto de Carga en el trámite para efectuar la Apertura de Registro y, en el caso del Despacho Aduanero, la correspondiente a los Conocimientos de Embarque y las fotocopias de las Facturas Comerciales, ello en beneficio de los costos que la tramitación conlleva.
- h. Analizar, en coordinación con las autoridades competentes, la vigencia del artículo 57 de la Ley N° 904/81 “De las Comunidades Indígenas”, referente al arancel INDI aplicable sobre tasas consulares y vinculado al trámite de ambas operaciones (Apertura de Registro y Despacho Aduanero), considerando que dicha obligación está fundada en Decreto-Ley derogado por una Ley más reciente. En efecto, la Ley N° 1.844/01 “Del Arancel Consular”, del 5 de Diciembre de 2.001, por su artículo 19° derogó el Decreto-Ley N° 46, del 11 de febrero de 1.972, en el que se instituyera el arancel discutido. Considerando que la Constitución Nacional, en su artículo 179, dispone que todo tributo será establecido exclusivamente por la ley, y al estar derogado el acto jurídico que lo originó no correspondería en derecho mantener una tasa sin sustento legal.

1.D.5. Recomendaciones:

Visto lo expuesto en el curso del presente estudio, se recomienda proponer a las Autoridades competentes la adopción de las siguientes medidas:

- a. Suspender la percepción del pago del arancel INDI por parte de la Dirección Nacional de Aduanas, ínterin se sustancia la medida y se regularice la legislación correspondiente.
- b. Simplificar la gestión de la documentación física en los procesos de importación y exportación, previa realización de un estudio conjunto entre las organizaciones involucradas.
- c. Considerar abaratar el costo del canon informático.

SECCION 2. REVISIÓN Y PERFECCIONAMIENTO DE MODELOS

2.A. INTRODUCCIÓN

El objetivo fundamental de los modelos logísticos de los distintos corredores es dotar al Paraguay, a través de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay (CNCSP) de una herramienta útil para hacer el seguimiento de la situación de la calidad logística de su comercio exterior. Este seguimiento hará posible identificar los posibles cuellos de botella que se puedan presentar en la gestión exportadora y cuantificarlos, permitiendo proponer políticas públicas que generen modificaciones en la reglamentación existente o desarrollen sistemas de incentivos adecuados para el sector privado que ayuden a reducir los costos de exportación e incrementen la competitividad de los productos paraguayos.

De manera a poder realizar ajustes permanentes, seguimientos y cuantificaciones de los distintos detalles de los diferentes corredores de exportación, se ha elaborado un manual detallado con todos los aspectos relacionados a la construcción de un índice. Este material permite replicar íntegramente los diferentes modelos, ya que se establece la forma de cálculo y señala la fuente de los datos de cada uno de los ítems que componen los distintos corredores.

La CNCSP podrá con esta herramienta presentar permanentemente el estado de situación de los diferentes corredores, realizar simulaciones de los efectos de cambios no solamente en la legislación sino en las condiciones del transporte, y realizar propuestas sobre temas específicos o generales, vinculados a uno o más corredores de exportación.

Por otra parte, se ha realizado un Informe de Auditoría de los modelos relevados en la primera parte del Proyecto. Este análisis ha detectado diferencias a considerar en los distintos modelos. Los orígenes de tales diferencias son fundamentalmente los siguientes:

- a. Diferencias en el Marco Legal. La evaluación legal de los modelos ha determinado la falta de aplicación de ciertas leyes cuyas disposiciones afectan la operatoria comercial de importación y exportación. Estas modificaciones afectan los costos del Comercio Exterior paraguayo en los distintos corredores estudiados. En este sentido, las más llamativas son las referentes a Apertura de Registro y Canon Informático por Despacho Aduanero, a la aplicación de la legislación referente a las tasas que cobra la Dirección General de Marina Mercante por Certificados de Carga y la diferencia de costos que se verificó en cuanto a la aplicación de cierta normativa jurídica.
- b. La definición del proceso logístico. Se ha trabajado en determinar un solo proceso logístico para todos los corredores. Este proceso es exclusivamente el de exportación, que se inicia cuando la mercadería está lista para ser enviada a su destino de exportación. No obstante, se considera cualquier gasto extraordinario en el que debe incurrir el exportador para preparar su mercadería para los mercados de exportación, como sería el caso de un embalaje especial, por ejemplo. Tal vez el corredor que ha sufrido más modificaciones, por este cambio sea el de la carne, donde se ha excluido del proceso de preembarque los costos vinculados al traslado del animal de finca a planta, ya que existe una transformación que se da en las tareas de faena de los animales. El proceso concluye con la entrega de la mercadería en destino. Se excluyó

de los costos del corredor el proceso de pagos y cobranzas, que involucra elementos financieros. La gestión financiera es muy diferente en los distintos corredores, ya que en algunos, por ser mercados de “commodities”, como es el caso de la soja, se hacen ventas a futuro que tienen por objeto financiar los gastos de siembra y cosecha del producto. Esta no es una regularidad presente en todos los corredores.

- c. La determinación de los distintos costos de oportunidad. El documento considera tres tipos de costos de oportunidad en los distintos corredores: el lucro cesante, la tasa de interés y la pérdida de valor de la mercadería. Se planteó definir una visión uniforme y complementaria para los tres valores, que se especifica a continuación:
- Lucro Cesante. El lucro cesante del transportista terrestre, tanto nacional como internacional, en el caso que corresponda, es medido a partir del costo de oportunidad que genera para el propietario del camión el hecho de estar parado esperando, ya sea en un puerto, una fábrica o una Aduana. Si bien estos costos no son necesariamente trasladados financieramente al cliente, son introducidos en los precios finales de transporte y por tanto generan un sobrecosto para el cliente. En los distintos corredores, se ha considerado prudente tomar en cuenta la utilidad del transportista. Para el cálculo de dicha utilidad se ha tomado en consideración el precio que cobra un camión por estar parado esperando, que es el precio por kilómetro multiplicado por una velocidad promedio que se determinó en 40 Km. /h.
 - El costo de oportunidad como se ha estudiado el caso de los porcentajes de pérdida de valor de la mercadería calculados por Hummels (2001). Este trabajo está hecho en función a tres variables: tiempo de transporte, precios y costos de producción. Los tiempos y precios están hechos en función a distancias de transporte desde cualquier país del mundo a los EE.UU., mientras que los costos de producción están hallados macroeconómicamente, dividiendo la totalidad del trabajo y el capital sobre el PIB del país. Para los tiempos y fletes, Hummels construye distancias y modalidades de transporte desde los diferentes orígenes de comercio a todos los puertos de ambas costas de EE.UU. Se consideró que el caso de Paraguay tiene características diferentes, ya que los destinos y orígenes del comercio exterior de Paraguay difieren significativamente de los americanos. Paraguay tiene menores accesos a buques de tráfico internacional por diversas circunstancias:
 - Su mediterraneidad
 - La escala de su producción
 - Las trabas burocráticas propias del país
 - Por estas razones, es necesario desarrollar un valor probabilístico propio de Paraguay, considerando sus propias pérdidas por atrasos, pero teniendo en consideración sus diferentes destinos y orígenes de comercio.
 - Tasa de Interés. Este valor hasta ahora había sido provisto a través de entrevistas. Sin embargo, se planteó utilizar en todos los casos documentos oficiales que la publican. Para ello, se puede obtener esta información del documento denominado “**INFORMACIÓN SOBRE TASAS NOMINALES Y EFECTIVAS PROMEDIO PONDERADO**” publicado electrónicamente por el Banco Central del Paraguay (BCP) en su página WEB. Se ha considerado que en todos los casos posibles utilicen datos secundarios cuando los mismos estén disponibles.

2.B. ESTRUCTURA DE LOS MODELOS REVISADOS

Los cuadros siguientes reflejan la estructura revisada de siete corredores analizados.

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carne Congelada

Información General		Suposiciones	
Producto	Carne Congelada	Tasa de Interés Diaria	0,030%
Corredor	Hivno marítimo Buenos Aires /Montevideo-San Petersburgo (Rusia)	Porcentaje de Valor de la Carga	0,500% Valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	2,280 US\$ / ton (Bs. As. o Montevideo)	Tipo de Cambio	5,400 Gs. / US\$
Valor FOB de la carga	63,840 US\$ / contenedor 40'	Valor Promedio del Flete Terrestre	0,680 US\$ / km
Volumen	28 Ton / contenedor 40'	Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario (f(tiempo))	Costos financieros		Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público	
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton		US\$ / ton.	US\$ / ton.	US\$ / ton.	US\$ / ton.	
Pre embarque	Demoras Sistemáticas en provisión de insumos			24	11,400		Demora por deficiencia vial y controles en rutas.		11,400	5,700	5,700	50% a la falta de demanda y y 50% al deficit vial
	Costo Envasado / caja	47,000					47 US\$ por tonelada					
	Consolidación	3,009					Valor promedio por tonelada					
	Costo Certificado SENACSA	1,190					180.000 Gs. promedio por Contenedor Refrigerado					
	Certificado Sanitario Ruso	20,000					20 US\$ por Contenedor					
	Demora certificado Ruso			96	45,600		Se emite en Bs As	45,600		45,600		
Transporte terrestre	Flete desde Planta a Puerto	5,270					Distancia promedio de 217 Km					
Puerto	Demora en acceso a puerto			3	1,425		Son 3 hs. promedio		1,425	1,425		Este sobrecosto se deduce del mantenimiento del parque automotor
	Sobrecosto por Ineficiencia			3		0,643	Costo de tener parado el camión, en el acceso a puerto		0,643	0,643		
	Tasa por Servicio Portuario	8,892					0,39% del Valor FOB de la Carga					
	Camionaje	0,321					9 US\$ Costo promedio por contenedor					
Aduana	Certificado de Carga	5,000					35.187 Gs. por Certificado	5,000			5,000	
	Demoras por tramitación Certificado de Carga			24	11,400		Demoras generadas por tramitaciones de M. Mercante					
	Apertura de registro	0,714					20 US\$ de Canon Informático	0,714		0,714		
	Canon informático por Despacho Aduanero	0,893					25 US\$ de Canon Informático					
	Fotocopias Documentos	0,321					9 US\$ Costo promedio por Despacho	0,321		0,321		
	Inspección Aduanera	0,821					23 US\$ por Embarque	0,821		0,821		
	Gastos varios	0,821					23 US\$ por Despacho	0,821		0,821		
	Precinto aduanero	0,033					Se estima 2 precintos por contenedor, a Gs. 2.500 c/u.					
	Cámara de Carne	2,778					15.000 Gs. por tonelada					
	Certificado de Origen	0,714					20 US\$ por contenedor conforme escala tarifario	0,714		0,714		
	Honorario Despachante de Aduana	15,037					Establecido en la Ley 220/93	10,751		10,751	Valor promedio regional por operación US\$ 12€	
Transporte por agua	Flete Fluvial	32,143					900US\$ Valor estimado por contenedor					
	Emisión de Conocimiento de Embarque	1,571					44 US\$ (IVA incluido) por Contenedor - B/L					
	Flete Marítimo	205,357										
	Logistic fee	1,710					Valor estimado por tonelada					
	Seguro	7,980					0,35 % valor FOB de la Carga					
	Estiba	5,291					Costo promedio					
		366,868	0,000	150	69,825	0,643		19,144	59,068	18,519	59,693	78,212

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carne Congelada

Analisis de las Categorías de Costos

por tonelada	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		VALOR SIN EXTRACOSTOS	
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado		
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton
Pre embarque	71,20	0,00	120	57,00	0,00	128,20	29,3%	0,00	57,00	57,00	73%	5,70	51,30	71,20	19,8%
Transporte terrestre	5,27	0,00	0	0,00	0,00	5,27	1,2%	0,00	0,00	0,00	0%	0,00	0,00	5,27	1,5%
Puerto	9,21	0,00	6	1,43	0,64	11,28	2,6%	0,00	2,07	2,07	3%	2,07	0,00	9,21	2,6%
Aduana	27,13	0,00	24	11,40	0,00	38,53	8,8%	19,14	0,00	19,14	24%	10,75	8,39	19,39	5,4%
Transporte por agua	254,05	0,00	0	0,00	0,00	254,05	58,1%	0,00	0,00	0,00	0%	0,00	0,00	254,05	70,7%
	366,87	0,00	150	69,83	0,64	437,34	100%	19,14	59,07	78,21	100,00%	18,52	59,69	359,12	100%

Valor FOB de la carga US\$ por tonelada

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FOB	5,6%	3,1%	2,5%
Relación Trans. Terrestre / FOB	0,2%	0,2%	0,0%
Relación Puerto / FOB	0,5%	0,4%	0,1%
Relación Aduana / FOB	1,7%	0,8%	0,8%
Relación Trans. Agua / FOB	11,1%	11,1%	0,0%
Relación (Valor FOB - Costo Total) / FOB	80,8%	84,2%	-3,4%
Relación Extracostos / FOB	3,4%		
Relación Trans. Agua / FOB	11,1%	11,1%	0,0%
Relación Costo Directo Total / FOB	16,1%		
Relación CGT + Costo Inv y Fin / FOB	19,2%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carne Congelada

Análisis de los Extracostos

Extracostos Identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / ton.	%	US\$ / ton.	%
Pre embarque				
Demoras Sistemáticas en provisión de insumos	5,70		5,70	
Costo Envasado / caja	0,00		0,00	
Consolidación	0,00		0,00	
Costo Certificado SENACSA	0,00		0,00	
Certificado Sanitario Ruso	0,00		0,00	
Demora certificado Ruso	0,00		45,60	
Sobrecostos Pre-embarque	5,70	10%	51,30	90%
Transporte Terrestre				
Flete desde Planta a Puertc	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Puerto				
Demora en acceso a puerto	1,43		0,00	
Sobrecosto por Ineficiencia	0,64		0,00	
Tasa por Servicio Portuario	0,00		0,00	
Camionaje	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	2,07	100%	0,00	0%
Aduana				
Certificado de Carga	0,00		5,00	
Demoras por tramitación Certificado de Carga	0,00		0,00	
Apertura de registro	0,00		0,71	
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,00	
Fotocopias Documentos	0,00		0,32	
Inspección Aduanera	0,00		0,82	
Gastos varios	0,00		0,82	
Precinto aduanero	0,00		0,00	
Cámara de Carne	0,00		0,00	
Certificado de Origen	0,00		0,71	
Honorario Despachante de Aduana	10,75		0,00	
Sobrecostos Aduana	10,75	56%	8,39	44%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0,00		0,00	
Emisión de Conocimiento de Embarque	0,00		0,00	
Flete Marítimo	0,00		0,00	
Logistic fee	0,00		0,00	
Seguro	0,00		0,00	
Estiba	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0,00	0%	0,00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	18,5	24%	59,7	76%

Ahorro Potencial

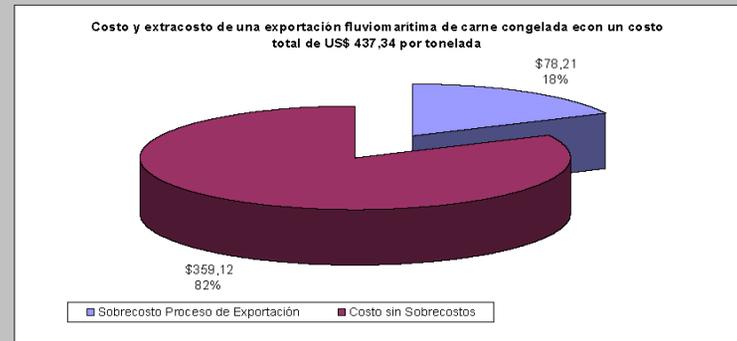
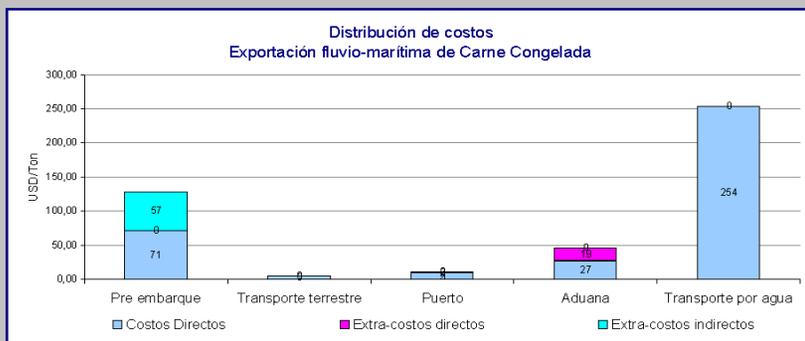
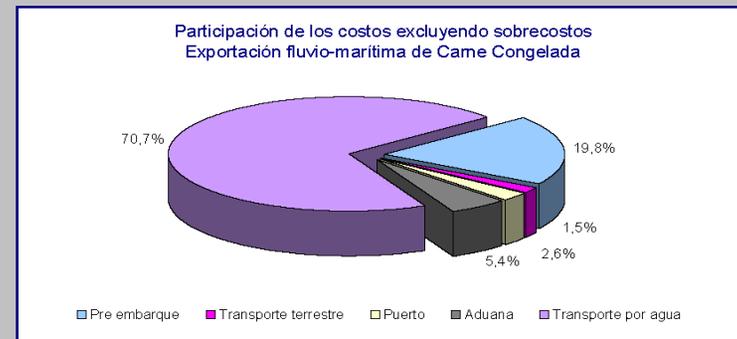
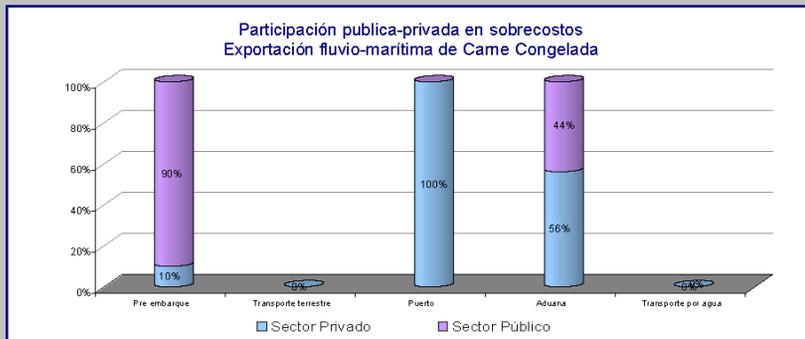
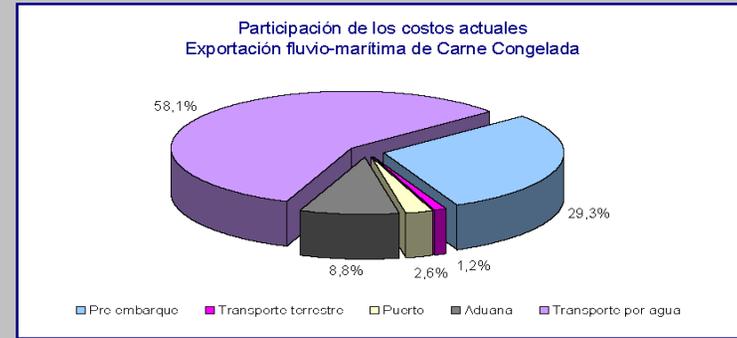
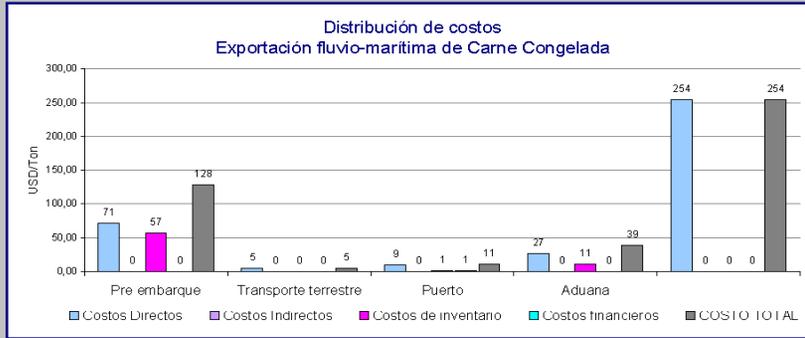
	US\$ / ton
Costo Actual Proceso de Exportación	\$ 437,34
Sobrecosto Proceso de Exportación	\$ 78,21
Costo sin Sobrecostos	\$ 359,12

Análisis Macro

Volumen Exportado 2006 toneladas

	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR SIN EXTRA COSTO US\$
Pre-embarque	11.854.758	5.270.847	6.583.911
Transporte Terrestre	487.322	0	487.322
Puerto	1.043.192	191.217	851.975
Aduana	3.563.201	1.770.242	1.792.959
Transporte por Agua	23.492.451	0	23.492.451
Total	40.440.924	7.232.306	33.208.618

Graficos



IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carne Enfriada

Información General		Suposiciones	
Producto	Carne Enfriada	Tasa de Interés Diario	0,30%
Corredor	Via Terrestre Asunción-Santiago de Chile (Chile)	Porcentaje de Valor de la Carga	0,50% valor FOB de la carga / día de demora
Valor FCA de la carga	3.450 US\$/ton	Tipo de Cambio	5.400 Gs./US\$
Valor FCA de la carga	82.800 US\$/camión	Valor Promedio del Flete Terrestre	0,680 US\$ / km
Volumen	24 Ton / Camión Refrigerado	Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario (tiempo)	Costos financieros		Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público	
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton			US\$ / ton	US\$ / ton		
Pre embarque	Demoras sistemáticas en provisión de insumos			24	17,250		Demora por deficiencia vial y controles en rutas.		17,25		17,25	
	Costo Envasado / cajas	22,222					23 US\$ por tonelada					
	Consolidación	3,511					Valor promedio por tonelada					
	Costo Certificado SENACSA Certificado sanitario chilenc	1,389 3,125					180.000 Gs. promedio por Contenedor Refrigerado 75 US\$ por Contenedor Refrigerado					
Transporte terrestre	Flete desde Planta a Destino Seguro	160,494 8,025					Costo estimado por tonelada en camión refrigerado Costo estimado por tonelada en camión refrigerado					
	Aduana	Apertura de registro	0,833				20 US\$ de Canon Informático					
	Canon informático por Despacho Aduanero	1,042					25 US\$ de Canon Informático					
	Fotocopias Documentos	0,375					9 US\$ Costo promedio por Despacho	0,38			0,38	
	Inspección Aduanera	1,208					29 US\$ por Embarque	1,21			1,21	
	Gastos Varios	1,542					37 US\$ por Despacho	1,54			1,54	
	Precinto aduanero	0,039					Se estima 2 precintos por contenedor, a Gs. 2.500 c/u.					
	Cámara de Carne	2,778					15.000 Gs. por tonelada					
	Certificado Origen	0,833					20 US\$ por Contenedor conforme escala tarifario	0,83			0,83	
	Cruces de Frontera	1,250					Sobrecostos en cruce de frontera	1,25			1,25	
	Demora paso frontera Py - Arg.			6	4,31		Demora promedio de 6 horas		4,31		4,31	
	Sobrecosto por Ineficiencia			6		1,50	Demora promedio de 6 horas		1,50		1,50	
	Demora paso frontera Arg. - Chile			48	34,50		Demora promedio de 2 días		34,50		34,50	
	Sobrecosto por Ineficiencia			48		12,00	Demora promedio de 2 días		12,00		12,00	
	Tasa por Servicio Portuario en frontera seca	11,040					0,32% sobre el Valor FOB de la carga	11,04			11,04	
	Estacionamiento	0,068					Por cada transporte					
	Ley 808 cuenta 080	0,800					Tasa establecida por Programa Nacional de Erradicación de la Fiebre Aftosa					
	Honorario Despachante de Aduana	9,846					Establecido en la Ley 220/93	5,68			5,68	Valor promedio regional por operación US\$ 10C
		230,42	0,00	132	56,06	13,50		21,93	69,56	5,68	85,81	91,49

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carne Enfría

Analisis de las Categorías de Costos

por tonelada

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		VALOR SIN EXTRACOSTOS	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público	US\$ / ton	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%
Pre embarque	30,247	0,000	24	17,250	0,000	47,497	15,83%	0,000	17,250	17,250	18,85%	0,000	17,250	30,247	14,5%
Transporte terrestre	168,519	0,000	0	0,000	0,000	168,519	56,18%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,000	0,000	168,519	80,8%
Aduana	31,654	0,000	108	38,813	13,500	83,966	27,99%	21,928	52,313	74,240	81,15%	5,679	68,561	9,726	4,7%
	230,419	0,000	132	56,063	13,500	299,982	100%	21,928	69,563	91,490	100,00%	5,679	85,811	208,491	100%

Valor FCA de la carga

3.450 US\$ / tonelada

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FOB	1,4%	0,8%	0,5%
Relación Trans. Terrestre / FOB	4,9%	4,9%	0,0%
Relación Aduana / FOB	2,4%	0,3%	2,2%
Relación (Valor FOB - Costo Total) / FOB	91,3%	94,0%	-2,7%
Relación Extracostos / FOB	2,7%		
Relación Costo Directo Total / FOB	6,7%		
Relación CGT + Costo Inv y Fin / FOB	8,7%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carne Enfriada

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / ton	%	US\$ / ton	%
Pre embarque				
Demoras sistemáticas en provisión de insumos	0,00		17,25	
Costo Envasado / cajas	0,00		0,00	
Consolidación	0,00		0,00	
Costo Certificado SENACSA	0,00		0,00	
Certificado sanitario chileno	0,00		0,00	
Sobrecostos Pre-embarque	0,00	0%	17,25	100%
Transporte Terrestre				
Flete desde Planta a Destino	0,00		0,00	
Seguro	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Aduana				
Apertura de registro	0,00		0,00	
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,00	
Fotocopias Documentos	0,00		0,38	
Inspección Aduanera	0,00		1,21	
Gastos Varios	0,00		1,54	
Precinto aduanero	0,00		0,00	
Cámara de Carne	0,00		0,00	
Certificado Origen	0,00		0,83	
Cruces de Frontera	0,00		1,25	
Demora paso frontera Py. - Arg.	0,00		4,31	
Sobrecosto por Ineficiencia	0,00		1,50	
Demora paso frontera Arg. - Chile	0,00		34,50	
Sobrecosto por Ineficiencia	0,00		12,00	
Tasa por Servicio Portuario en frontera seca	0,00		11,04	
Estacionamiento	0,00		0,00	
Ley 808 cuenta 080	0,00		0,00	
Honorario Despachante de Aduana	5,68		0,00	
Sobrecostos Aduana	0,00	0%	68,56	100%
COSTO TOTAL POR TON.	2,8	3%	85,8	97%

Ahorro Potencial

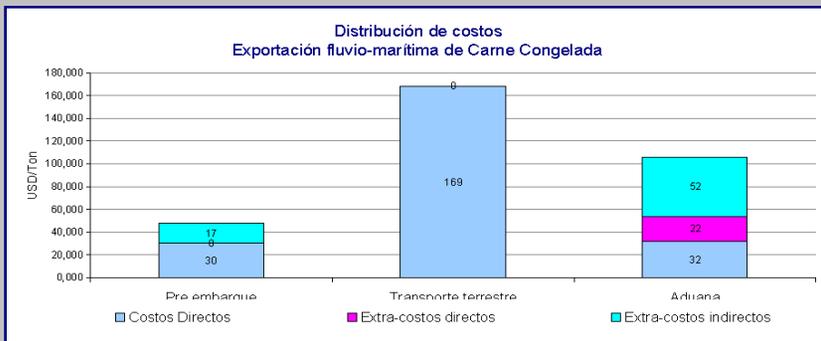
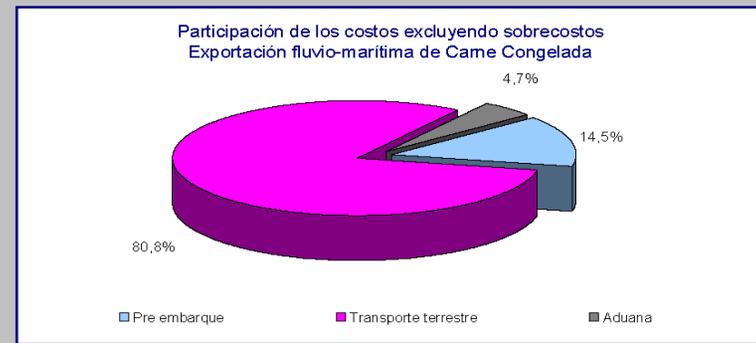
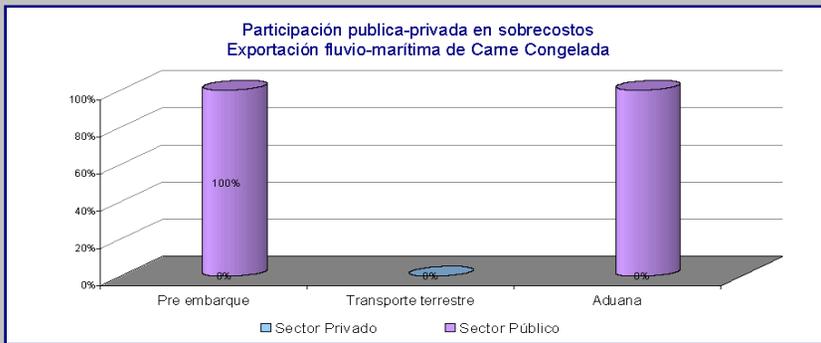
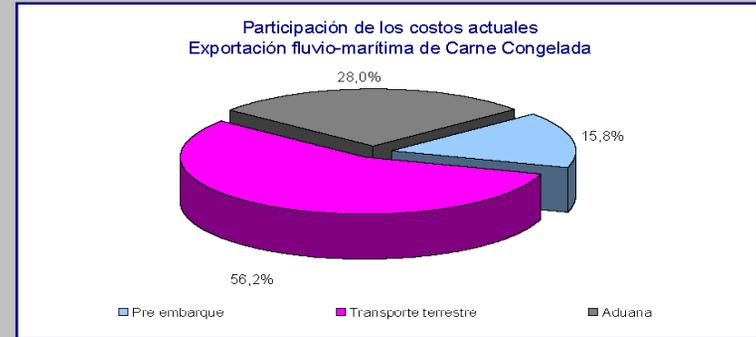
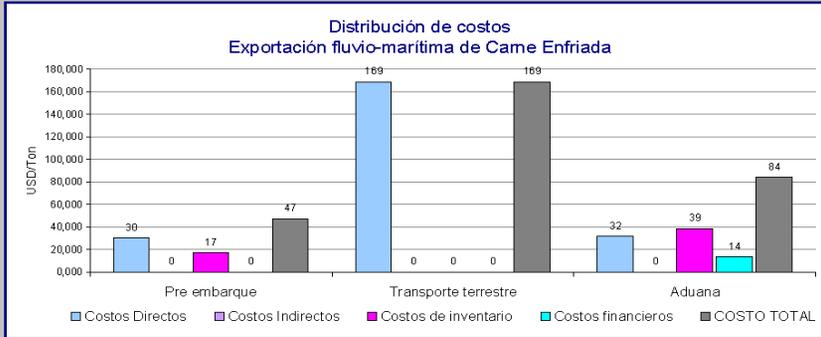
	US\$ / ton	
Costo Actual Proceso de Exportación	\$ 299,98	
Sobrecosto Proceso de Exportación	\$ 91,49	0,44
Costo sin Sobrecostos	\$ 208,49	

Análisis Macro

Volumen Exportado 2005 toneladas

	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR SIN EXTRA COSTO US\$
Pre-embarque	1.187.423	431.250	756.173
Transporte Terrestre	4.212.963	0	4.212.963
Aduana	2.089.152	1.856.004	243.148
Total	7.499.538	2.287.254	5.212.284

Graficos



IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carga LCL

Información General		Suposiciones	
Producto	Genérico líquido	Tasa de Interés Diaria	0,030%
Corredor	Envío Marítimo Bs. As. Montevideo - Baltimore (USA)	Porcentaje de Valor de la Carga	0,500% Valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	8.000 US\$ / Exportación 9 tambores	Tipo de Cambio	5.400 Gs / US\$
Valor FOB de la carga	3.175 US\$ / m ³	Valor Promedio del Flete Terrestre	0,680 US\$ / km
Volumen de la Carga	2,52 m ³ / 9 tambores	Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante
	0,26 m ³ / tambor		
	1,8 m ³ / 9 tambores		

Proceso de Exportación		COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
Proceso	Pasos a seguir para la exportación	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario (tiempo)	Costos financieros	Carga genérica líquida LCL que se transporte en tambores hacia los EEUU, se asume una exportación promedio de 2,52 m ³ , equivalente a 9 tambores de 0,2 toneladas por tambor y con un volumen de 0,28 m ³ cada uno. Los costos se expresan a razón de m ³ de producto procesado	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público	
		US\$ / m ³	US\$ / m ³	horas	US\$ / m ³	US\$ / m ³		US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	
Pre-embarque	Costo de Tambores	157,143					Cada tambor cuesta US\$ 44					
	Carga de los tambores al camión	3,968					Costo de manipuleo y estiba.					
	Inspección Fitosanitaria del SENAVE	0,064					873 Gs. por ton conforme Resolución SENAVE N° 171/06	0,064			0,064	
	Tasa Servicio Forestal	73,486					1.000.000 Gs. Tasa promedio que se paga al Servicio Forestal					
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	14,697					200.000 Gs. por viaje. Distancia promedio 100 Km					
Puerto	Demora en acceso a puerto			3	1,984		son 4 hs promedio se consideran 3 hs		1,984	1,984		Este sobrecosto se deduce del mantenimiento de parque automotor
	Sobrecosto por Ineficiencia			3		7,143	Costo por tener el camión parado		7,143	7,143		
	Tasa por Servicio Portuario	19,048					Son 0,6% del FOB					
	Camionaje y Consolidación	15,873					Según tarifario de Asamar		111,111	111,111		
Aduana	Demora para completar contenedor			168	111,111		Estadia promedio de 7 días hasta conseguir carg.					
	Certificado de Carga	5,818					35.187 Gs. por Certificado y Formulario	5,818			5,818	
	Demoras por Tramitación			24	15,873		Demoras generadas por tramitaciones de M. Mercante					
	Certificado de Carga	7,937					20 US\$ de Canon Informático					
	Apertura de Registro	9,921					25 US\$ de Canon Informático					
	Canon informático por Despacho Aduanero	3,175					8 US\$ Costo promedio por Despacho	3,175			3,175	
	Fotocopias Documentos	9,921					25 US\$ Costo estimado por Embarque					
	Inspección Aduanera	5,159					13 US\$ Costo estimado por Despacho	5,159			5,159	
	Gastos varios	0,184					Se estima 1 precinto por los 9 tambores, a Gs. 2.500 cada uno					
	Precinto Aduanero	3,968					10 US\$ conforme escala tarifario	3,968			3,968	
Certificado de Origen	26,312					Establecido en la Ley 220/93						
Transporte por agua	Honorarios Despachante de Aduana											
	Flete Fluvial	60,000					Costo promedio a Bs. As. o Montevideo					
	Flete Marítimo	180,000					Flete desde Bs As/ Montevideo a Baltimore, usa					
	Emisión del Conocimiento de Embarque	17,460					44 US\$ (IVA incluido) por los 9 tambores - B/L	17,460			17,460	
	Logistic fee	3,968					Según tarifario de Asamar	3,968			3,968	
	Seguro	11,111					0,35 % Valor FOB de la Carga					
Estiba	11,905					Según tarifario de Asamar						
		641,117	0,000	198	128,968	7,143		39,612	120,238	141,667	18,184	159,85

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carga LCL

Análisis de las Categorías de Costos

por m³

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		VALOR SIN EXTRACOSTOS	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público		
	US\$ / m ³	US\$ / m ³	horas	US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	%	US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	%	US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	%
Pre-embarque	234,66	0,00	0	0,00	0,00	234,66	30,2%	0,06	0,00	0,06	0,0%	0,00	0,06	234,60	38,0%
Transporte terrestre	14,70	0,00	0	0,00	0,00	14,70	1,9%	0,00	0,00	0,00	0,0%	0,00	0,00	14,70	2,4%
Puerto	34,92	0,00	174	113,10	7,14	155,16	20,0%	0,00	120,24	120,24	75,2%	120,24	0,00	34,92	5,7%
Aduana	72,39	0,00	24	15,87	0,00	88,27	11,4%	18,12	0,00	18,12	11,3%	0,00	18,12	70,15	11,4%
Transporte por agua	284,44	0,00	0	0,00	0,00	284,44	36,6%	21,43	0,00	21,43	13,4%	21,43	0,00	263,02	42,6%
	641,117	0,000	198	128,968	7,143	777,228	100,00%	39,612	120,238	159,850	100,00%	141,667	18,184	617,378	100,00%

Valor FOB de la carga US\$/m³

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FOB	7,4%	7,4%	0,0%
Relación Trans.Terrestre / FOB	0,5%	0,5%	0,0%
Relación Puerto / FOB	4,9%	1,1%	3,8%
Relación Aduana / FOB	2,8%	2,2%	0,6%
Relación Trans. Agua / FOB	9,0%	8,3%	0,7%
Relación (Valor FOB - Costo Total) / FOB	24,5%	80,6%	-56,1%
Relación Extracostos / FOB	5,0%		
Relación Trans. Agua / FOB	9,0%	8,3%	0,7%
Relación Costo Directo Total / FOB	20,2%		
Relación CGT + Costo Inv y Fin / FOB	24,5%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Carga LCL

Análisis de los Extracostos

Extracostos Identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / m³	%	US\$ / m³	%
Pre embarque				
Costo de Tambores	0,00		0,00	
Carga de los tambores al camión	0,00		0,00	
Inspección Fitosanitaria del SENAVE	0,00		0,06	
Tasa Servicio Forestal	0,00		0,00	
Sobrecostos Pre-embarque	0,00	0%	0,06	100%
Transporte Terrestre				
Flete Planta Puerto	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Puerto				
Demora en acceso a puerto	1,90		0,00	
Sobrecosto por Ineficiencia	7,14		0,00	
Tasa por Servicio Portuario	0,00		0,00	
Camionaje y Consolidación	0,00		0,00	
Demora para completar contenedor	111,11		0,00	
Sobrecostos Puerto	120,24	100%	0,00	0%
Aduana				
Certificado de Carga	0,00		5,82	
Demoras por Tramitación Certificado de Carga	0,00		0,00	
Apertura de Registro	0,00		0,00	
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,00	
Fotocopias Documentos	0,00		3,17	
Inspección Aduanera	0,00		0,00	
Gastos varios	0,00		5,18	
Precinto Aduanero	0,00		0,00	
Certificado de Origen	0,00		3,97	
Honorarios Despachante de Aduana	0,00		0,00	
Sobrecostos Aduana	0,00	0%	12,30	100%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0,00		0,00	
Flete Marítimo	0,00		0,00	
Emisión del Conocimiento de Embarque	17,46		0,00	
Logistic fee	3,97		0,00	
Seguro	0,00		0,00	
Estiba	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte por Agua	21,43	100%	0,00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	141,7	90%	15,3	10%

Ahorro Potencial

US\$ / m³

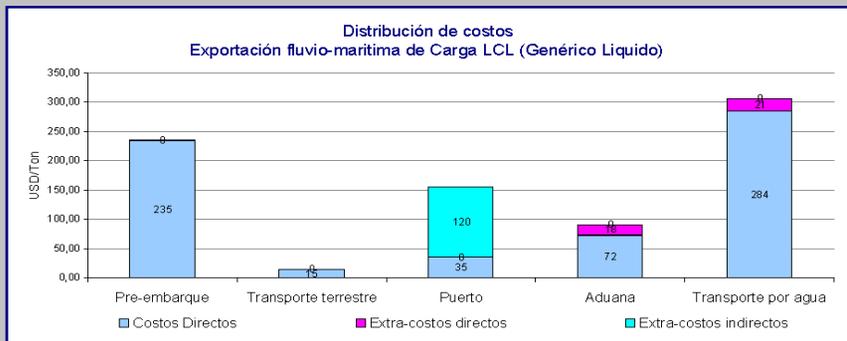
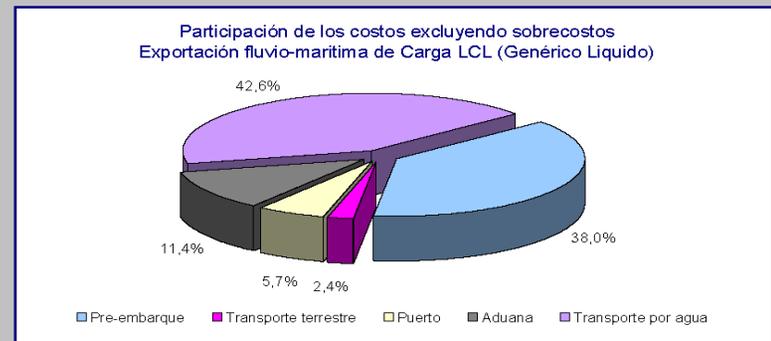
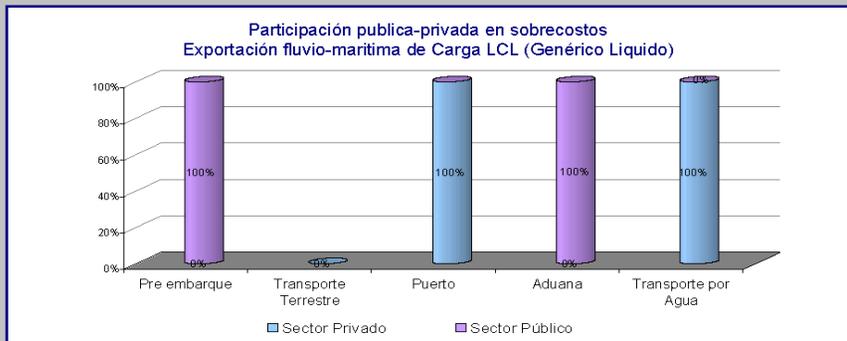
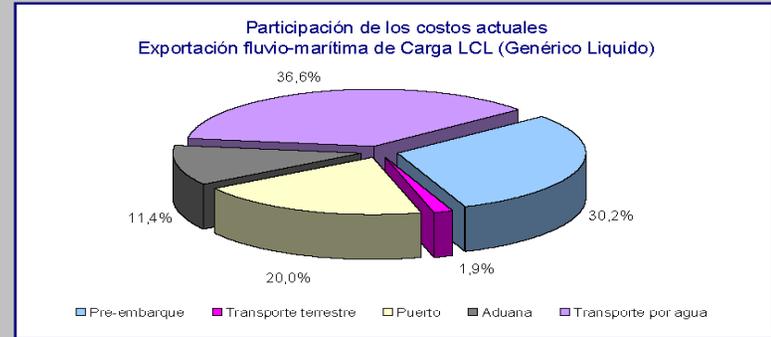
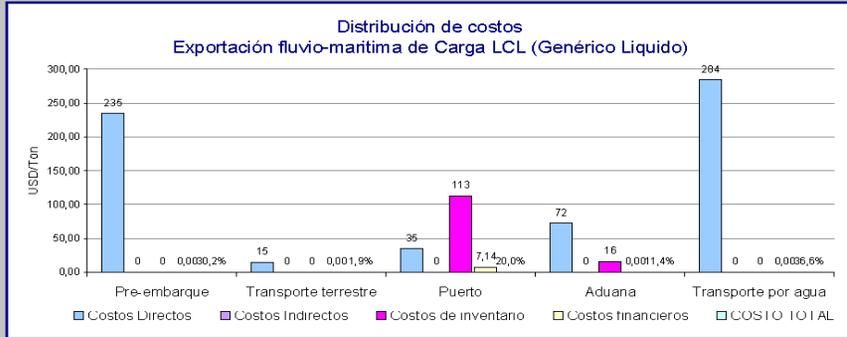
Costo Actual Proceso de Exportación	\$	777,28	
Sobrecosto Proceso de Exportación	\$	169,86	0,25891834
Costo sin Sobrecostos	\$	617,38	

Análisis Macro

Volumen Exportado 2006 metros cúbicos

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	11.733.072	3.208	11.729.865
Transporte Terrestre	734.862	0	734.862
Puerto	7.757.937	6.011.905	1.746.032
Aduana	4.413.303	905.970	3.507.325
Transporte por Agua	14.222.222	1.071.429	13.150.794
Total	38.861.396	7.992.519	30.868.877

Graficos



IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Molduras de Madera

Información General		Suposiciones	
Producto	Molduras de madera	Tasa de interés diaria	0,03%
Corredor	Fluvio/Marítimo Buenos Aires /Montevideo - Miami (USA)	Porcentaje del Valor de la Carga	0,50% valor FOB de la carga / día de demoras
Valor FOB de la carga	25,000 US\$ / Contenedor de 20'	Tipo de Cambio	5,400 Gs. / US\$
Valor FOB de la carga	1,136 US\$ / ton	Valor promedio Flete terrestre	0,680 US\$ / km
Volumen de la Carga	22 Ton / Contenedor de 20'	Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES	
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario (tiempo)	Costos financieros		Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público		
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.			US\$ / cont.	US\$ / cont.			
Pre-embarque	Demora entrega de contenedores			3	15,625		Molduras de madera que se exportan en contenedores secos de 20' vía ruta fluvioanítima haciendo transbordo en Bs.As. o Montevideo y con destino final a Miami, USA. La materia prima se importa de Argentina. Los costos se expresan por contenedor seco de 20'			15,625	15,625		Demora en servicios
	Traslado del contenedor vacío a Planta	75,000					Costo unitario de flete del contenedor vacío a la planta						
	Costo Palletización	100,000					10 US\$ por pallet y se considera 10 pallet por contenedor 20'						
	Consolidación	30,000					Costo promedio por contenedor en planta						
	Fumigación pallet	120,000					12 US\$ por pallet y se considera 10 pallet por contenedor 20'						
	Demora por fumigación			24	125,000		Demora promedio de 1 día		125,000		125,000		Demora en servicios
	Certificado Fitosanitario del SENAVE	3,386					831 Gs. por tonelada conforme Resolución SENAVE N° 171/06						
Demora en obtención certificad			72	375,000		Ocasionada por entidad certificadora		375,000		375,000		Demora en servicios	
Transporte terrestre	Flete desde Planta a Puerto	75,000					Distancia promedio: 15 km.						
Puerto	Demora en acceso a puerto			3	15,625		son 4 hs promedio se consideran 3 hs			15,625	15,625		Demora en acceso al puerto
	Sobrecosto por Ineficiencia			3		18,000	Costo por tener el camión en espera para entrega de la carga			18,000	18,000		Este sobrecosto se deduce del mantenimiento del parque automotor
	Tasa portuaria	50,000					0,2% del Valor FOB de la Carga						
	Camionaje	7,000					Costo unitario promedio						
Aduana	Certificado de Carga	6,516					35.187 Gs. por Certificado y Formulario		6,516			6,516	
	Demoras por Tramitación Certificado de Carga			24	125,000		Demoras generadas por tramitaciones de M. Mercante		125,000			125,000	
	Apertura de Registro	20,000					20 US\$ de Canon Informático						
	Canon informático por Despacho Aduanero	25,000					25 US\$ de Canon Informático						
	Fotocopias Documentos	8,000					8 US\$ Costo promedio por Despacho		8,000			8,000	
	Inspección Aduanera	10,000					10 US\$ por Embarque		10,000			10,000	
	Gastos varios	23,000					23 US\$ por Despacho		23,000			23,000	
	Precinto Aduanero	0,926					Se estima 2 precintos por Contenedor 20', a Gs. 2.500						
	Certificado de Origen	10,000					10 US\$ conforme escala tarifario		10,000			10,000	
	Honorarios de Despachante de	201,389					Establecido en la Ley 220/93		81,389		81,389		Valor promedio regional 120US\$
Transporte por agua	Flete Fluvial	400,000					Valor estimado		400,000			400,000	Por falta de dragado
	Flete Marítimo	2600,000					Costo promedio por contenedor						
	Emisión de Conocimiento de Embarque	44,000					44 US\$ (IVA incluido) por barcaza - B/L						
	Logistic fee	16,500					Valor estimado por embarque						
	Seguro	87,500					0,35 % valor FOB de la Carga						
	Estiba	120,000					Costo unitario promedio						
		4033,217	0,000	129	656,250	18,000			363,905	549,250	255,639	657,516	913,155

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Molduras de Madera

Análisis de las Categorías de Costos

por contenedor

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		VALOR SIN EXTRACOSTOS	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público		
	US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%
Pre-Embarque	328,39	0,00	99	515,63	0,00	844,01	17,9%	0,00	515,63	515,63	56,5%	140,63	375,00	328,39	8,7%
Transporte terrestre	75,00	0,00	0	0,00	0,00	75,00	1,6%	0,00	0,00	0,00	0,0%	0,00	0,00	75,00	2,0%
Puerto	57,00	0,00	6	15,63	18,00	90,63	1,9%	0,00	33,63	33,63	3,7%	33,63	0,00	57,00	1,5%
Aduana	304,83	0,00	24	125,00	0,00	429,83	9,1%	263,91	0,00	263,91	28,9%	81,39	182,52	165,93	4,4%
Transporte por agua	3268,00	0,00	0	0,00	0,00	3268,00	69,4%	100,00	0,00	100,00	11,0%	0,00	100,00	3168,00	83,5%
Total	4.033,22	0,00	129	656,25	18,00	4.707,47	100%	363,91	549,25	913,16	100%	255,64	657,52	3.794,31	100%

Valor FOB de la carga

25.000 US\$ por Tn.

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FOB	3,4%	1,3%	2,1%
Relación Trans.Terrestre / FOB	0,3%	0,3%	0,0%
Relación Puerto / FOB	0,4%	0,2%	0,1%
Relación Aduana / FOB	1,7%	0,7%	1,1%
Relación Trans. Agua / FOB	13,1%	12,7%	0,4%
Relación (Valor FOB - Costo Total) / FOB	81,2%	84,8%	-3,7%
Relación Extracostos / FOB	3,7%		
Relación Trans. Agua / FOB	13,1%	12,7%	0,4%
Relación Costo Directo Total / FOB	16,1%		
Relación CGT + Costo Inv y Fin / FOB	18,8%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Molduras de Madera

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / ton	%	US\$ / ton	%
Pre embarque				
Demora entrega de contenedores	15,63		0,00	
Traslado del contenedor vacío a Planta	0,00		0,00	
Costo Palletización	0,00		0,00	
Consolidación	0,00		0,00	
Fumigación pallet	0,00		0,00	
Demora por fumigación	125,00		0,00	
Certificado Fitosanitario del SENAVE	0,00		0,00	
Demora en obtención certificado	0,00		375,00	
Sobrecostos Pre-embarque	140,63	27%	375,00	73%
Transporte Terrestre				
Flete desde Planta a Puerto	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Puerto				
Demora en acceso a puerto	15,63		0,00	
Sobrecosto por Ineficiencia	18,00		0,00	
Tasa portuaria	0,00		0,00	
Camionaje	0,00		0,00	
Sobrecostos Puerto	33,63	100%	0,00	0%
Aduana				
Certificado de Carga	0,00		6,52	
Demoras por Tramitación Certificado de Carga	0,00		125,00	
Apertura de Registro	0,00		0,00	
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,00	
Fotocopias Documentos	0,00		8,00	
Inspección Aduanera	0,00		10,00	
Gastos varios	0,00		23,00	
Pre-cinto Aduanero	0,00		0,00	
Certificado de Origen	0,00		10,00	
Honorarios de Despachante de Aduanas	81,39		0,00	
Sobrecostos Aduana	0,00	0%	172,52	100%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0,00		100,00	
Flete Marítimo	0,00		0,00	
Emisión de Conocimiento de Embarque	0,00		0,00	
Logistic fee	0,00		0,00	
Seguro	0,00		0,00	
Estiba	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0,00	0%	100,00	100%
COSTO TOTAL POR TON.	214,9	25%	652,5	75%

Ahorro Potencial

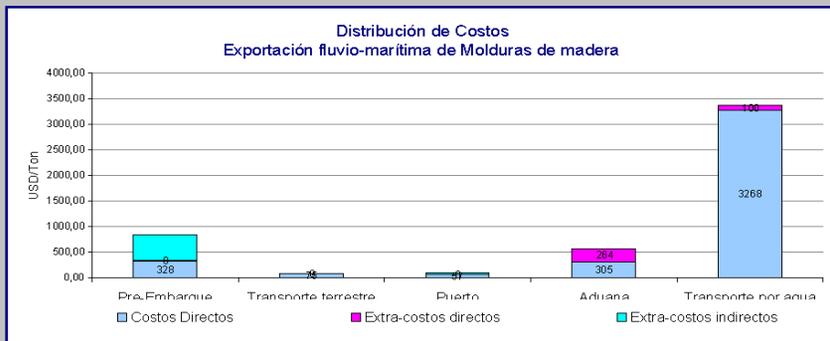
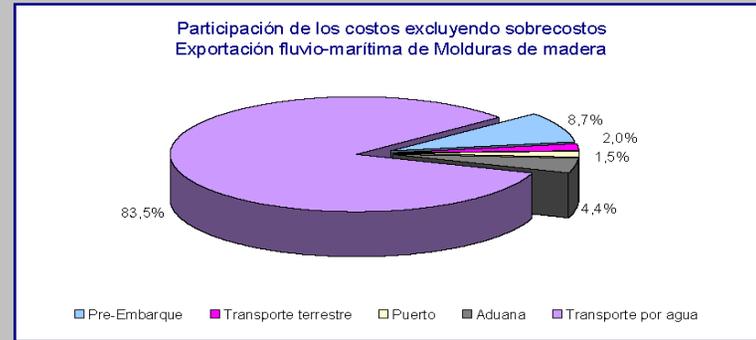
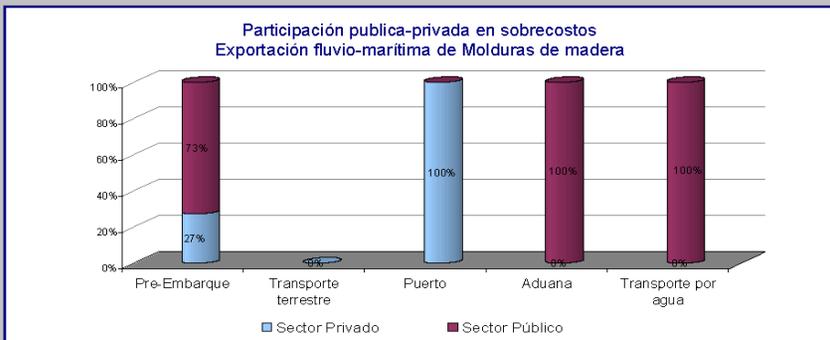
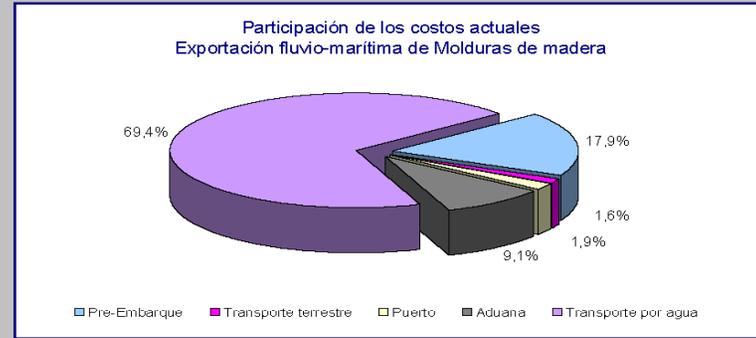
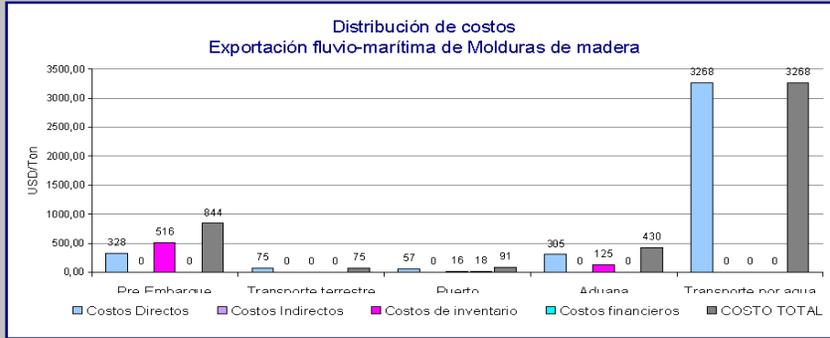
	US\$ / cont.
Costo Actual Proceso de Exportación	\$ 4.707,47
Sobrecosto Proceso de Exportación	\$ 913,16
Costo sin Sobrecostos	\$ 3.794,31

Análisis Macro

Volumen Exportado 2005 toneladas

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	18.376.412	11.226.563	7.149.849
Transporte Terrestre	1.632.955	0	1.632.955
Puerto	1.973.153	732.108	1.241.045
Aduana	9.358.584	5.745.934	3.612.650
Transporte por Agua	71.153.273	2.177.273	68.976.000
Total	102.494.366	19.881.877	82.612.509

Graficos



IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semillas de Sésamo

Información General

Producto	Semillas de Sésamo
Corredor	Fluvio Marítimo Buenos Aires-Montevideo - Osaka (Japón)
Valor FOB de la carga	905 US\$ / ton (Bs. Aires o Montevideo)
Volumen de la Carga	26 Ton / Contenedor 40'
	50 Kg / bolsa
	520 Bolsas / contenedor 40'

Suposiciones

Tasa de Interés Diario	0,030%
Porcentaje de Valor de la Carga	0,300% valor FOB de la carga / día de demora
Tipo de Cambio	5,400 Gs. / US\$
Valor Promedio del Flete Terrestre	2,600 US\$ / km
Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES	
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario (f(tiempo))	Costos financieros		Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público		
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton			US\$ / ton	US\$ / ton			
Pre embarque	Costo Bolsa Exportación	5,459					1.474 Gs. (IVA incluido) por Bolsa de Exportación						
	Consolidación	1,667					9 Gs. por kilo						
	Certificado Fitosanitario del SENAVE	0,077					415 Gs. por ton	0,077			0,077		
	Demora en Obtención de Certificado			36	4,073		Por tardanza en la obtención		4,073			4,073	
	Merma en el transporte		4,525				0,5% por ton.		4,525			4,525	Abarca toda la cadena hasta consolidación
Transporte Terrestre	Flete desde Planta a Puerto Seguro	5,000					Distancia promedio 25 km. Se considera ida y vuelta						
		3,168					0,35 % valor FOB						
Puerto	Tasa por Servicio Portuario	2,534					0,28% del Valor FOB de la Carga						
	Camionaje	0,269					Costo unitario promedio						
Aduana	Certificado de Carga	0,251					35.187 Gs. por Certificado y Formulario	0,251			0,251		
	Demoras por tramitación Certificado de Carga			24	2,715		Demoras generadas por tramitaciones de M. Mercante		2,715			2,715	
	Apertura registro	0,769					20 US\$ de Canon Informático						
	Canon informático por Despacho Aduanero	0,962					25 US\$ de Canon Informático						
	Fotocopias Documentos	0,308					8 US\$ Costo promedio por Despacho	0,308				0,308	
	Inspección Aduanera	0,962					25 US\$ por Embarque	0,962				0,962	
	Gastos varios	0,885					23 US\$ por Despacho	0,885				0,885	
	Precinto aduanero	0,036					Se estima 2 precintos por contenedor, a Gs. 2.500 c/u.						
Certificado de Origen	0,305					10 US\$ conforme escala tarifario	0,305				0,305		
	Honorarios Despachante de Aduana	7,782				0,75% sobre lo establecido en la Ley 220/93	3,167			3,167		Valor promedio regional por operación US\$ 120	
Transporte por agua	Flete Fluvial	31,538					Costo promedio por contenedor 40'						
	Emisión de Conocimiento de Embarque	1,692					44 US\$ (IVA incluido) por barcaza - B/L						
	Logistic fee	0,635					16,5 US\$ (IVA incluido) por barcaza - B/L						
	Estiba	0,600					Costo unitario promedio						
		64,976	4,525	60	6,788	0,000		6,033	11,313	3,167	14,178	17,345	

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semillas de Sésamo

Análisis de las Categorías de Costos

por tonelada

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		VALOR SIN EXTRACOSTOS	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico	US\$ / ton	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%
Pre embarque	7,203	4,525	36	4,073	0,000	15,800	20,71%	0,077	8,598	8,674	50,01%	0,00	8,67	7,13	12,1%
Transporte Terrestre	8,168	0,000	0	0,000	0,000	8,168	10,71%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,00	0,00	8,17	13,9%
Puerto	2,803	0,000	0	0,000	0,000	2,803	3,67%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,00	0,00	2,80	4,8%
Aduana	12,337	0,000	24	2,715	0,000	15,052	19,73%	5,956	2,715	8,671	49,99%	3,17	5,50	6,38	10,8%
Transporte por agua	34,485	0,000	0	0,000	0,000	34,465	45,18%	0,000	0,000	0,000	0,00%	0,00	0,00	34,47	58,5%
	64,976	4,525	60	6,788	0,000	76,289	100,00%	6,033	11,313	17,345	100,00%	3,17	14,18	58,94	100%

Valor FOB de la Carga por Ton.

905 US\$ por Tn.

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FOB	1,75%	0,79%	0,96%
Relación Trans.Terrestre / FOB	0,90%	0,90%	0,00%
Relación Puerto / FOB	0,31%	0,31%	0,00%
Relación Aduana / FOB	1,66%	0,71%	0,98%
Relación Trans. Agua / FOB	3,81%	3,81%	0,00%
Relación (Valor FOB - Costo Total) / FOB	91,57%	93,49%	-1,92%
Relación Extracostos / FOB	1,92%		
Relación Trans. Agua / FOB	3,8%	3,8%	0,0%
Relación Costo Directo Total / FOB	7,2%		
Relación CGT + Costo Inv y Fin / FOB	8,4%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semillas de Sésamo

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / ton	%	US\$ / ton	%
Pre embarque				
Costo Bolsa Exportación	0,00		0,00	
Consolidación	0,00		0,00	
Certificado Fitosanitario del SENAVE	0,00		4,07	
Demora en Obtención de Certificado	0,00		4,53	
Merma en el transporte	0,00			
Sobrecostos Pre-embarque	0,00	0%	8,67	100%
Transporte Terrestre				
Flete desde Planta a Puerto	0,00		0,00	
Seguro	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Puerto				
Tasa por Servicio Portuario	0,00		0,00	
Camionaje	0,00		0,00	
Sobrecostos Puerto	0,00	0%	0,00	0%
Aduana				
Certificado de Carga	0,00		0,251	
Demoras por tramitación Certificado de Carga	0,00		2,715	
Apertura registro	0,00		0,000	
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,000	
Fotocopias Documentos	0,00		0,308	
Inspección Aduanera	0,00		0,982	
Gastos varios	0,00		0,885	
Precinto aduanero	0,00		0,000	
Certificado de Origen	0,00		0,385	
Honorarios Despachante de Aduana	3,17		0,000	
Sobrecostos Aduana	3,17	37%	5,50	63%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0,00		0,00	
Emisión de Conocimiento de Embarque	0,00		0,00	
Logistic fee	0,00		0,00	
Estiba	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0,00	0%	0,00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	3,2	18%	14,2	82%

Ahorro Potencial

US\$ / ton

Costo Actual	\$ 76,29
Sobrecosto	\$ 17,35
Costo sin Sobrecostos	\$ 58,94

Análisis Macro

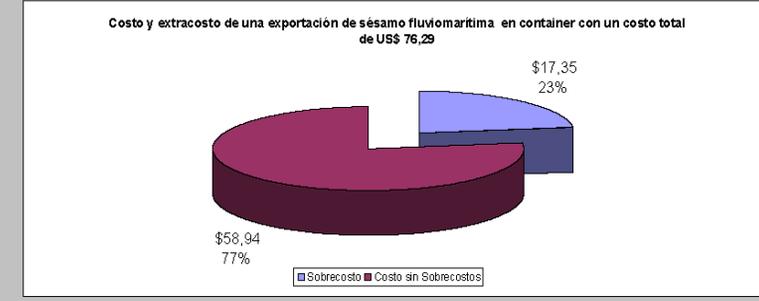
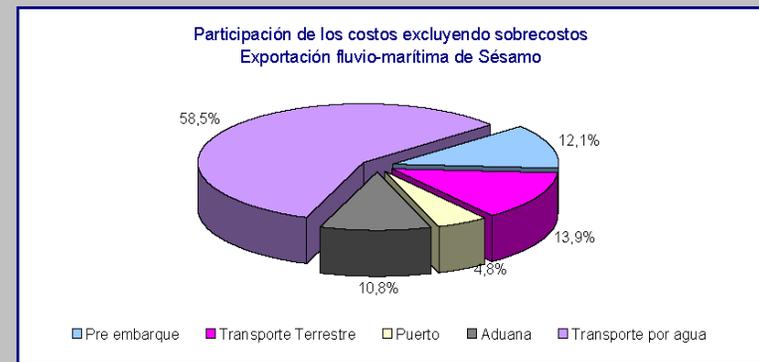
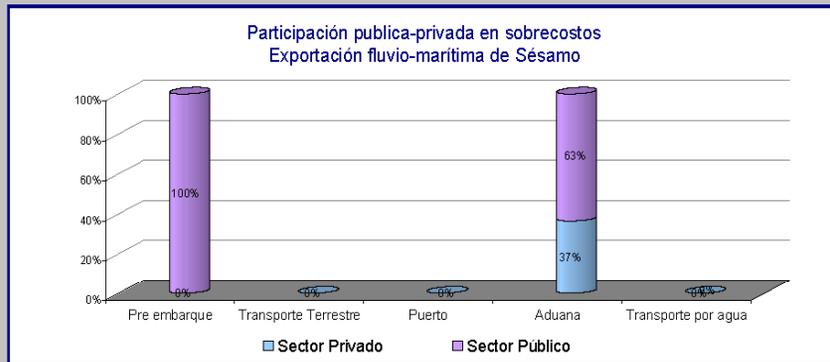
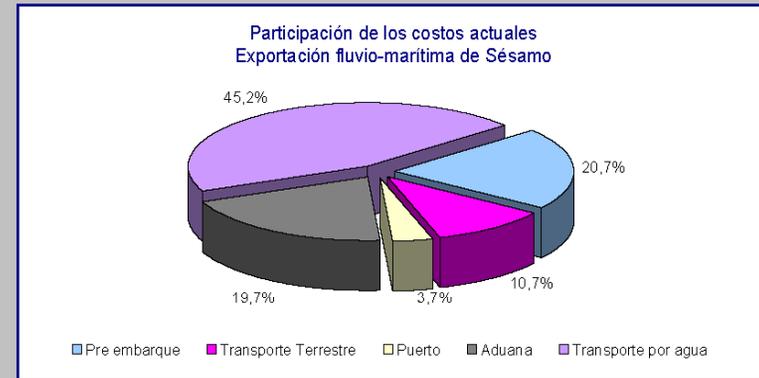
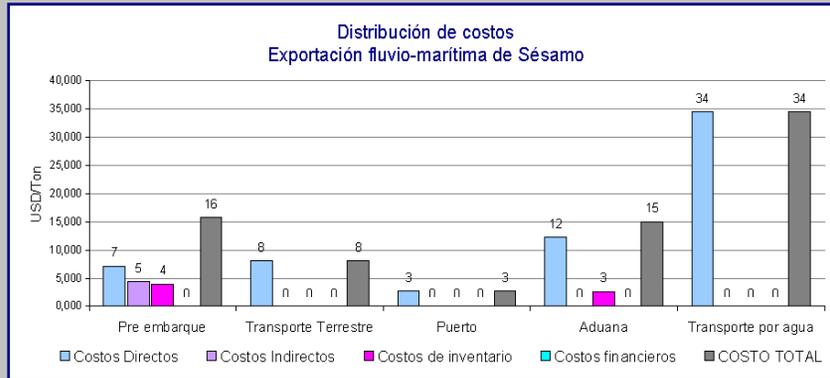
Volumen Exportado 2005 toneladas

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	489.809	268.905	220.904
Transporte Terrestre	253.193	0	253.193
Puerto	86.900	0	86.900
Aduana	486.626	268.792	197.835
Transporte por Agua	1.068.427	0	1.068.427
Cobranza	2.364.955	537.897	1.827.258
Total	4.729.909	1.075.393	3.654.516

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semillas de Sésamo

Graficos



IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor Exportación de Semilla de Soja a Granel

Información General		Suposiciones	
Producto	Semilla de Soja a Granel	Tasa de Interés Diaria	0,030%
Corredor	Fluvio Marítimo Nueva Palmira/Rosario - Rotterdam	Porcentaje de Valor de la Carga	0,200% Valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la Carga	220 US\$/ton (Rosario)	Tipo de Cambio	5,400 Gs. / US\$
Volumen de la Carga	1.600 Ton / barcaza 28 Ton / camión	Valor Promedio del Flete Terrestre	0,680 US\$ / km
		Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
		Costos Directos por Ton.	Costos Indirectos por Ton.	Tiempo de Demoras	Costo de inventario (tiempo)	Costo financieros		Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público	
		US\$/ton	US\$/ton	horas	US\$/ton	US\$/ton			US\$/ton	US\$/ton		
Pre embarque	Demoras desde Finca a Silo			3	0,055	0,643	Demora por exceso de controles viales		0,055		0,055	
	Sobrecosto por Ineficiencia						Costo por el atraso que ocasionan los controles		0,643		0,643	
	Flete desde Finca a Silo	2,914					Distancia promedio: 60 km, se considera ida y vuelta					
	Control de Calidad	0,250					Control de calidad que exigen clientes					
	Mermas en el Transporte		1,100				0,5% por ton		1,100	1,100		Mermas producidas por cargamento de granel
Transporte terrestre	Flete desde Silo a Puerto	12,143					Distancia promedio 250 km. Se considera ida y vuelta					
Puerto	Demora en acceso a Puerto			11	0,202		San 12 hs promedio se consideran 11 hs de demora		0,202	0,202		
	Sobrecosto por Ineficiencia			11		2,357	Costo de		2,357	2,357		
	Servicio Portuario Local	3,000										
Aduana	Certificado de Carga	0,004					35.187 Gs. por Certificado y Formulario	0,004			0,004	
	Demoras por Tramitación Certificado de Carga			72	1,320		Demoras generadas por tramitaciones de M. Mercante		1,320		1,320	
	Apertura de Registro	0,013					20 US\$ de Canon Informático					
	Canon informático por Despacho Aduanero	0,016					25 US\$ de Canon Informático					
	Fotocopias Documentos	0,005					8 US\$ Costo promedio por Despacho	0,005			0,005	
	Inspección Aduanera	0,026					42 US\$ por Embarque	0,026			0,026	
	Gastos varios	0,043					68 US\$ por Despacho	0,043			0,043	
	Precinto Aduanero	0,006					Se estima 20 precintos por barcaza, a Gs. 2.500 c/u.					
	Certificado de Origen	0,025					40 US\$ conforme escala tarifario	0,025			0,025	
Certificado Fitosanitario del SENAVE	0,077					415 Gs. por ton conforme Resolución SENAVE N°						
Honorarios de Despachante	0,378					Establecido en la Ley 220/93						
Transporte por agua	Flete Fluvial	18,000					Valor promedio por tonelada	2,000			2,000	
	Sobrecosto por falta de Dragado						Asumiendo que la barcaza podría llevar 200 ton más					
	Sobrecosto por demora en viaje			48	0,880		Asumiendo dos días de demora en viaje		0,880		0,880	
	Seguro	1,100					0,5% valor FOB hasta el Puerto de Tránsito					
	Emisión de Conocimiento de Embarque	0,028					44 US\$ (IVA incluido) por barcaza - B/L					
Servicio Portuario en trasbordo	3,200					Servicios prestados en puerto de trasbordo						
		41,226	1,100	148	2,457	3,000		2,103	6,557	3,659	5,001	

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor Exportación de Semilla de Soja a Granel

Análisis de las Categorías de Costo

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%						
Pre embarque	3,16	1,10	6	0,06	0,64	4,96	10,4%	0,00	1,80	1,80	20,8%	1,10	0,70
Transporte terrestre	12,14	0,00	0	0,00	0,00	12,14	25,4%	0,00	0,00	0,00	0,0%	0,00	0,00
Puerto	3,00	0,00	22	0,20	2,36	5,56	11,6%	0,00	2,56	2,56	29,5%	2,56	0,00
Aduana	0,59	0,00	72	1,32	0,00	1,91	4,0%	0,10	1,32	1,42	16,4%	0,00	1,42
Transporte por agua	22,33	0,00	48	0,88	0,00	23,21	48,6%	2,00	0,88	2,88	33,3%	0,00	2,88
	41,23	1,10	148	2,46	3,00	47,78	100%	2,10	6,56	8,66		3,66	5,00

Precio FOB por ton US\$ por ton

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FOB	2,3%	1,4%	0,8%
Relación Trans. Terrestre / FOB	5,5%	5,5%	0,0%
Relación Puerto / FOB	2,5%	1,4%	1,2%
Relación Aduana / FOB	0,9%	0,2%	0,6%
Relación Trans. Agua / FOB	10,5%	9,2%	1,3%
Relación (Valor FOB - Costo Total) / FOB	78,3%	25,7%	52,6%
Relación Extracostos / FOB	3,9%		
Relación Trans. Agua / FOB	8,2%		
Relación (Costo directo + indirecto) / FO	19,2%		
Relación Costo total / FOE	21,7%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor Exportación de Semilla de Soja a Granel

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / ton	%	US\$ / ton	%
Pre embarque				
Demoras desde Finca a Silo	0,00		0,06	
Sobrecosto por Ineficiencia	0,00		0,64	
Flete desde Finca a Silo	0,00		0,00	
Control de Calidad	0,00		0,00	
Mermas en el Transporte	1,10		0,00	
Sobrecostos Pre-embarque	1,10	61%	0,70	39%
Transporte Terrestre				
Flete desde Silo a Puerto	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Puerto				
Demora en acceso a Puerto	0,20		0,00	
Sobrecosto por Ineficiencia	2,36		0,00	
Servicio Portuario Local	0,00		0,00	
Sobrecostos Puerto	2,56	100%	0,00	0%
Aduana				
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,00	
Gastos varios	0,00		0,04	
Inspección Aduanera	0,00		0,03	
Apertura de Registro	0,00		0,00	
Certificado de Carga	0,00		0,00	
Demoras por Tramitación Certificado de Carga	0,00		1,32	
Precinto Aduanero	0,00		0,00	
Certificado de Origen	0,00		0,03	
Certificado Fitosanitario del SENAIVE	0,00		0,00	
Fotocopias Documentos	0,00		0,01	
Honorarios de Despachante	0,00		0,00	
Sobrecostos Aduana	0,00	0%	1,42	100%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0,00		0,00	
Sobrecosto por falta de Dragado	0,00		2,00	
Sobrecosto por demora en viaje	0,00		0,88	
Seguro	0,00		0,00	
Servicio Portuario en trasbordo	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0,00	0%	2,88	100%
COSTO TOTAL POR TON.	3,86	42%	5,00	58%

Ahorro Potencial

	US\$ / ton	%
Costo Actual Proceso de Exportación	\$ 47,78	122,13%
Extracostos Proceso de Exportación	\$ 8,66	22,13%
Costo posible sin extracostos	\$ 39,12	100,00%

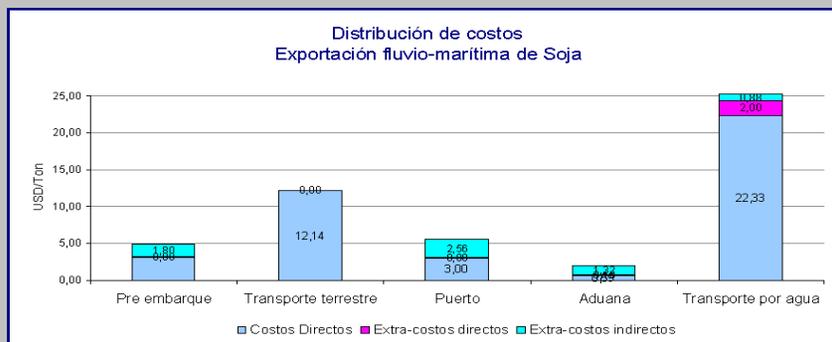
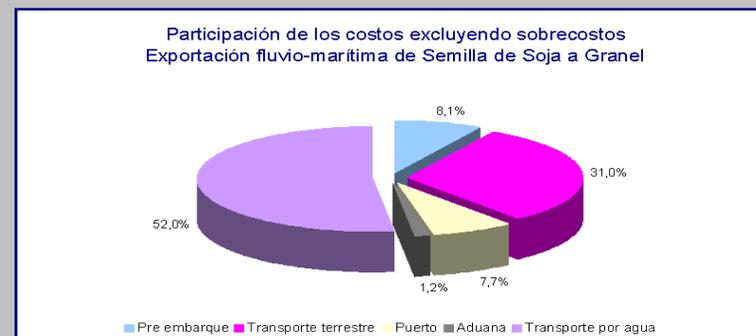
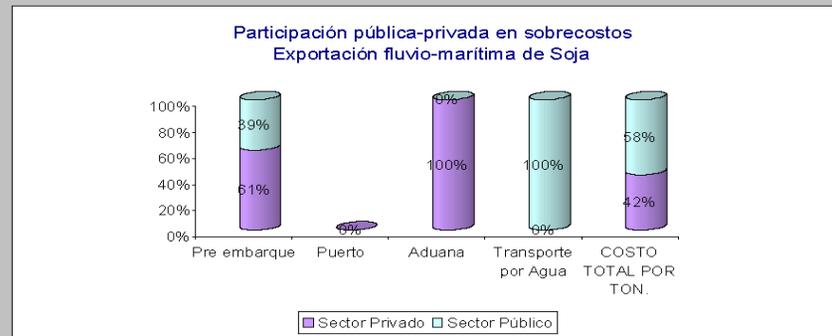
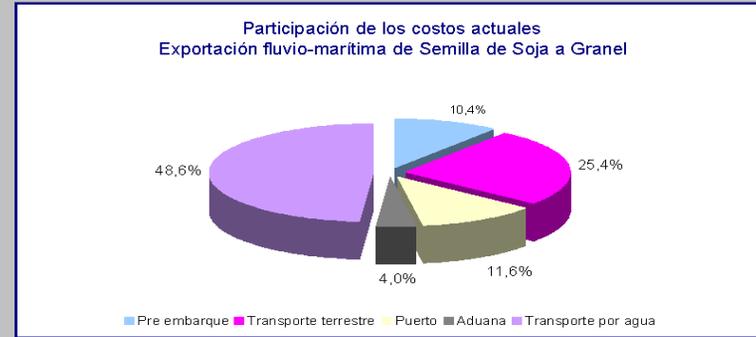
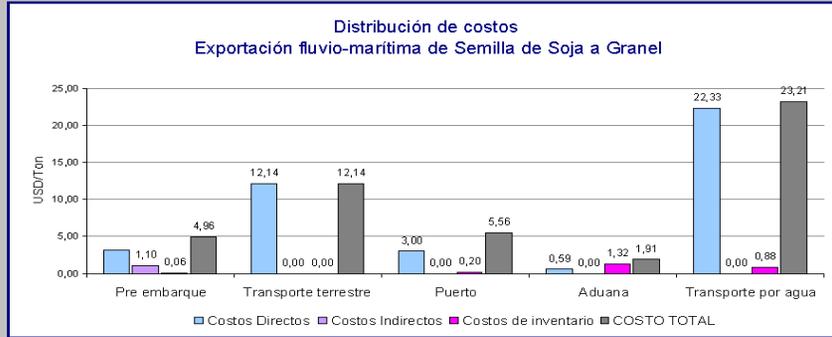
Análisis Macro

Volumen Exportado 2006

2.227.727 toneladas

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	11.054.300	4.005.135	7.049.165
Transporte Terrestre	27.050.971	0	27.050.971
Puerto	12.383.510	5.700.329	6.683.181
Aduana	4.258.493	3.169.660	1.088.833
Transporte por Agua	51.699.974	6.415.854	45.284.121
Total	106.447.248	19.290.978	87.156.270

Gráficos



IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semilla de Soja a Granel

Información General		Suposiciones	
Producto	Semilla de Soja a Granel	Tasa de Interés Diaria	0,30%
Corredor	Via Terrestre Ciudad del Este - Cascavel (Brasil)	Porcentaje de Valor de la Carga	0,300% valor FOB de la carga / día de demora
Valor FCA de la Carga	213 US\$ / ton	Tipo de Cambio	5,400 Gs. / US\$
Valor FCA de la Carga	5,964 US\$ / camión	Valor Promedio del Flete Terrestre	0,680 US\$ / km
Volumen de la Carga	28 Ton / camión	Lucro Cesante	6 US\$ / hora por lucro cesante

Proceso de Exportación

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCIÓN DEL COSTO	EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS		RESPONSABILIDAD		COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario (ftiempo)	Costos financieros		Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	Sector Privado	Sector Público	
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton			US\$ / ton	US\$ / ton		
Pre embarque	Demoras desde Finca a Silo			3	0,08		Demora por exceso de controles viales		0,080		0,080	
	Sobrecosto por Ineficiencia					0,643	Costo por el atraso que ocasionan los controles		0,643		0,643	Este sobrecosto se deduce del mantenimiento del parque automotor
Transporte terrestre	Flete desde Finca a Silo	2,914					Distancia promedio: 60 km, se considera ida y vuelta					
	Control de Calidad	0,100	0,213				Control de calidad que exigen clientes		0,213	0,213		
Aduana	Mermas en el transporte						0,1% por ton					
	Flete desde Silo a Destino	22,000					Costo promedio desde Silo a Cascavel					
Aduana	Comisión Transportadora	2,000					Tramitación por uso de parque automotor brasilero					
	Seguro	1,065					0,5% valor FOB de la Carga					
	Apertura de Registro	0,714					20 US\$ de Canon Informático					
	Canon Informático por Despacho Aduanero	0,893					25 US\$ de Canon Informático					
	Fotocopias Documentos	0,286					8 US\$ Costo promedio por Despacho	0,286			0,286	
	Inspección Aduanera	1,653					250.000 Gs. Costo promedio por visita aduanera	1,653			1,653	
	Gastos varios	1,190					180.000 Gs. Gasto promedio por Despacho	1,190			1,190	
	Precinto Aduanero	0,926					Se estima 2 precintos por contenedor, a Gs. 2.500 c/u.					
	Certificado de Origen	0,357					10 US\$ conforme escala tarifario	0,357			0,357	
	Inspección Fitosanitario del SENAVE	0,077					415 Gs. por ton conforme Resolución SENAVE N° 171/06					
	Tasa por Servicio Portuario en frontera seca	0,200					0,20 US\$ por tonelada - Tasa ANNP	0,200			0,200	
	Estacionamiento	0,365					US\$ 10,22 Costo por estacionamiento 12 hs.	0,365			0,365	
	Cruce de Frontera (varios Brasil)	2,214					62 US\$ en promedio por Camión	2,214			2,214	
	Demora paso de frontera			12	0,320		Son 12 hs promedio por habilitación de puente en horario nocturno		0,320		0,320	
Sobrecosto por Ineficiencia			12		2,571	Costo de tener parado el camión, en el paso de frontera		2,571		2,571		
Otros (permisos brasileros)	0,560					Gestión de permisos en el lado Brasilero						
Honorario Despachante de Aduana	1,892					Establecido en la Ley 220/93						
		39,407	0,213	30	0,399	3,214		6,266	3,827	0,213	9,880	10,093

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semilla de Soja a Granel

Análisis de las Categorías de Costo

por tonelada

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		VALOR SIN EXTRACOSTOS	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico		
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%
Pre embarque	3,01	0,21	6	0,08	0,64	3,95	9,3%	0,00	0,94	0,94	9%	0,21	0,72	3,01	9,3%
Transporte terrestre	25,07	0,00	0	0,00	0,00	25,07	58,9%	0,00	0,00	0,00	0%	0,00	0,00	25,07	77,3%
Aduana	10,61	0,00	24	0,32	2,57	13,50	31,8%	6,27	2,89	9,16	91%	0,00	9,16	4,35	13,4%
	38,69	0,21	30	0,40	3,21	42,52	100%	6,27	3,83	10,09	100%	0,21	9,88	32,43	100%

Valor FCA de la Carga

213 US\$ por tonelada

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relación Pre embarque / FCA	1,9%	1,4%	0,4%
Relación Trans.Terrestre / FCA	11,8%	11,8%	0,0%
Relación Aduana / FCA	6,3%	2,0%	4,3%
Relación (Valor FCA - Costo Total) / FCA	80,0%	84,8%	-4,7%
Relación Extracostos / FCA	4,7%		
Relación Trans.Terrestre / FCA	11,8%	11,8%	0,0%
Relación Costo Directo Total / FCA	18,2%		
Relación CGT + Costo Inv y Fin / FCA	20,0%		

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Corredor de Exportación de Semilla de Soja a Granel

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Público	
	US\$ / tonelada	%	US\$ /tonelada	%
Pre embarque				
Demoras desde Finca a Silo	0,00		0,08	
Sobrecosto por Ineficiencia	0,00		0,64	
Flete desde Finca a Silo	0,00		0,00	
Control de Calidad	0,00		0,00	
Mermas en el transporte	0,21		0,00	
Sobrecostos Pre-embarque	0,21	23%	0,72	77%
Transporte Terrestre				
Flete desde Silo a Destino	0,00		0,00	
Comisión Transportadora	0,00		0,00	
Seguro	0,00		0,00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0,00	0%	0,00	0%
Aduana				
Apertura de Registro	0,00		0,00	
Canon informático por Despacho Aduanero	0,00		0,00	
Fotocopias Documentos	0,00		0,29	
Inspección Aduanera	0,00		1,65	
Gastos varios	0,00		1,19	
Precinto Aduanero	0,00		0,00	
Certificado de Origen	0,00		0,36	
Inspección Fitosanitario del SENAVE	0,00		0,00	
Tasa por Servicio Portuario en frontera seca	0,00		0,20	
Estacionamiento	0,00		0,37	
Cruce de Frontera (varios Brasil)	0,00		2,21	
Demora paso de frontera	0,00		0,32	
Sobrecosto por Ineficiencia	0,00		2,57	
Otros (permisos brasileros)	0,00		0,00	
Honorario Despachante de Aduana	0,00		0,00	
Sobrecostos Aduana	0,00	0%	9,16	100%
COSTO TOTAL POR TON.	0,21	2%	9,88	98%

Ahorro Potencial

US\$ / ton

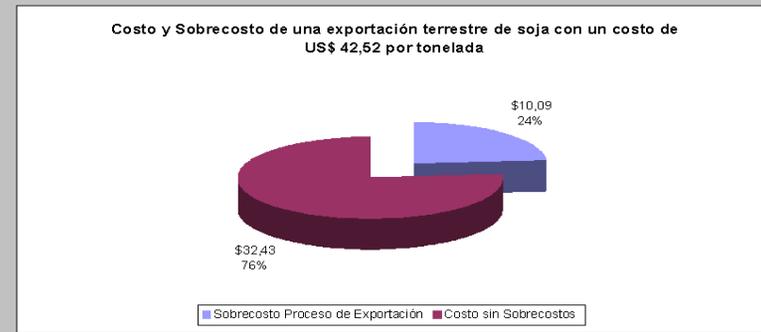
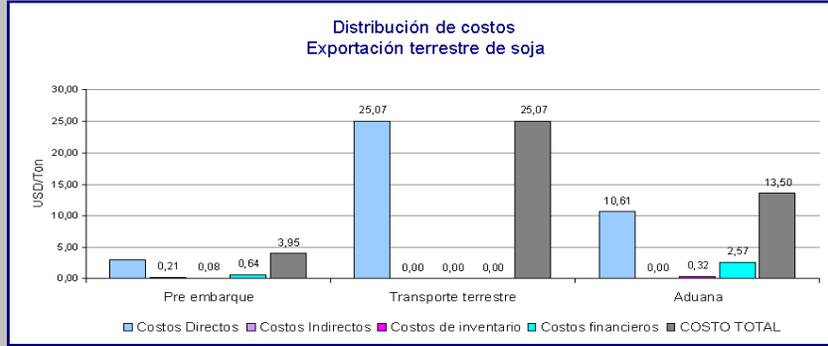
Costo Actual Proceso de Exportación	\$ 42,52
Sobrecosto Proceso de Exportación	\$ 10,09
Costo sin Sobrecostos	\$ 32,43

Análisis Macro

Volumen Exportado 2006: toneladas

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	\$ 126.345,27	\$ 29.930,33	\$ 96.414,94
Transporte Terrestre	\$ 801.729,09	\$ -	\$ 801.729,09
Aduana	\$ 431.958,83	\$ 292.895,38	\$ 139.063,45
Total	\$ 1.360.033,19	\$ 322.825,71	\$ 1.037.207,48

Graficos



SECCION 3. ÍNDICE DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

3.A. INTRODUCCIÓN

El Índice de Precios del Transporte Terrestre de Cargas (IPT) es una herramienta que permitirá determinar la evolución del comportamiento de dicho transporte en el Paraguay. Su elaboración fue realizada a partir de un modelo utilizado con buenos resultados, en varios países sudamericanos como indicador de las variaciones relativas a los componentes que forman el costo del transporte y puede ser utilizado como herramienta facilitadora de acuerdos, entre partes (cargador/operador) para los ajustes en los contratos de servicio.

3.B. SUPUESTOS DEL MODELO

El IPT está basado en una serie de supuestos que se presentan a continuación:

- a. Se han considerado como base de la medición dos camiones: uno de 360 CV con tractor y acoplado, y otro de 130 CV. Ambos permiten el transporte de mercaderías tanto de larga distancia como el transporte urbano. La elección de este material rodante determina, no solamente los valores de esta inversión, sino también las demás variables a las cuales se sigue en el IPT:
 - El combustible
 - El mantenimiento preventivo y correctivo
 - Los lubricantes
 - Los neumáticos
 - Los impuestos
 - Los seguros
- b. El personal considerado, tanto como chofer y como mecánico, son profesionales en sus áreas que cobran salarios según las normas legales establecidas, tanto a nivel de provisiones por eventuales contingencias laborales (despido, vacaciones, etc.), como a nivel de seguridad social; y según las características propias de la empresa que los contrate. Normalmente, los salarios son abonados con una proporción fija y otra variable. La porción variable está relacionada a la productividad del trabajador establecida en guaraníes por kilómetro o algún cálculo similar. La unidad familiar considerada está constituida por dos miembros con dos hijos. Esto es particularmente importante para la bonificación familiar establecida legalmente.
- c. Se establecen valores de depreciación sobre material rodante usado y el porcentaje de costo sobre el valor remanente del vehículo hasta alcanzar un valor fijo sobre el valor considerado de venta como hierro viejo. Uno de los descubrimientos más interesantes de este trabajo fue que en Paraguay es casi nula la venta de camiones nuevos.
- d. Los valores financieros son ajustados según la variación de la tasa de interés diaria para créditos comerciales.

Todos estos valores tienen un seguimiento mensual y son actualizados según un listado de proveedores de información.

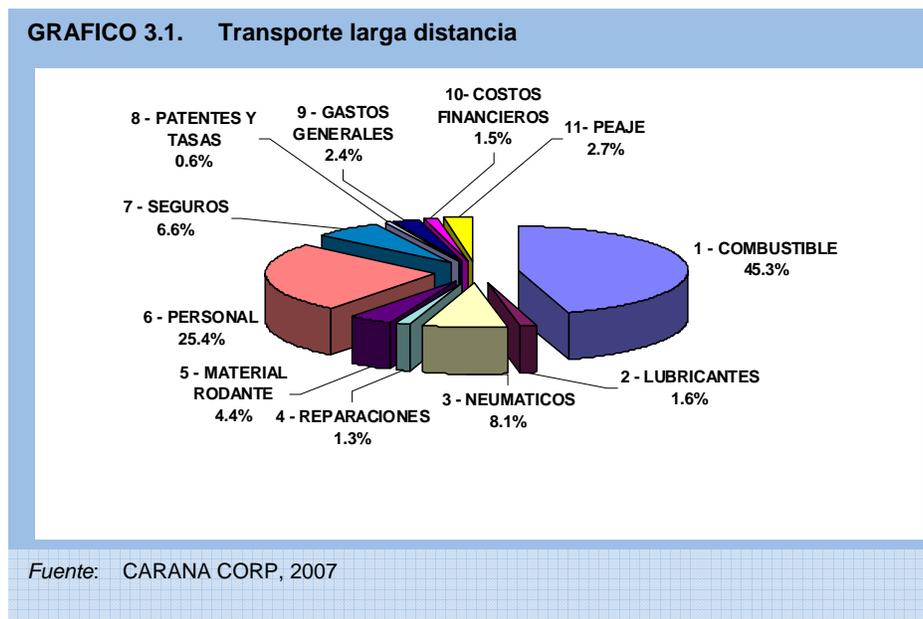
La publicación mensual contemplará los costos que se presentan en la tabla siguiente:

TABLA 3.1 AUMENTO RELATIVO PRODUCIDO EN LOS PRECIOS	
Rubro	Porcentaje
a. Combustibles	%
b. Lubricantes	%
c. Neumáticos	%
d. Reparaciones	%
e. Material Rodante	%
f. Personal	%
g. Seguros	%
h. Patentes y Tasas	%
i. Costo Financiero	%
j. Gastos Generales	%
k. Peaje	%
Incidencia Costo General del Mes	%
Promedio General Acumulado Año 2007	%

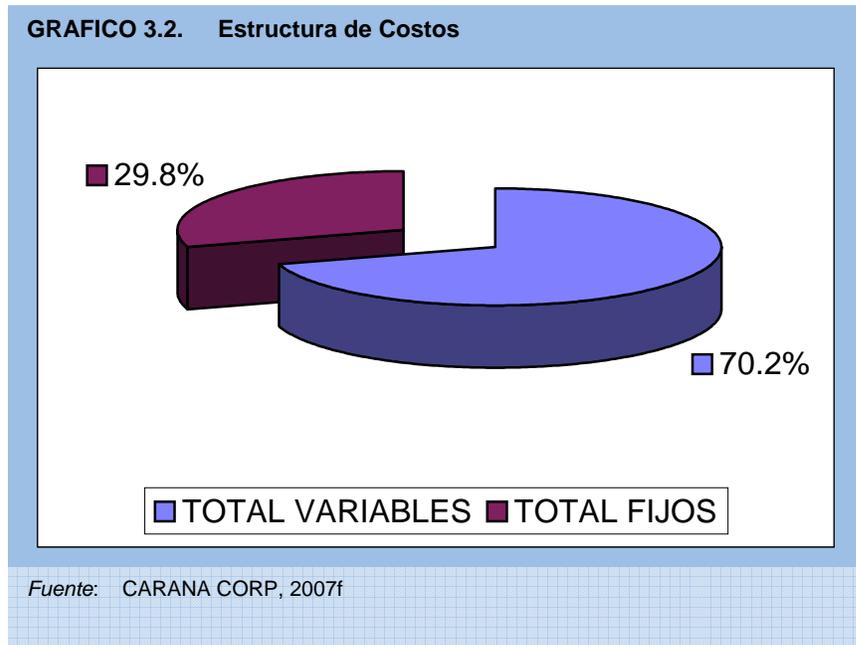
3.C. CONCLUSIONES

Las conclusiones más importantes de la utilización del índice son las siguientes:

- d. A diferencia de otros países, en el transporte carretero paraguayo el combustible es el costo que tiene mayor peso entre todos los considerados, con un 45,3% del total de costos, siendo el costo de personal el que le sigue en orden de importancia.

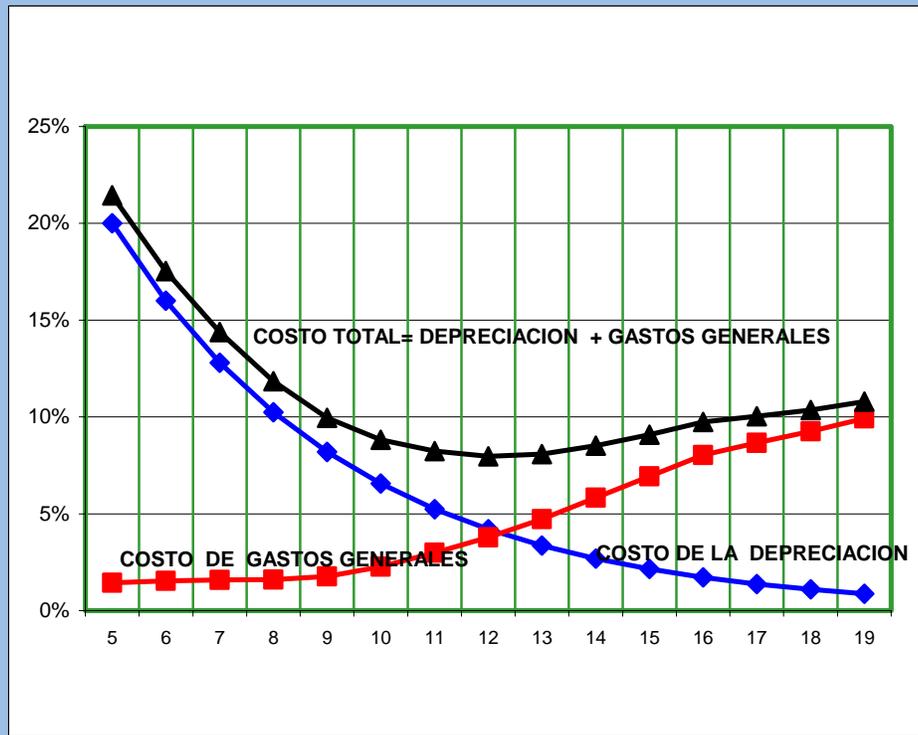


- e. Los costos variables del transporte representan un 70,2% del total de costos incurridos en el servicio.



- f. En general, solamente se cobran los valores financieros emergentes del servicio, que representan más o menos el valor de los costos variables. El valor del material rodante no es contemplado en la formación del precio final del servicio, por lo cual el transportista no puede reponer su bien de capital cuando el mismo se ha depreciado, ya que dicho capital ha sido “regalado” al cliente. El resultado final de esta práctica y falta de preparación, sobre todo en el caso de los “fleteros”, es que los precios de estos son menores, a costa de la calidad del servicio y de la seguridad del tránsito en las calles y rutas del país. Por esta razón, las depreciaciones tienen una participación más importante en el total de costos operativos, como se puede notar en el gráfico de abajo.

GRAFICO 3.3 Estructura de Costos Operativos en el tiempo



Fuente: CARANA CORP, 2007f

- g. Considerando el gráfico anterior, podemos notar que la edad óptima para la reventa de un equipo se encuentra en los 12 años en el Paraguay, asumiendo que la unidad fuera adquirida con 5 años de antigüedad.
- h. Se ha determinado que una parte importante del parque automotor de camiones en Paraguay tiene restricciones propias de la escala de las operaciones de transporte que llevan adelante. Las distancias máximas recorridas oscilan entre los 300 y 500 km., lo cual hace que los camiones difícilmente puedan superar la barrera de los 10.000 Km. mensuales que hace que las unidades alcancen su mayor rentabilidad. Una resultante de esta situación es la compra de camiones usados que hacen que los costos no se puedan elevar fuera de parámetros inmanejables por las empresas del rubro, ya que los precios relacionados no son pagables por los clientes.
- i. La realización de distancias mensuales sub-óptimas por parte del transporte automotor le obliga a abaratar sus costos. Dado que uno de los insumos financieramente más importantes es el valor del material rodante, no se puede hacer frente a la compra de camiones 0 km. Esta es la explicación de que se verifiquen limitadísimas transacciones en camiones nuevos y que gran parte de los transportistas prefieran unidades usadas
- j. La alternativa que se le presenta a un país mediterráneo, pequeño y con pocas rutas pavimentadas es la posibilidad de que sus unidades de transporte puedan realizar fletes vinculados al comercio internacional. Sin embargo, el tiempo perdido en las Aduanas de los distintas fronteras, hace que las velocidades promedio se reduzcan significativamente, perdiendo competitividad el transporte nacional.

SECCION 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este capítulo se resumen las principales conclusiones y recomendaciones.

4.A. CONCLUSIONES

4.A.1. Eliminación de sobre costos

4.A.1.1 Eliminación de los trámites aduaneros innecesarios para el ingreso – salida de contenedores de las terminales portuarias.

En base al análisis efectuado, se concluye que la práctica actualmente desarrollada afecta la competitividad del comercio exterior. El impacto negativo en el comercio de este marco reglamentario ha sido calculado en 2,5 millones de US\$ anuales. Este parámetro es sumamente conservador, por cuanto se posee la evidencia de que debido a efectos indirectos este factor de obsolescencia normativa resulta en un impacto mayor.

4.A.1.2 Informatización del proceso de obtención de waivers, y eliminación de los requisitos requeridos en aquellos casos en que las mercaderías exportadas o importadas sean operadas en naves de bandera paraguaya.

En base al análisis efectuado, se concluye que la práctica burocrática actualmente aplicadas, representa un impacto para el comercio exterior de 7,3 millones de US\$ anuales y que afecta el comercio exterior paraguayo. Este parámetro es sumamente conservador, por cuanto se posee la evidencia de que debido a efectos indirectos se resulta en un impacto mayor.

4.A.1.3 Eliminación de la duplicación de cargos en gestiones por canon informático y apertura de registro.

En base al análisis efectuado, se concluye en primer lugar que, no existe una duplicación entre estos dos trámites, pero se observa una duplicación entre el trámite documental físico y el informático y, por otro lado que, la legalidad de la aplicación de la Tasa del INDI debe ser verificada conforme a derecho por las autoridades respectivas.

4.A.2. Índice de transporte terrestre de cargas

En este particular se llega a la conclusión de que, la herramienta desarrollada e instalada en la CNCSP, puede ser de gran utilidad para el sector público y privado para tanto el análisis de las políticas públicas sectoriales a aplicar, como también para el uso cotidiano de los usuarios y prestadores de servicio en su gestión de contratación.

4.A.3. Revisión y perfeccionamiento de los modelos

Respecto a esta labor, se concluye que la auditoría y la preparación del Manual del Usuario, sumado esto, a la labor de entrenamiento del personal de la CNCSP, posibilitarán que esta institución pueda operar y actualizar el presente modelo al efecto posibilitar por un lado la identificación de los cuellos de botella del transporte y la logística. Esta herramienta se considera que será de utilidad para el sector público y privado para tanto el análisis de las

políticas públicas sectoriales y medidas de remediación a aplicar, como también para el uso cotidiano de los usuarios y prestadores de servicio en su gestión de comercialización.

4.B. RECOMENDACIONES

4.B.1. Eliminación de sobrecostos

4.B.1.1 Eliminación de los trámites aduaneros innecesarios para el ingreso – salida de contenedores de las terminales portuarias.

Se recomienda proceder en el inmediato plazo a eliminar los trámites innecesarios a través de una normativa del Poder Ejecutivo y luego en el corto plazo modificar la legislación correspondiente para perfeccionar esta operatoria.

4.B.1.2 Informatización del proceso de obtención de waivers, y eliminación de los requisitos requeridos en aquellos casos en que las mercaderías exportadas o importadas sean operadas en naves de bandera paraguaya.

Se recomienda en el inmediato plazo proceder a discontinuar la tramitación documental física respectiva e informatizar la misma. En el corto plazo proceder a modificar la legislación correspondiente para perfeccionar esta operatoria.

4.B.1.3 Eliminación de la duplicación de cargos en gestiones por canon informático y apertura de registro.

Se recomienda impulsar la discontinuación de la tramitación documental física, en todos los casos en los cuales exista una opción informática y considerar la suspensión de la aplicación del cargo correspondiente al INDI.

4.B.2. Índice de transporte terrestre de cargas

Se recomienda que la CNCSP, proceda a lograr una continuidad en la elaboración de este índice y que el mismo sea sistemáticamente publicado. Se recomienda también proceder al análisis periódico de sus resultados, a implementar un sistema de auditoría del mismo y a proceder a efectuar análisis periódicos de la series al efecto de impulsar medidas sectoriales. Asimismo la CNCSP, debería considerar la prestación de servicios a medida con este modelo a usuarios y prestadores de servicios.

4.B.3. Revisión y perfeccionamiento de los modelos

Se recomienda que la CNCSP de continuidad al mantenimiento y actualización de estos modelos y que sus resultados sean periódicamente publicados. Se recomienda también proceder al análisis periódico de sus resultados, a implementar un sistema de auditoría y a proceder a efectuar análisis periódicos de sus resultados al efecto de impulsar medidas sectoriales. Asimismo la CNCSP, debería considerar la prestación de servicios a medida de estos modelos a usuarios y prestadores de servicios.

ANEXOS

ANEXO A: BIBLIOGRAFIA

- BLOCH Roberto D. (1996), "Transporte Multimodal. Análisis jurídico y operativo de un sistema de transporte integrado". Editorial AD-Hoc. Buenos Aires.
- CACERES FARIAS José de Jesús (2005), "Código Aduanero Comentado, con su reglamentación". Ediciones Librería El Foro S.A. Asunción.
- CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Centro Internacional de Estudios Judiciales – División de Investigación, Legislación y Publicaciones, (2001). "Digesto Normativo de Derecho de la Navegación – Hidrovia, Tomo II". Asunción.
- FERREIRA BRUSQUETTI, Manuel y VASCONSELLOS, Arsenio (2006):" Estudio de la Cadena de la Carne en Paraguay", Fundación Desarrollo en Democracia. Paraguay.
- GONZALEZ-LEBRERO Rodolfo A. (2000), "Manual de Derecho de la Navegación". Ediciones Desalma, Buenos Aires.
- GABALDON GARCIA José Luis y RUIZ SOROA José María (1999), "Manual de Derecho de la Navegación Marítima". Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. Madrid.
- GUÍA DE PROCEDIMIENTOS. Acuerdo CPC (11 de Julio de 2001).
- HUMMELS David (2001): "*Time as a trade barrier*" Purdue University. Estados Unidos
- INTERCONTINENTAL EDITORA (2005), "Legislación Fluvial y Marítima". Asunción.
- MUSSO Juan (1978) "Manual de Economía Marítima". Lima
- NORDAS, H.K.E. PINALI and M. GELOSO GROSSO (2006), "Logistic and Time as a Trade Barrier", OECD Trade Policy Working Papers, N° 35, OECD Publishing.
doi:10.1787/664220308873.
- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974 enmendado), Código de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, aprobado por Ley No. 2367 del 6 de mayo de 2004.

LEGISLACION NACIONAL DE APOYO Y CONSULTA

a. Constitución Nacional – Año 1992

b. ACUERDOS Y CONVENIOS

- Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y sus seis Protocolos Adicionales, aprobado por Ley N° 269/93, de fecha 13 de diciembre de 1993.
- Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores, 1972, enmendado.

c. LEYES

- Ley Nº 295/71 “Transporte Fluvial y Marítimo - Reserva de Cargas para las Embarcaciones de Bandera Nacional – Aprobación del Decreto-Ley Nº 43/71”
- Ley Nº 904/81 “Estatuto de las Comunidades Indígenas”
- Ley Nº 1.356/88 “Qué actualiza los aranceles por prestación de servicios a cargo del Ministerio de Agricultura y Ganadería”
- Ley Nº 123/92 “Que adopta nuevas normas de protección FITOSANITARIA”
- Ley Nº 160/93 “Que establece tasas y/o habilitación de servicios conexos y complementarios a la actividad naviera”
- Ley Nº 220/93 “De arancel profesional de los Despachantes de Aduanas”
- Ley Nº 808/96 “Que declara obligatorio el Programa Nacional de Erradicación de la Fiebre Aftosa en todo el territorio nacional”
- Ley Nº 1.844/01 “De Arancel Consular”
- Ley Nº 2.422/04 “Código Aduanero”
- Ley Nº 2.459/04 “Que crea el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas - SENAVE”
- Ley Nº 2.533/04 “Que modifica parcialmente la Ley Nº 1.844 del 5 de diciembre de 2001 "Del Arancel Consular”.
- Ley Nº 2.655/05 “Que modifica el inciso a) del artículo 14 de la Ley Nº 808/96.

d. DECRETOS

- Decreto Nº 27.371/81 “Reglamentación de la Ley Nº 295/71 que establece la Reserva de Cargas – Normas para su aplicación”
- Decreto Nº 19.149/87 “Por el cual se establecen remuneraciones extraordinarias para funcionarios aduaneros”
- Decreto Nº 15.830/92 “Por el cual se autoriza a la Dirección General de Aduanas la habilitación de un Sistema Informático suministrado por el Centro de Despachantes de Aduana”
- Decreto Nº 1.052/93 “Por el cual se modifica el Artículo 4º del Decreto Nº 19.149/87”
- Decreto Nº 13.960/96 “Que designa las entidades habilitadas a emitir Certificado de Origen de los productos nacionales de exportación”
- Decreto Nº 1.132/98 “Por el cual se deroga el Decreto Nº 22.024 del 22/07/98 y se faculta al Ministerio de Hacienda a actualizar el canon informático y fijar costos de servicio”
- Decreto Nº 13.652/01 “Por el cual se crea la Ventanilla Única del Exportador”
- Decreto Nº 16.217/02 “Por el cual se modifican y actualizan las tarifas a ser aplicadas por la Administración de Navegación y Puertos en concepto de prestación de servicios portuarios y de asistencia a la navegación”
- Decreto Nº 19.225/02 “Por el cual se modifica el Artículo 2º del Decreto Nº 13.960/96”
- Decreto Nº 16.853/02 “Por el cual se actualiza aranceles percibidos por el MAG”
- Decreto Nº 18.570/02 “Por el cual se modifica parcialmente el Decreto Nº 16.853/02”
- Decreto Nº 1.828/04 “Por el cual se establece el precio mínimo de referencia en concepto de flete de transporte de cargas”
- Decreto Nº 3.432/04 “Por el cual se establece el procedimiento administrativo a ser aplicado en la tramitación de documentos de mercaderías exportados o importados por el Paraguay, a través de las zonas y depósitos francos en el exterior del país, concedidos por Convenios Bilaterales a la República del Paraguay”
- Decreto Nº 3.069/04 “Por el cual se actualizan aranceles establecidos por la Ley Nº 1.356/88 y los Decretos Nº 16.853/02, 18.570/02 y 646/02, respectivamente”
- Decreto Nº 4.672/05 “Reglamento del Código Aduanero”
- Decreto Nº 5.045/05 “Por el cual se reglamenta el inciso z) del Artículo 9 de la Ley Nº 2.459/04”

- Decreto N° 5.169/05 “Por el cual se autoriza a la Dirección Nacional de Aduanas a percibir el tributo aduanero por vía electrónica a través de la Red Bancaria Nacional
- Decreto N° 6.227/05 “Por el cual se modifica parcialmente y se amplía el Artículo 1º del Decreto N° 16.217/02”
- Decreto N° 8.125/06 “Por el cual se modifica y se amplía el artículo 1º, Numeral 4.4 del Decreto N° 16.217/02”.

PAGINAS WEB CONSULTADAS

Administración Nacional de Navegación y Puertos: <http://www.annp.gov.py/temas.htm>

Alianza Consultores Tributarios: www.leyes.com.py

Banco Central del Paraguay: www.bcp.gov.py

Dirección Nacional de Aduana: www.aduana.gov.py

Ministerio de Industria y Comercio: www.mic.gov.py

Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones: www.mopc.gov.py

SENACSA: www.senacsa.gov.py

SENAVE: www.senave.gov.py

CAPECO: www.capeco.org.py

ANEXO B: GLOSARIO DE TERMINOS

Aclaración: El presente Glosario es una relación de términos empleados en el trabajo desarrollado, que incluye el estudio de los sobrecostos y los modelos de corredores, así como también los términos cotidianos empleados en el Comercio Exterior.

Acompañamiento: Procedimiento por el cual el Guarda de Aduanas acompaña la totalidad de la partida de carga, las unidades de carga y los medios de transporte que la conducen como parte del sistema de control aduanero. El acompañamiento tiene un costo que recae en la etapa Aduana del Modelo.

Análisis del MAG: Verificación que realiza el Ministerio de Agricultura (MAG) con el fin de comprobar que la mercadería coincide en cantidad, calidad y tipo con la declarada, así como también que no esté prohibido su ingreso al país.

Apertura de Registro: Proceso aduanero que consiste en la presentación de la declaración de llegada/salida del medio de transporte y de las mercaderías consignadas en los documentos de transporte que las ampara. Es efectuada por el transportista o su Agente de Transporte.

APIM: Certificado denominado “Autorización Previa de Importación para Plaguicidas, Fertilizantes y Afines”, expedido por el SENAVE, con un costo establecido por la Resolución Nº 171 de la mencionada Institución, de fecha 30 de junio de 2.006.

Bolsa: Saco empleado para transportar productos, ya sea en operaciones de recolección, transporte, exportación, etc. Tiene aplicación en ciertos productos de exportación, implicando su utilización un costo más para el exportador.

Camionaje: Costo que se asume por el movimiento de los contenedores en el puerto.

Canje B/L: Costo del cambio del Conocimiento de Embarque marítimo al Conocimiento de Embarque fluvial pagado por el importador de la mercadería.

Canon Informático: Prestación pecuniaria que se abona por el usufructo del sistema Informático SOFIA de la Dirección Nacional de Aduanas.

Carga FCL (Full Container Load): Cuando un cargador dispone de una cantidad de mercancía suficiente que, por peso o volumen, puede llenar un contenedor (o está dispuesto a pagar el precio de transporte en el contenedor como si estuviera lleno), se dice que tiene una carga completa de contenedor. El cargador lo cierra y entrega al transportista.

Carga LCL (Less than Container Load): Cuando el cargador no dispone de mercancía suficiente para llenar un contenedor completo, se dice que tiene una carga parcial de contenedor o LCL. Las compañías consolidadoras de carga son las que se ocupan de combinar las partidas de varios cargadores.

Certificado de Carga de Importación/Exportación: Documento de trámite previo al proceso aduanero realizado en la Dirección General de la Marina Mercante, por cuyo registro y emisión se abona una tasa que se traslada al importador o exportador o a sus representantes.

Certificado de Origen: Documento que se exige con el objeto de acreditar la procedencia y origen de las mercaderías. Los organismos autorizados a expedir Certificados de Origen en Paraguay, son: Cámara de Comercio y Servicios del Paraguay, Unión Industrial Paraguaya, Federación Paraguaya de Madereros, Cámara Algodonera del Paraguay, Cámara Paraguaya de Exportadores de Cereales y Oleaginosas.

Conocimiento de Embarque: Es la formalización del contrato de transporte que se celebra entre el Transportista y el Cargador (Bill of Lading – B/L). Documento adoptado internacionalmente con el objeto de: a) servir de recibo de la mercancía, que tiene validez una vez firmado por el Capitán o la persona autorizada en representación del transportista; b)

servir de documento de título de propiedad de las mercaderías descritas en el mismo; c) servir como prueba de los términos y condiciones del transporte en que ambas partes han convenido.

El Conocimiento de Embarque debe contener: a) las marcas de identificación de la mercancía y de los contenedores, y el número de bultos, piezas, cantidad o peso de las mismas, que deben ser indicadas por el cargador; b) el orden y condición aparente de las mercancías. Asimismo en el Conocimiento se identifica el buque que realiza el transporte, destino de las mercaderías, fecha de embarque y precio del flete.

Consolidación: Proceso de carga y estiba de los productos en el contenedor, bajo control aduanero, cuyo costo (por la tarea de los jornaleros/estibadores y el uso de maquinarias) se repasa al exportador de la mercadería o a su representante.

Demoras Desde Finca a Silo: Es la tardanza en que incurre el transportista terrestre que realiza el acopio de la materia prima, debido, por ejemplo, a que la producción está en una zona geográfica extendida o por deficiencia de la red vial.

Demora en Acceso al Puerto: Es el tiempo de espera que transcurre desde la llegada del transporte al puerto y la entrega efectiva de la carga, cuando no puede ser descargada o embarcada por congestión del puerto o por no haber disponibilidad de depósitos.

Demora en Obtención del Certificado: Es el tiempo de espera para la obtención del/de los Certificado/s habiendo cumplido todo los procedimientos requeridos.

Demora en Obtención del Contenedor: Es la tardanza en la disposición del contenedor, para el proceso de carga, contando con la mercadería pronta para la consolidación.

Descarga del Camión en Planta: Incluye este concepto el costo de los jornaleros o del uso de las maquinarias utilizadas para la descarga del camión.

Desestiba: Consiste en la movilización (incluyendo manipuleo) del cargamento desde la bodega o cubierta del buque, para colocarla y distribuirla convenientemente de acuerdo a las condiciones de espacio en el muelle del puerto.

Conocimiento de Embarque: Costo de expedición del Conocimiento de Embarque por la Agencia Marítima

Estiba: Consiste en la movilización/distribución (incluyendo manipuleo) conveniente de la carga desde el muelle a las bodegas o cubierta del buque y su adecuada disposición en éste. La mercancía que va a ser estibada una sobre otra, debe tener indicaciones de cuál es la máxima estiba que puede soportar, y el cumplimiento de normas y costumbres relacionadas con el buen arrumaje.

Flete Desde Finca a Silo: El costo del transporte terrestre de la materia prima desde la finca de producción al Silo.

Flete Desde Silo a Centro de Acopio: El costo del transporte terrestre de la materia prima desde el Silo al Centro de Acopio

Flete Desde Silo/Centro de Acopio/Planta al Puerto: Es el costo del transporte terrestre de la mercadería a ser exportada desde el Silo/Centro de Acopio/Planta hasta el puerto para su embarque en el buque o las barcas.

Flete Fluvial: Es el precio estipulado por el alquiler de la bodega del buque para el transporte de carga que cobra el transportista al usuario, por la prestación del servicio de transporte en el tramo fluvial del traslado de la mercancía al puerto de destino. Está determinado por un conjunto de variables que inciden directamente en la determinación del costo que ocasiona la movilización y el manejo de una carga dada en una ruta determinada.

Flete Marítimo: El precio estipulado por el alquiler de la bodega del buque para el transporte de carga que cobra el transportista al usuario, por la prestación del servicio de transporte en el tramo marítimo del traslado de la mercancía desde el puerto de trasbordo al puerto de destino.

Flete Planta-Puerto: Costo del transporte de la carga (mercadería, contenedor, etc.), hasta el puerto para su embarque, percibido por el transportista terrestre.

Fotocopias de Documentos: Costo del pago de las fotocopias de documentos (el trámite requiere ocho copias) necesarios para la tramitación del Despacho de exportación o importación.

Gastos Administrativos e IVA y Tasa Aduanera en Transbordo: Incluye los gastos burocráticos y los impuestos a sufragar a ANNP y Aduana de Paraguay en concepto de reposición administrativa en el proceso de descarga y carga de la mercancía en el puerto de transbordo.

Gastos Varios: Costos extras generados durante el proceso de tramitación de la documentación de exportación/importación.

Honorarios Despachantes: Retribución percibida por los Despachantes de Aduanas por la prestación de sus servicios en la tramitación de los Despachos de Aduanas. Está regulada por la Ley N° 220/93.

Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.): Impuesto que grava la enajenación de bienes, la prestación de servicios y la importación de bienes en las condiciones que determina la normativa.

INCOTERMS: Términos definidos por la Cámara de Comercio Internacional y publicados desde 1936, que pueden utilizarse de manera voluntaria para aclarar las responsabilidades, derecho y obligaciones de las partes firmantes de un contrato de compraventa de mercancías internacional en relación con su entrega, implicando así las distintas modalidades y costos relacionados que incluyen el precio de venta. La última versión actualizada está en vigencia desde el 01 de Enero de 2.000. Estos términos no deben confundirse con los Términos de Cotización o de Flete o Condiciones en el Transporte Marítimo que se explicitan al final de este Glosario.

Los más empleados en el Comercio Exterior son:

CIF (Cost, Insurance y Freight - Costo, Seguro, Flete): La abreviatura debe ir seguida del nombre del puerto de destino acordado.

El Vendedor debe:

- 1) entregar la mercancía de acuerdo con los términos del contrato de venta;
- 2) celebrar por su cuenta y en las condiciones usuales un contrato para el transporte de la mercancía por la ruta acostumbrada hasta el puerto de destino, pagar el flete y asumir los gastos de descarga en el puerto de desembarque;
- 3) obtener por su cuenta y riesgo la licencia de exportación;
- 4) cargar por su cuenta la mercancía a bordo del barco en el puerto de embarque en la fecha y tiempo convenido;
- 5) suministrar por su cuenta y en forma transmisible una póliza de seguro marítimo contra los riesgos de transporte a que dé lugar el contrato;
- 6) bajo reserva de ciertas condiciones que debe cumplir el Comprador, el Vendedor deberá asumir cuantos riesgos pueda correr la mercadería hasta el momento que ésta haya pasado efectivamente el límite o la borda del navío en el puerto de destino;
- 7) suministrar sin demora al Comprador, y por su cuenta, un Conocimiento neto negociable para el puerto de destino convenido, lo mismo que la factura de la mercancía despachada y la póliza de seguro;
- 8) proveer por su cuenta el embalaje usual de la mercadería;
- 9) asumir los costos de las operaciones de verificación;
- 10) asumir todos los derechos y tasas que debe pagar la mercadería hasta su embarque;

- 11) suministrar al Comprador (si lo solicita y por cuenta de éste último) el certificado de origen y la factura consular;
- 12) a solicitud del Comprador y por cuenta y riesgo de éste, prestar la colaboración necesaria para obtener los documentos que se entregan en el país de embarque y/o de origen y que pueden ser necesarios para la importación de la mercadería en el país de destino.

El Comprador debe:

- 1) aceptar los documentos en el momento de ser presentados por el Vendedor y pagar el precio contractual;
- 2) recibir la mercancía en el puerto de destino convenido;
- 3) asumir cuantos riesgos pueda correr la mercancía a partir del momento en que ésta haya sido descargada del barco, en el puerto convenido;
- 4) asumir los costos de obtención y costo del certificado de origen y de los papeles consulares;
- 5) asumir los gastos de obtención y costo de los documentos mencionados en el ítem 12) anterior;
- 6) asumir los derechos de aduanas y cualesquiera otros impuestos y tasas exigidas durante y por la importación;
- 7) obtener y suministrar por su cuenta y riesgo la licencia o permiso o cualquier otro documento del mismo género que pueda ser necesario para la importación de la mercancía.

CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro Pagados Hasta):

Significa que el Vendedor paga el flete del transporte de la mercadería hasta el puerto de destino convenido. Además, por su cuenta debe contratar una póliza de seguro y pagar la prima para la carga contra el riesgo que soporta el Comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

El Vendedor es responsable por:

- 1) la mercancía, facturada y los documentos necesarios;
- 2) el empaque y embalaje de la mercancía;
- 3) acarreo de la mercadería de fábrica al lugar de exportación;
- 4) de los documentos, permisos, requisitos e impuestos en la Aduana para despachar la mercadería para su exportación;
- 5) de los gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes aduaneros);
- 6) del pago de flete del lugar de exportación al lugar de importación;
- 7) de los gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes aduaneros);
- 8) de los documentos, permisos, requisitos e impuestos en la Aduana para despachar la mercadería para su importación;
- 9) del acarreo y seguro de la mercadería del puerto de destino a la planta (Parcial);

El Comprador es responsable por:

- 1) los documentos, permisos, requisitos e impuestos en la Aduana para despachar la mercadería para su importación;
- 2) las demoras en el lugar de importación;
- 3) por el pago de la mercancía. Vendedor debe contratar una póliza de seguro por su cuenta.

FCA (Free carrier - Franco Transportista / Libre Transportista): El vendedor cumple con su obligación al poner la mercadería en el lugar fijado, a cargo del transportista, luego de su despacho de aduana para la exportación. Si el comprador

no ha fijado ningún punto específico, el vendedor puede elegir dentro de la zona estipulada el punto donde el transportista se hará cargo de la mercadería.

Obligaciones del Vendedor:

- 1) mercancía, facturada y documentos necesarios;
- 2) empaque y embalaje;
- 3) acarreo de la mercadería de la fábrica al lugar de exportación;
- 4) los documentos, permisos, requisitos e impuestos en la Aduana para despachar la mercadería para su exportación;
- 5) de los gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes aduaneros);

Obligaciones del Comprador:

- 1) pago del flete del lugar de exportación al lugar de importación;
- 2) Seguro;
- 3) de los gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes aduaneros);
- 4) de los documentos, permisos, requisitos e impuestos en la Aduana para despachar la mercadería para su importación;
- 5) del acarreo y seguro de la mercadería del puerto de destino a la planta;
- 6) de las demoras;
- 7) del pago de la mercancía.

FOB (Free on Board -Libre a bordo): La abreviatura debe ir seguida del nombre del puerto de embarque. Significa que el Vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando la mercancía ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

Obligaciones del Vendedor:

- 1) entregar la mercadería de acuerdo con los términos del contrato de venta, suministrando toda prueba de conformidad requerida en el mismo;
- 2) colocar la mercancía a bordo del barco designado por el Comprador, en el puerto de embarque convenido, en la fecha y plazos acordados y avisarlo tan pronto como la operación haya sido concluida;
- 3) obtener por su cuenta y riesgo la licencia de exportación o cualquier otra autorización gubernamental necesaria para el envío de la mercadería;
- 4) en caso de que el buque escogido no llegue a tiempo, asumir todos los gastos y riesgos que pueda causar la mercancía hasta el momento en que haya pasado efectivamente a bordo del buque en el puerto de embarque convenido e incluyendo todos los derechos, impuestos exigibles por y durante la exportación, lo mismo que los gastos que ocasionen las formalidades que el Vendedor debe llenar hasta poner la mercancía a bordo;
- 5) proveer por su cuenta al empaque usual de la mercancía;
- 6) asumir los gastos de las operaciones de verificación necesarios para la entrega de la mercadería;
- 7) suministrar por su cuenta los documentos usuales netos que atestigüen la entrega de la mercadería a bordo del buque designado;
- 8) entregar al Comprador y por cuenta de este último, el certificado de origen;
- 9) a pedido del Comprador y por cuenta y riesgo de éste, prestar la colaboración necesaria para obtener el Conocimiento de Embarque y todos los documentos entregados en el país de embarque o de origen.

Obligaciones del Comprador:

- 1) fletar por su cuenta un barco o reservar a su costo el espacio necesario y avisar oportunamente al Vendedor el nombre del navío, el lugar del embarque y la fecha de entrega;

- 2) asumir todos los gastos y riesgos que cause la mercancía a partir del momento en que haya pasado efectivamente los límites a bordo del barco y pagar el precio contractual;
- 3) si el buque escogido no llega a tiempo o llega antes de terminar el plazo previsto, no puede cargar la mercancía o termina de cargarla antes de la fecha fijada o antes de terminar el plazo calculado, asumir todos los gastos suplementarios y riesgos que se ocasionen a partir el día en que expire el plazo convenido, siempre y cuando la mercancía haya sido individualizada debidamente;
- 4) asumir los gastos de obtención y costo del certificado de origen, Conocimiento de Embarque y todos los documentos necesarios para la importación de la mercadería.

Inspección/Verificación Aduanera: Proceso de verificación de las mercaderías de importación/exportación (en cuanto a naturaleza del producto, peso, cantidad, niveles impositivos y partida arancelaria) realizada por funcionario aduanero designado al efecto.

Inspección Sanitaria SENACSA: Proceso de verificación de la documentación de los productos de exportación de origen animal, respecto de las condiciones sanitarias de los mismos.

Inspección Sanitaria SENAWE: Proceso de verificación de los productos de exportación de origen vegetal, respecto de las condiciones sanitarias de los mismos.

Logistic Fee: Suma percibida por los Agentes de Carga en concepto de gastos de logística.

Lucro Cesante Camión: El costo que se genera para el camión debido a la demora ocasionada por las malas condiciones viales, otras esperas, los procesos de carga y descarga demorados, etc.

Mermas de Transporte: Pérdida de parte de la mercadería ocurrida durante su transporte, desde su recolección en origen hasta el embarque en el transporte para la exportación.

Precinto Aduanero Dispositivo de seguridad que reviste la calidad de inviolable y que se coloca al envoltorio, contenedor o medio de transporte de la mercadería para impedir el acceso a la misma.

Retiro de la Mercadería: Costo por la demora del retiro de la mercadería que recae sobre el importador e incluye el de mantener la mercadería en el puerto y no poder disponer de ella.

Seguro: Contrato en virtud del cual, una persona llamada asegurador se obliga mediante la percepción de una cantidad de dinero que se denomina Premio o Prima a indemnizar a otra persona que recibe el nombre de asegurado, por las pérdidas o daños que este pueda sufrir como resultado de la producción de ciertos riesgos personales o económicos que son objeto del seguro.

Sobrecosto por Falta de Dragado: El costo no financiero (económico) que implica la falta de mayor profundidad del río, que impide de esta manera utilizar toda la capacidad de los buques en el transporte de cargas. Este sobrecosto incluye los costos de demora por las condiciones del río durante la navegación.

Tasa de Valoración Aduanera: Costo fijado por el derecho aduanero y que se aplica a la mercadería conforme al valor asignado por la Aduana.

Tasa por Servicio Portuario: El costo de los servicios portuarios prestados por las terminales portuarias a las cargas y los buques.

Traslado del Contenedor Vacío a Planta: El costo del flete que cobra el transportista terrestre por llevar el contenedor hasta la planta industrial, para su consolidación.

TÉRMINOS DE CONDICIONES EN EL TRANSPORTE MARITIMO/FLUVIAL o TERMINOS DE COTIZACIÓN Y DE FLETE: Se refieren exclusivamente a la negociación del flete marítimo /fluvial y obedece: 1) a la forma de cómo se haya negociado la mercancía entre el

Vendedor y el Comprador; y 2) a las facilidades de embarque y descarga con que cuentan los embarcadores y/o los consignatarios. Ellos son:

Condición “Liner terms” o “Berth Terms”: En este caso el transportista (marítimo/fluvial) asume las cinco operaciones de embarque, estiba, trincado, trimado, transporte, destrincado, desestiba y descarga. En el Conocimiento de Embarque se estipulan las condiciones del transporte.

Condición “Free in and Out” (FIO): Se traduce como flete “libre de embarque/estiba y descarga/desestiba”. En un flete bajo la condición FIO el transportista o naviero, se hace cargo y es responsable del transporte en sí, estando liberado de los gastos/responsabilidad del embarque y de la descarga, por lo que previamente debe determinarse quién se hará cargo de estos gastos. Por lo general, en estos contratos el manipuleo/estiba/trincado corre por cuenta y riesgo del embarcador (o exportador) y la destrincado/desestiba/manipuleo por cuenta del consignatario de la carga (importador).

Condición “Free In” (FI): Traducido como “libre de gastos de embarque/estiba”, lo que significa que el embarque (manipuleo) y estiba corren por cuenta y riesgo del embarcador; el transportista o naviero asume, dentro del flete, las demás operaciones del transporte, incluyendo la desestiba y la descarga en el puerto de destino.

Condición “Free Out” (FO): “Libre de gastos de desestiba/descarga”, es decir, el transportista solo está obligado, por la tarifa que cotizó, al embarque/estiba y al transporte, mientras el consignatario o importador asume por su cuenta y riesgo la desestiba y la descarga en el puerto de destino.

Otras modalidades del FIO: Dentro de la modalidad FIO existen, a su vez, otras tales como:

FIOS: “Free in and out and stowage”. El transportista no asume ninguna responsabilidad en el embarque, descarga y estiba.

FIOT: “Free in and out trimming”. Libre de las operaciones y gastos de embarque, descarga y trimado o arrumaje.

FIOST: “Free in and out, stowage and trimming”. El transportista se encuentra librado de la responsabilidad/gasto de embarque, descarga, estiba y arrumaje.

Visación Consular: Proceso de certificación consular de documentos necesarios para la importación de productos y otros, conforme a disposiciones de la Ley N° 1.844/01 “Del Arancel Consular” que incluye el pago del arancel correspondiente.

ANEXO C: AGRADECIMIENTOS

Cámaras y Gremios Empresariales

Sr. Ricardo Dos Santos

Presidente

Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay

Sr. Edgar Riffler

Presidente

Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay

Sr. Julio César Huespe

Presidente

Camara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre

Sr. Alberto Tabel

Presidente

Centro de Despachante de Aduanas del Paraguay

Sr. Pedro Genes

Directora

Centro de Despachante de Aduanas del Paraguay

Sr. Jose Maria Peña

Director

Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay

Sr. Juan Carlos Muñoz

Presidente

Centro de Armadores Marítimos y Fluviales

Sra. Marta Armoa de Genes

Directora

Centro de Despachante de Aduanas del Paraguay

Sr. César Jure Junis

Presidente

Cámara de Terminales y Puertos Privados del Paraguay

Sr. Jorge Heisecke

Presidente

Cámara Paraguaya de Exportadores de Cereales y Oleaginosas

Sr. Ignacio Santiviago

Gerente

Cámara Paraguaya de Exportadores de Cereales y Oleaginosas

Sra. Sonia Tomassone

Asesora de Comercio Exterior

Cámara Paraguaya de Exportadores de Cereales y Oleaginosas

Sr. Carlos Rendano

Coordinador de Transporte

Cámara Paraguaya de Exportadores de Cereales y Oleaginosas

Sr. Ali Abouth Saleh

Presidente

Cámara de Comercio de Ciudad del Este

Sr. Orlando Benitez

Gerente General

Cámara de Comercio de Ciudad del Este

Sr. Alex Wei

Presidente

Cámara de Comercio de Tecnología de la Información

Sr. Hugo Salinas

Gerente

Cámara de Comercio de Tecnología de la Información

Sr. José Martínez

Gerente

Centro de Armadores Marítimos y Fluviales

Empresas Exportadoras

Sr. Luis Pettengil

Director

Frigorífico Guaraní
Exportador de Carne

Sr. José Bogarín

Director

Frigorífico Guaraní
Exportador de Carne

Sr. José Valenzuela

Gerente de Exportación

Frigorífico Guaraní
Exportador de Carne

Sra. Cynthia Onorio

Gerente de Ventas Internacionales

Frigorífico Guaraní
Exportador de Carne

Sr. Nicolas Delpino

Gerente Comercio Exterior

RALE S.A.
Exportador de Madera

Sr. Raúl Legal

Gerente General

RALE S.A.
Exportador de Madera

Sr. Sebastian Eyzaguirre

Presidente Ejecutivo

Semillas KEMAGRO S.A.
Exportador de Sésamo

Sra. Renate Randecker

Gerente de Comercio Internacional

Semillas KEMAGRO S.A.
Exportador de Sésamo

Sr. Gerardo Vuick

Departamento Técnico

Semillas KEMAGRO S.A.
Exportador de Sésamo

Sra. Kyoko Kobuchi

Gerente de Comercio Exterior

SHIROSAWA S.A.I.C.
Exportador de Sésamo

Despachantes de Aduanas y Agentes de Transportes

Sr. José Felix Cacavelos

Director

Agencia de Aduana Cacavelos

Sr. José María Godoy López

Director

Agencia de Aduanas Celia López de Godoy

Sra. Nilsa Feliu Burgos

Agente de Transporte

Agencia de Aduanas Celia López de Godoy

Sr. Wilfrido Recalde

Gerente General

Agencia Recalde

Sr. Hugo Aveiro

Asistente de Sistema

Agencia Aveiro & Asociados

Provedores de Servicio en Transporte y Logística

Sr. Fabio Fustagno

Director

Nuestra Señora de la Asunción - NSA
Transporte Terrestre

Sr. Julio Cesar Huespe Pin

Presidente

Ara Vera
Transporte Terrestre

Sr. Roberto Gunther

Gerente General

Compañía Marítima Paraguaya
Transporte Fluvio Marítimo

Sr. José Espinoza Paniagua

Director

Naviera del MERCOSUR S.A.
Transporte Fluvial

Sr. Francisco Cattarino

Director

Naviera Chaco S.A.
Transporte Fluvial

Sr. Guillermo Lujan

Director

Naviera Chaco S.A.
Transporte Fluvial

Sr. Freddy Romero

Gerente de Operaciones

Naviera Chaco S.A.
Transporte Fluvial

Sr. Isidro Melgarejo

Supervisor de Ventas

Diesa S.A.
Transporte Terrestre

Sr. Narciso González

Asesor de Ventas

Diesa S.A.
Transporte Terrestre

Sr. Luis Alberto Kannonikoff

Presidente

Puertos y Almacenes Kannonikoff S.A.

Sector Donante

Sr. John Beed

Deputy Mission Director

USAID/Paraguay

Sr. Sergio Guzman

Deputy Mission Director

USAID/Paraguay

Sr. Fernando Balsevich

Economic Growth Officer

USAID/Paraguay

Sector Público

Sr. José María Ibañez

Ministro

Ministerio de Industria y Comercio

Sr. Víctor Varela

Director General de REDIEX

Ministerio de Industria y Comercio

Sr. Carlos Walde

Ministro

Asesor de la Presidencia de la República

Sra. Margarita Díaz de Vivar

Directora Nacional

Dirección Nacional de Aduanas

Sr. Osvaldo Molinas

Director Adjunto

Dirección Nacional de Aduanas

Sr. Olimpio Moran Peralta

Director General

Dirección General de Marina Mercante

Sr. Julio Medina

Dirección Administrativa

Servicio Nacional de Calidad y Sanidad
Vegetal y de Semillas

Sr. Pablo Cuevas

Director

Ventanilla Única de Exportaciones

Sr. Eduardo Clari

Coordinador de REDIEX

Ministerio de Industria y Comercio

Otros

Sr. Miguel Riquelme

Gerente General

Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay

Sra. Elizabeth Ruiz Diaz

Asistente

Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay

Sr. Lucio Peralta

Presidente

Asociación de Graduados de Comercio Internacional de Paraguay

Equipo Profesional del Proyecto LAC III

Fortaleza - Estado de Ceara - Brasil

Equipo Profesional y de Apoyo

Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay

