

FORO

"PROBLEMÁTICA PORTUARIA, SU IMPACTO EN LA CADENA DE LOGISTICA Y POSIBLES SOLUCIONES"

Conclusiones y propuestas recopiladas por Ana María D'Andrea Pizzolante (Cámara de Industriales del Estado Carabobo)

INTEGRANTES DE LA CADENA DE LOGÍSTICA:

(casos de importaciones sencillas)

Desde su inicio:

- Importador,
- Agente Marítimo,
- Almacenes,
- Agente Consolidador,
- Agente Aduanal,
- Aduana,
- Cadivi,
- Protector de Contenedor,
- Bancos,
- Alcaldía.
- Transporte,
- Autoridad Portuaria,
- Planta receptora (Importador)

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

DEL PUERTO:

1.- Debe desarrollarse la infraestructura portuaria, ampliación, adecuación, dragado de toda ella, a fin de mejorar la calidad de las operaciones y atraer toques de buques más grandes para reducir el costo de los fletes.

Dicho mejoramiento debe ir más allá del muelle. Las vías de acceso hacia al puerto y salida del puerto deben ser cónsonas con el número de cargas que se esté movilizandoo.

2.- La administración del puerto, no debe ser sólo dirigida a recaudar fondos sino también para:

- a.- garantizar un excelente servicio, tanto al buque como a la carga: ágil y profesional.
- b.- garantizar la seguridad de la carga, las personas y los bienes.

3.- Los operadores de la carga, almacenes, deben ser menores a los existentes, profesionales con experiencia en la zona, cuyas tarifas deben ser razonables, cónsonas con un servicio inmediato y seguro. Quienes deben estar constantemente organizados y precisados por la autoridad portuaria.

4.- La nueva Autoridad portuaria debe trabajar en conjunto con todos los entes involucrados en cada servicio, con cada eslabón de la cadena de logística, a fin de fomentar el mejoramiento del servicio portuario.

5.- Proponer a la nueva Autoridad portuaria que todo ello se incluya en su misión.

Con ello se lograría:

- a.- Atraque inmediato de buques por la existencia de muelles suficientes y especializados.
- b.- Aumentaría el número de buques de toques en Puerto Cabello por: seguro, eficiente y rentable,
- c.- mejorando así el monto del flete.
- d.- Mejorarían los costos de manejo por contenedor hasta el despacho desde la zona portuaria de Puerto Cabello.

DEL TRANSPORTE:

1.- Imprescindible la implementación de medio alternativo de transporte. La vía ferroviaria debe ser culminada lo antes posible y debe contar con suficiente vías de alimentación, rieles de distribución en el interior del país.

2.- Debe controlarse el tráfico interno de la zona portuaria, a fin de hacer más eficiente el retiro y/ó entrega de cargas dentro de dicha zona.

3.- Debe construirse autopistas y vías alternas de transporte en escala nacional.

4.- Deben repararse de inmediato las vías existentes.

5.- Debe adecuarse la altura de los puentes.

6.- Implementar y sostener constantemente el patrullaje en toda vía para garantizar plena seguridad a la carga, conductor y unidades.

7.- Es necesario crear conciencia en los conductores y generadores de carga para el respeto de pesos y alturas.

8.- La Fiscalía del Ministerio Público debe disminuir los tiempos de averiguación ó liberar la unidad de camión involucrada en la misma, a fin de evitarle perjuicio al transportista.

9.- Se reconoce, felicita y estimula a CATRACENTRO por la iniciativa de la capacitación profesional de los conductores, es necesario se incremente y acelere tan necesaria capacitación.

DEL ALMACÉN:

1.- Es necesario que los puertos actualicen su infraestructura acorde al tipo de carga que ellos reciben, Desarrollar más patios que galpones.

2.- Debe disminuirse el número de veces de la movilización de un contenedor.

3.- Deben automatizar su preliquidación, pago y liberación de la carga. Que el agente aduanal, conozca monto, cancele y reciba liberación en pantalla. El mismo solo acudiría al almacén para reconocimientos, inspecciones, y al despacho únicamente. Disminuyendo los riesgos y números de personas en la zona portuaria diariamente y los tiempos de despacho.

4.- Las líneas marítimas deben llevarse los contenedores vacíos lo más pronto posible.

DEL AGENTE DE ADUANAS:

1.- Debe ser un agente organizado, pro activo y profesional en logística.

2.- Debe estar informado a tiempo, y todo el tiempo del movimiento de cada embarque, conocer y reportar a su cliente toda interrupción para resolver el inconveniente presentado.

3.- Debe despachar rápido, con seguridad y cumpliendo a cabalidad con toda la normativa pertinente.

DEL AGENTE CONSOLIDADOR Y PROTECTOR DE CONTENEDOR:

1.- Deben tener sus oficinas operativas en la ciudad de Puerto Cabello, con personal con capacidad de decisión.

2.- Deben laborar las horas necesarias para evitar retardos y/ó abortos de despachos.

3.- Deben automatizar su preliquidación, pago y liberación de la carga.

DE LOS OPERADORES DE LOGISTICA:

Debe mejorarse la inversión para la creación de Operadores de Logísticas. Su existencia satisface al Comerciante Internacional que quiera manejar su carga con una sola persona jurídica.

DE LOS IMPORTADORES:

1.- Reconocerse como eslabón en la cadena de logística, e involucrarse en todo su proceso, apoyando a su agente aduanal para resolver cualquier inconveniente.

2.- Escoger y conocer, desde la compra/venta a sus proveedores, (el flete determina el almacén, y el desconsolidador)

3.- Anunciar antes del embarque a su agente aduanal,

4.- Tener todos los documentos antes del arribo,

5.- Precisar su estado de fondos y disponibilidad,

6.- Los destacados en los departamentos de compra y venta deben tener pleno conocimiento aduanero y portuario.

7.- Mejorar su capacidad de recepción de carga. Evitar usar al puerto y contenedor como almacén, por no tener capacidad de vaciado inmediato y numeroso.

DE LA ADUANA:

- 1.- Tratar de disminuir el porcentaje de rojos y aumentar amarillos y/ó verdes, aumentando el control posterior.
- 2.- Lograr acudir y fomentar con el Almacén al acto de reconocimiento al día siguiente de haber sido transferida la DUA y hacerlo en conjunto con su Agente aduanal.
- 3.- Lograr aunar los reconocimientos con las inspecciones de CADIVI y fomentarlo con cualquier otra autoridad que requiera inspeccionar como SASA ó INSALUD.
- 4.- Minimizar los tiempos de respuesta para el traslado y desconolidación de carga.
- 5.- Minimizar los tiempos para la autorización de tránsitos para nacionalizar en otras aduanas.
- 6.- Minimizar los tiempos para autorizar los regímenes especiales IN BOND.

DE CADIVI:

- 1.- Lograr el número de funcionarios capacitados y suficientes, cónsonos con el número de carga por inspeccionar-
- 2.- Disminuir el porcentaje de inspecciones física, aumentando el documental.
- 3.- Que no se exijan inspecciones físicas para la totalidad de la carga.
- 4.- Disminuir los vaciados completos de los contenedores, realizar inspección parcial del mismo.
- 5.- Crear controles posteriores.
- 6.- Realizar siempre las inspecciones en conjunto con el funcionario de Aduana.

DE LOS BANCOS:

- 1.- Deben laborar las horas necesarias para evitar retardos y/o abortos de despachos.
- 2.- Horarios uniformes en todos los bancos, se propone de 8:00 AM a 6:00 PM
- 3.- Eliminación de los Lunes bancarios.
- 4.- Aumento del número de taquillas.
- 5.- Agilización de liberación de transacciones bancarias.

DE LA EXPORTACIÓN:

Los procedimientos deben inmediatamente realizarse acorde a la probabilidad de embarque en el primer buque fletado, debido a la reducción alarmante de esta operación aduanera por razones de:

- a.- aumento excesivos e injustificados costos portuarios,
- b.- por roleos numerosos de buques,
- c.- anulando la generación de confianza al comprador internacional de entregarle puntualmente y por ende perdiéndose como cliente.

DE LA CALIDAD PORTUARIA:

- 1.- Estimular la creación de una marca de garantía de manejo seguro y excelente servicio portuario. Así se lograría que toda la cadena de logística mejore y sostenga sus procedimientos y efectividad en la entrega de cargas.
- 2.- Lograr que la marca sea promovida y exigida por la Autoridad Portuaria.
- 3.- Crearse un Comité para fomentar dicha marca.

BASICO:

Toda la cadena de logística debe involucrarse en la búsqueda de un mismo objetivo: **MEJORAR EL SERVICIO ADUANERO PORTUARIO.**

Cada eslabón debe reconocerse como parte de esa cadena y debe coordinarse con cada uno de ellos para lograr que la ceda siempre esté enlazada.