TESIS
3677

# UNIVERSIDAD DEL SALVADOR

## TESINA: COMERCIO EXTERIOR

## ANÁLISIS COMPARATIVO DE COSTOS BASADO EN DOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE CARGAS: MARÍTIMO Y AÉREO

ALUMNO: CRISTINA LILIANA OTERO

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

CARRERA: CONTADOR PÚBLICO

TUTOR: LIC. FEDERICO DÁVILA

**Índice:**

Transporte aéreo ..... 4
Desarrollo de la carga aérea: ..... 6
Procedimiento operativo en la exportación en la República Argentina ..... 9
Economías y ventajas del flete aéreo: ..... 11
La selección del medio de transporte ..... 16
Fundamentos de la carga aérea: ..... 17
Análisis de costos: ..... 20
Tarifas ..... 23
Clases de Tarifas: ..... 23
Cuotas ..... 27
Ejemplos: ..... 33
Problemas en la carga aérea: ..... 35
Embalaje: ..... 36
Contenedores: ..... 36
Responsabilidad: ..... 41
Restricciones a la responsabilidad: ..... 41
Seguros ..... 43
Documentación a emitir: El conocimiento aéreo: ..... 44
Terminal de Carga Aérea: ..... 48
Organismos ..... 49
IATA (International Air Traffic Association) ..... 49
El agente de carga aérea: ..... 50
Transporte marítimo ..... 52
Ventajas del transporte marítimo: ..... 54
Desventajas : ..... 55
Tipo de contenedores: ..... 56
Utilización del contenedor: ..... 56
Operativa: Exportación: ..... 59
Costos de almacenaje y de capital invertido en bodega: ..... 60
Tarifas: ..... 62
Calculo de fletes: ..... 63
Secuencia de una operación: ..... 65
Evaluación de las alternativas del transporte ..... 67
INCOTERMS: ..... 68
FOB: Free on Board – Libre a Bordo ..... 79
CPT: Carriage paid to – Transporte Pagado hasta ..... 82
CIP: Carriage and Insurance Paid to – Transporte y Seguro pagados hasta ..... 82
CFR: Cost and Freight – Costo y Flete ..... 82
CIF: Cost, Insurance and Freight – Costo, Seguro y Flete ..... 82
Caso Práctico: ..... 92
Conclusión: ..... 95
Bibliografía: ..... 96

USAL UNIVERSIDAD DEL SALVADOR

## Introducción:

El presente es un trabajo de investigación preparado con la finalidad de analizar los costos en materia logística en uno de los países asiáticos que ha sufrido un vertiginoso crecimiento en los últimos años.

Básicamente, la tesina se refiere al seguimiento de una operatoria de exportación, a través de dos medios de transporte como son el barco y el avión, y a su vez un análisis comparativo de costos para ambos medios.

Son conocidos como los Tigres de Asia aquellos países que, recientemente se han desarrollado vertiginosamente en campos como la industria, el comercio, la administración. Estos países no solamente han demostrado un gran crecimiento en calidad y cantidad de sus productos a nivel nacional, sino que han alcanzado mercados libres a nivel del mundo entero.

Sus productos, a precios bajos pero generalmente con una buena calidad se exportan a todos los continentes del orbe.

Estos países son Singapur, Hong Kong, Taiwán y Corea, entre los principales.

Tomaremos como ejemplo el caso de Hong Kong. Las cifras de la organización mundial del comercio de 1999 sitúan a Hong Kong como la décima potencia comercial mundial con unas importaciones y exportaciones totales por valor de 365.500 millones de dólares. También es el onceavo exportador mundial y el noveno mayor importador, con el flujo de mercancías que entran y salen de China por Hong Kong. Hong Kong mejoro las cifras de exportación, un aumento del 20,7% en el primer trimestre, hecho que le ha permitido retomar su preciado título de puerto de mayor movimiento de contenedores del mundo. Hong Kong es la mayor fuente de inversión extranjera en China y el puesto comercial más importante puesto que maneja el 40% del comercio exterior de la república popular. Al mismo tiempo, China es el segundo principal inversor exterior en Hong Kong.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

## Transporte aéreo

Es indudable que el transporte aéreo ha alcanzado un importante nivel en el movimiento internacional de cargas.

Ello se ha logrado en virtud de una serie de ventajas que lo favorecen respecto de otros medios, tales como la rapidez en la entrega, tan importante en productos perecederos o modales, mayor rotación de stocks, mayor aproximación entre los productores y consumidores, tratamiento preferencial en los seguros de transporte.

Con la creciente demanda de bodegas, no solamente los transportistas pudieron ofrecer tarifas más convenientes sino que mejoraron sus servicios en tierra, modernizaron y adecuaron las flotas, llegando a la actualidad donde este transporte ha alcanzado un muy honroso segundo puesto en el total de cargas transportadas internacionalmente.

La acelarerada expansión del transporte aéreo en las últimas décadas, ha traído una serie considerable de mejoras y novedades en el campo de la técnica del vuelo.

La aviación comercial civil, un importante factor en la economía mundial actual, esta desde hace algo más de diez años, en constante crecimiento y expansión.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

**Transporte aéreo de cargas:**

Con anterioridad a la segunda guerra mundial el transporte aéreo era solo para correo o suministros médicos. Luego de 1945 y con el desarrollo de la industria aeronáutica, comenzó un creciente requerimiento de velocidad en el transporte de cargas, En aquellas épocas, las tarifas eran sustancialmente más altas y los volúmenes de carga muy inferiores a los de hoy en día.

Con el aumento sostenido de la demanda, las mejoras en motores y materiales, el transporte aéreo hoy representa el 5% del transporte de carga mundial.

Este mercado se lleva el 15% de las mercaderías más valiosas, por ende las que más flete soportan. Con el correr del tiempo se ha creado una amplia gama de servicios para todo tipo de mercaderías.

La fabricación de aviones de fuselaje ancho, el contenedor aéreo, el manejo de cargas refrigeradas, cargas peligrosas, animales vivos y cargas de valor aseguran el futuro del transporte aéreo.

La participación de la carga dentro de la facturación total de la línea representa entre un 15% a un 20% de las utilidades por pasajero transportado. El crecimiento del mercado de carga en el último decenio fue de un 8% anual en los países desarrollados, en los corredores Pacifico Norte y Lejano Oriente su crecimiento fue del 12% y 19% respectivamente.

La industria de la aviación comercial ha sido marcadamente cooperativa. Quizá por la compleja y costosa que fue desde siempre la operación de una aeronave, tanto en sus aspectos terrestres como aéreos.

La historia muestra una muy amplia gama de ejemplos de cooperación ente compañías aéreas. Por ejemplo, desde que hay una aeronave comercial volando o aterrizando, hay asistencia en tierra (lo que comúnmente se conoce como handling).

Más adelante surgieron los acuerdos interlineales, los contratos pool u operaciones conjuntas, arrendamientos de aeronaves, códigos compartidos, uso conjunto de instalaciones, acuerdos de reserva de espacio.

El avión es el medio de transporte más veloz, pero también el de más alto costo, por lo que se lo utiliza para transporte de viajeros y mercaderías de bajo peso y alto valor o de urgente necesidad o a los lugares de dificil accesibilidad. Si bien es el más utilizado para largas distancias, en la actualidad ya es usado normalmente para distancias medias.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

Especialmente para cruzar relieves montañosos o zonas inhóspitas como nuestra Patagonia.

La red mundial de tráfico aéreo se caracteriza por notables desigualdades. Las principales rutas se concentran en el Hemisferio Norte, en particular la ruta entre América Anglosajona y Europa. Le sigue en importancia la ruta a Japón y el Sudeste Asiático porque han aumentado su tráfico notablemente. Estas rutas comunican a los países industrializados, cuyos aeropuertos tienen la infraestructura necesaria para acoger más de 20 millones de pasajeros al año.

**Desarrollo de la carga aérea:**

La historia de la carga aérea esta estrechamente vinculada a la del comercio y la de la producción.

Durante largo tiempo las actividades comerciales están íntimamente ligadas a las actividades del transporte, los comerciantes transportaban sus productos por propia cuenta. También aquí, poco a poco se fue implementando una nacionalización y distribución del trabajo. Se desarrollo una industria muy especializada y autónoma del transporte: la industria de la expedición: realizar transportes por cuenta de terceros. Debido al margen de una creciente tecnificación, los medios clásicos de transporte: caballo, carro, carreta, canoa y barco de vela fueron sustituidos por medios de transporte más modernos, adecuados para la producción y el transporte en masa. El tren, camiones, barcos de vapor y motor, oleoductos y gaseoductos, y finalmente el avión transportan los bienes de consumo desde lugares de fabricación hasta los puntos de distribución y de consumo.

Casi todo lo que se vende o se compra puede viajar en avión.

Hoy por hoy, la carga aérea posibilita transportar desde tapados de piel hasta instrumentos quirúrgicos.

La gran mayoría de productos elaborados y semielaborados pueden despacharse por vía aérea. Uno de los ejemplos más importantes de la clase de productos que se transporta por avión en todo el mundo es la vestimenta. Con preponderancia de la moda femenina

USAL UNIVERSIDAD DEL SALVADOR

tanto prendas de seda, nylon, encajes, como zapatos son transportados cada vez más y en grandes cantidades.

Y una de las razones fundamentales por la que se decide hacerlo por avión es el tema de la estacionalidad. No tendría ningún sentido que apareciera a la venta semanas después de haberse efectuado el pedido. Dejar pasar el punto o momento de mayor demanda puede significar grandes perdidas de ventas.

De este modo se abren nuevos mercados y se amplían las relaciones comerciales.

El expedidor se convierte en comisionista, asesor e intermediario entre la economía productora y los transportistas. En especial el más moderno medio de transporte, la aviación se basa en gran medida sobre la solvencia y el apoyo del expedidor para la apertura de mercados, con ayuda de métodos más sofisticados.

Él trafico aéreo permite un intercambio de mercancías extraordinariamente fiable, rápido y seguro, a todo lo ancho del mundo y en condiciones, continuamente mejoradas.

En la fase de creación de la carga aérea, después de la Segunda Guerra Mundial, a partir de la segunda mitad de los años 50 y hasta la mitad de los años 60, la carga aérea, fue un puro producto complementario de la aviación de pasajeros. Los transportes se efectuaban en las relativamente reducidos compartimentos de carga (Bellies) de los aviones de pasajeros, y las tarifas para la carga aérea eran muy elevadas. Por lo regular, solo se recurría al transporte aéreo, cuando la necesidad era ineludible.

Con la entrada en servicio del primer avión de transporte B707/DCB capacidad de transporte alrededor de 35 toneladas, se inicia él trafico aéreo de mercancías, progresivo y orientado al mercado.

Luego entraron en servicio el B737 y los B727, aviones que durante el día estaban dedicados al transporte de pasajeros y por la noche se utilizaban exclusivamente como aviones de carga.

Otro hito importante fue la puesta en servicio del primer avión de carga de gran capacidad, el B747F, con capacidad para 100 toneladas.

La carga aérea es un trafico en una sola dirección. La demanda de transporte aéreo se produce siempre cuando el mercado de la producción y el mercado del consumo no están en el mismo lugar.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

**Códigos de ciudades y aeropuertos:**

Las ciudades en el transporte aéreo se representan con tres letras (BUE), en el caso de los aeropuertos también se utilizan las tres letras, este aeropuerto adoptará el código de la ciudad si es el único en ese lugar.

Las compañías aéreas tienen códigos alfanuméricos compuestos por tres dígitos (para guía aérea y cargas) y por dos letras (para reservas y horarios)

**Aérea geográfica - IATA:**

1) Norte, Centro y Sudamérica
2) Europa, Medio Oriente y África
3) Extremo Oriente, Australia, Nueva Zelanda e islas del pacifico.

**Influencia de la carga aérea sobre la capacidad competitiva:**

Características de las prestaciones de la carga aérea: rapidez, densidad, frecuencia, capacidad, seguridad, confiabilidad, costos.

Exigencias del mercado: calidad, precio, servicio de entrega, condiciones de pago, servicios al cliente.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

**Procedimiento operativo en la exportación en la República Argentina**

Cuando un exportador ha decidido que sus mercancías han de ser transportadas como carga aérea, entonces procederá a embalarlas correspondientemente. El paso siguiente va encaminado a obtener todos los documentos necesarios para sus mercancías y para el país de destino. Con ello se indica el despacho y consignación de los productos, lo que por regular, lo realizan los especialistas de los agentes de carga de IATA

Lo primero que se precisa para dar comienzo a las actividades del agente de transporte es una orden de expedición debidamente firmada por el cliente. En esta orden de expedición se le comunica al agente de carga donde y cuando puede hacerse cargo de las mercancías para proceder a su expedición. El comprador del exterior, coloca la orden de compra, define el modo de transporte y fija fecha de su necesidad en depósito

El exportador recibe la orden de compra y la hoja de instrucciones de embarque, firmada por el comprador consignando la ruta y el operador designado.

El agente de cargas coordina con el corresponsal, argentino, para dar cumplimiento de requerimientos formulados por el cliente.

El lugar de la entrega puede ser el mismo centro de producción, la oficina en el aeropuerto del agente o cualquier otro lugar indicado por el expedidor.

El agente operador de la carga, se pone en contacto con el exportador.

Exportador y agente coordinan el embarque. Para dar cumplimiento a la orden de salida, el agente de cargas gestiona la reserva de bodega en los distintos medios de transporte que utilizara, ya sean propios o de terceros .Se coordina con el exportador el control de carga, el transporte interno al aeropuerto de embarque y las intervenciones que pudieren caber. En todo momento, el agente por si o a través de su corresponsal mantiene informado al importador sobre la situación del embarque y los pasos que ese está coordinando para dar cumplimiento al encargo.

Al hacerse cargo del envío, el agente comprobará si los paquetes entregados coinciden, en número, peso y señas con los datos de la orden de expedición. También debe comprobar si los documentos citados en la orden de expedición están en su totalidad y si se cumplen todos los requisitos para la importación exigidos por el país destinatario del envío. Para estos servicios son de gran utilidad los manuales sobre las distintas disposiciones y normativa de los diferentes países. Si en la orden de expedición no se ha consignado el recorrido a seguir por el envío, el agente decidirá, en su oficina autorizada por la IATA, por que vía se hará llegar el envío en cuestión a su destino. Hay que tener

en cuenta varios factores: las cuotas, los tiempos de llegada, el tipo de aeronave empleado dependiendo del tamaño del envío y los servicios de la compañía de aviación utilizada. Cada uno de los bultos que componen el envío deberán ir provistos de sus correspondientes etiquetas para la carga, en las que se han de consignar aeropuerto de salida y de destino, cantidad de piezas o paquetes y número del conocimiento aéreo.

Ahora ya esta el envío listo para su transporte y solo queda entregarlo a la compañía aérea elegida. Esta confirma la recepción del envío (original de la guía o bien documento acreditivo de la recepción del envío por parte del personal del almacén) y lo prepara para el vuelo previsto, en el que se ha reservado previamente por teléfono el espacio para el citado envío.

Tomando como base el recibo de la carga, la carta de crédito y las instrucciones del cliente, se confecciona la guía aérea. Habitualmente se envían originales de la documentación y copias a destino junto con la carga.

La compañía de aviación confecciona una lista de carga para todos los envíos previstos para un vuelo (manifiesto).

Con este manifiesto y con todos los documentos de exportación entregados por el agente junto con el conocimiento de embarque, la Aduana realiza los trámites precisos para la salida de las mercaderías.

En caso de fletes prepagos, el agente hace entrega de los documentos, contra el pago del flete y los gastos de embarque. El exportador enviará por su cuenta y riesgo los mismos al exterior.

Cuando se trata de fletes a pagar en destino, el agente envía los documentos a su corresponsal, los que serán puestos a disposición del importador contra pago del flete y los gastos de embarque.

Es ahora cuando la carga aérea puede ser cargada en el avión y transportada a su punto de destino. Una vez llegada al aeropuerto de destino se da conocimiento de la llegada al destinatario o a su agente consignatario.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR