

Port Community System y políticas públicas de facilitación del comercio y la logística

Luis Marcelo Ascencio
Ingeniero Civil Industrial y Magíster en Gestión de Operaciones
Consultor Internacional en Transporte y Logística

Los PCS son piezas fundamentales en la estrategia nacional y local de facilitación del comercio y la logística. Junto con los sistemas aduaneros y ventanillas únicas nacionales, conforman un ecosistema que permite la interoperabilidad logística, conformada por estándares para el movimiento de cargas, atributos comerciales, trazabilidad y digitalización avanzada de las operaciones, cuyos nuevos requisitos obligan a los puertos a una mayor integración con las cadenas de suministros más ágiles, fluidas y resilientes.

¿Qué es un Port Community System o PCS?

De acuerdo con la IPCSA (*International Port Community Association*), asociación de expertos en materias de facilitación de comercio por medios electrónico, se define un *Port Community System* como una **“plataforma electrónica neutral y abierta que permite un intercambio de datos inteligente y seguro entre los actores público y privado a fin de mejorar la posición competitiva de las comunidades portuarias. Optimiza, maneja y automatiza los procesos portuarios y logísticos a través de un punto único de entrega y conecta transporte y cadena logística”**.

La adopción de un *Port Community System* no implica sólo adquirir una tecnología novedosa, sino que también plantea el desafío de dirigir la dinámica logística hacia un cambio definitivo orientado a las políticas de facilitación del comercio y dar cabida al enorme volumen de mercancías transportadas en mega buques de carga que entregan los productos que el mundo anhela. Los puertos modernos han tenido que agregar fluidez y conectividad a sus operaciones, mejorando así la eficiencia y eficacia de cadenas de suministro cada vez más globales, altamente integradas y que comienzan a competir entre ecosistemas económicos más digitales, resilientes y sustentables como lo demanda el mercado en un mundo postpandemia.

Las tecnologías PCS actúan como una interfaz digital entre las autoridades portuarias y marítimas, los operadores de terminales, las aduanas, agentes de carga y de transporte a través de un conjunto integral de características diseñadas específica y exclusivamente para operaciones logísticas portuarias eficientes bajo estándares internacionales OMI, OMC, OMA y UNCEFACT.

En el núcleo del PCS está la automatización que permite que las operaciones portuarias sean observadas y controladas con un nivel superior de visibilidad, supervisión y maniobrabilidad, dotando a los puertos de nuevas capacidades de resiliencia que exige en nuevo ambiente postpandemia con alta volatilidad y nuevas capacidades de reacción.

El resultado es una cadena de valor portuaria más fluida y ordenada con una gestión capaz de mover mercancías de manera rápida y sencilla, manejar los procesos de despacho y evitar que los puertos se congestionen y saturen. Además, mantener la integridad de los datos que se ingresan en el PCS es esencial, particularmente cuando esta información se refiere a materiales o elementos

comerciales sensibles que podrían ser de interés para partes indeseables. El PCS garantiza la integridad de los datos y la máxima seguridad mediante la sincronización de los puntos de entrada de datos y todos los formatos de datos, desde el intercambio de información y la logística hasta la facturación y el pago, en todo el PCS.

¿Cómo se implementa y opera correctamente un PCS?

Los puertos de Latinoamérica han tenido innumerables experiencias fallidas de digitalización de operaciones portuarias e interoperabilidad real con sus usuarios logísticos, siendo la productividad de toda la cadena una asignatura pendiente. Es por ello que los proyectos PCS necesitan disponer de modelos legales, de negocio, operación y tecnológicos robustos que permitan a las autoridades mantener un servicio 24x7 de alto nivel, mientras se consigue alcanzar las ventajas del PCS para toda la comunidad logística del país.

Para llegar al éxito en la implantación y operación de un PCS al servicio del país y la comunidad de negocio, se debe considerar tres factores críticos: primero, es necesario crear un concepto común de operaciones logísticas *end-to-end*; en segundo término, reconocer que un PCS es una solución integral para todos los actores; y tercero, demostrar la voluntad de incorporarlo en toda una comunidad que incluya a los interesados en la logística, tanto públicos como privados.

Más específicamente, el desarrollo de un proceso PCS depende de un acuerdo de integración a nivel local y gubernamental. Todo el marco legal necesario que se redacta y acuerda debe ser lo suficientemente completo para abordar los aspectos dinámicos de futuro en un ambiente de negocios basado en la digitalización.

El compromiso y adopción del PCS debe ser en cada etapa de la cadena logística, desde las empresas propietarias de las naves encargadas de transporte de contenedores hasta las fábricas y plantas locales que producen los productos que llenarán los contenedores y viajarán por el mundo, y todo lo que pueda estar en medio de estos extremos.

En su **fase de implementación**, el proyecto PCS deberá seguir una metodología colaborativa que involucre todos los aspectos de las operaciones entre los socios de negocios. Esta metodología se basa en el establecimiento de una gobernanza sólida capaz de implementar cambios en las operaciones diarias e integrar el PCS en el marco legal local. Esta etapa tiene una duración en promedio de 15 a 24 meses, por lo que se debe generar un marco de trabajo que permita administrar el rediseño de procesos, equipos de trabajo público-privado y las expectativas de toda la comunidad involucrada en el proyecto.

En su **fase de operación**, que por lo general contempla entre 5 a 10 años dependiendo el modelo de concesión, el operador PCS especializado ha podido implementar el modelo tecnológico y dar lugar a la optimización de procesos, consiguiendo las primeras mejoras en productividad y eficiencia en cada una de las etapas de la cadena logística portuaria. En esta fase se despliega una plataforma de servicios de atención a clientes, relaciones con usuarios, cobro de servicios y mejora continua tanto de la tecnología como de nuevos requerimientos de negocios.

Se debe **diseñar un modelo PCS sustentable** que tiene como principio la sustentabilidad financiera para todas las partes involucradas, tanto para el gobierno que debe acompañar la financiación de las primeras etapas del proyecto y que posteriormente se retribuye con un canon por servicio

público; al usuario logístico y de comercio exterior que paga por un servicio que le entrega valor agregado en términos de ahorros y mayor productividad; como también para el operador tecnológico especializado que busca una rentabilidad razonable en el mercado de servicios digitales.

¿Qué beneficios se despliegan desde el PCS?

Cooperación Comunitaria: Distribución de información y datos desde arriba hacia todas las partes interesadas en forma correcta, segura y precisa, con información veraz en tiempo real, que permite la toma de decisiones de mayor valor en menor tiempo.

Valor: Para crear valor a través del intercambio de datos es necesario que la información fluya, lo que trae mayor fiabilidad, más eficiencia y una total transparencia y trazabilidad de la mercancía a lo largo de toda la cadena logística portuaria.

Reducción del tiempo de tránsito: Al proporcionar un entorno 100% sin papel a la comunidad logística y una conectividad entre todas las partes involucradas (públicas y privadas), el PCS agiliza las tareas relacionadas con autorizaciones que permiten un procesamiento más rápido de los documentos y la carga, ganando tiempo gracias a mejores intercambios de información.

Estandarización: Los procesos logísticos portuarios se estandarizan y optimizan entre sí, obteniendo una uniformidad de todos los procesos minimizando las tareas que se realizan de manera informal, llegando así a una simplificación de trámites y sin errores.

Competitividad: La incorporación tecnológica y transformación digital es uno de los principales pilares de competitividad portuaria. Se mejora el posicionamiento y competitividad del país y del sistema portuario, lo que permite a su vez que el entorno mejore y al mismo tiempo ayude al desarrollo de las nuevas zonas económicas especiales (ZEE) creadas recientemente en esta nueva fase de proyección comercial y de incentivos económicos para el país.

¿Qué se recomienda internacionalmente y cómo se financia un PCS?

El modelo de negocio debe adoptar la forma de una asociación público-privada materializado en una concesión que otorga por licitación internacional una autoridad gubernamental y/o agencia competente del país, a una empresa tecnológica *PCS World Class*, que cumple con los estándares anteriormente comentados en cuanto a tecnológica y mejores prácticas de implementación, y donde ésta empresa funge como concesionario neutral prestador de este servicio digital y de uso público conforme con las leyes y normativas del país, región o puerto en específico.

Esta modalidad es apoyada por la recomendación número 41 de Naciones Unidas de 2017 (ECE/TRADE/430), [Recommendation 41: Public-Private Partnerships in Trade Facilitation \(ECE/TRADE/430\) | UNECE](#) que, sobre la base de historias de éxito y lecciones aprendidas de los proyectos de APP tradicionales, proporciona una guía detallada sobre aspectos específicos sobre la gobernanza, la infraestructura y la tecnología de la información de apoyo, y los riesgos potenciales a considerar en la implementación del proyecto. También muestra los beneficios potenciales de las APP en la facilitación del comercio, en términos de facilitar mercados abiertos y transparentes, generar procesos rentables a través de una prestación de servicios más eficaz, aumentar la competencia e incluso atraer inversiones extranjeras y acelerar emprendimientos *start-up* basados

en una nueva disponibilidad de datos para la creación de nuevos servicios de valor agregado para el comercio exterior.

Si el país ya cuenta con una ventanilla única de comercio exterior, el funcionamiento del PCS se verá enormemente potenciado pues esta solución tiene puntos de operación convergentes, pero el (PCS) sería de mayor control logístico portuario y de igual manera puede integrarse no sólo con la ventanilla única comercio exterior sino también con otros sistemas vigentes de carácter gubernamental como los sistemas aduaneros, marítimos y de zonas francas.

Con respecto a los costos de inversión de una solución logístico-portuaria como la antes expuesta bajo la modalidad de tercerizar a un operador *PCS World Class* que ya dispone de una plataforma probada en diversas realidades portuarias Esto dependerá de los modelos de gestión que rigen actualmente la operatividad portuaria y de lo que las autoridades consideren prudente requerir como país y como conocedores a profundidad en cuanto a infraestructura, capital humano, recursos disponibles entre otros. En términos prácticos, **los costos anualizados de una operación** con tecnología PCS probada tienen un rango económico de 1,5 a 2,5 millones de dólares por un periodo mínimo de 7 años (implementación y operación que incluye uso del software customizado y la oficina de servicio con RRHH, Cloud computacional que aloja los servidores, ciberseguridad y plataforma de pagos electrónica), siendo muy importante el financiamiento público durante la fase de implementación la cual por obvias razones no considera el cobro de sus servicios.

La operación del servicio PCS puede significar que un contenedor que pasa por un puerto, y que hoy arrastra hasta 20 documentos muchos de ellos soportados en papel o correos electrónicos, además de múltiples cajas negras que evitan su trazabilidad, podría llegar a pagar una **“tarifa digital sustentable”** que no debería superar los USD 10 (o menos de 0,5 dólar por tonelada), lo que refleja un costo razonable que apalanca beneficios reales de alto valor económico y logístico. La recomendación es transparentar y cobrar esta tarifa directamente al importador y exportador, evitando el denominado efecto *mark-up* si se aplica una filosofía de cobros a los operadores de la cadena logística portuaria.

En conclusión, los PCS son una puerta directa a la facilitación del comercio, demostrado que es posible a través de la colaboración, la automatización y la digitalización y con una tarifa sustentable, conseguir una mejora continua de los procesos con tecnología de punta para un comercio exterior más fluido y eficiente, y que en definitiva mejora la posición competitiva del puerto, país o región.