

Final de Transportes & Seguros

DEMANDA

La demanda del transporte deriva de la demanda de las mercaderías.

Erraticidad

Aspectos que afectan la demanda del transporte:

- El precio de las mercaderías fluctúa.
- Volumen: variaciones debidas a factores que afectan la cosecha o desplazamiento de la demanda.
- Orígenes y destinos: Cambio en los factores de producción en diversas áreas.
- Otros factores: Políticos (derechos, cupos, restricciones, etc.)

Elasticidad

La demanda es derivada y su elasticidad tenderá a acompañar a la elasticidad de la demanda del producto.

OFERTA

Elasticidad

Posee inelasticidad en el corto plazo para los medios acuático y aéreo, intermedia en el submodo ferroviario y una aceptable en el modo automotor.

En el campo de los soportes se ingresa al plano de las inelasticidades en el corto y mediano plazo.

MERCADO LOCATIVO

Mercado locativo, vagabundo o libre

Marítimo: Chárter Aéreo: Tramp

Características:

La oferta está caracterizada por el ofrecimiento del empleo de un medio sin una ruta predeterminada, por uno o más viajes. Utiliza la totalidad de la capacidad ociosa de la unidad, existencia de un solo oferente y un solo demandante. Transporte específico (granos, gases, petróleos, químicos, minerales, etc.). El premio se forma sobre la base del libre juego de la oferta y la demanda.

MERCADO REGULAR

- Nuevo tipo de producción (pcc. en escala) y nuevo tipo de servicio (servicio regular)
- Cargas heterogéneas, con diversidad de embalajes, factores de cuidado, valores, etc.
- El buque iniciará el viaje a la fecha preestablecida a plena carga, a media carga o vacío.
- Demanda dispersada y oferta concentrada.
- Gran número de demandantes.
- Respuesta satisfactoria al despacho de mercaderías a medida que se las produce.
- Oferta: exigencia de fuertes concentraciones de capital (buque, ferrocarril) y las incertidumbres

- propias del mercado (asimetría y erradicidad de la demanda que se agudizan en el mercado regular).
- Reducido número de oferentes.
 - Sector dominante (el de la oferta) que puede imponer precios y condiciones al otro sector (el de la demanda).
 - El mercado regular se comporta en el tiempo de forma estable.

MODO ACUATICO

Tres categorías:

- Barco destinado al transporte de mercaderías generales.
- Buque tanque o tanquero (cargas de petróleo o derivados)
- Buque de pasaje
- Especialidades: transporte de mercaderías frigorizadas u otro tipo de líquidos a granel.

Tipología y características

Buques diseñados para el transporte de mercaderías homogéneas. Dos fragmentos:

- Destinados a portar mercaderías homogéneas:

- Mercaderías a granel.
- En buques tanques, mineraleros, graneleros, gasoleros, etc.
- Notable elasticidad.
- Las unidades apropiadas para el transporte de graneles secos pueden transportar cierta variedad de productos (minerales, fertilizantes, granos, carbón) e incluso los buques tanque pueden acarrear granos.

Destinados al transporte de cargas específicas que tienen alguna forma de embalaje o que constituyen unidades indivisibles en su conformación original:

- Buques aptos para el traslado de productos forestales (atados de madera aserrados a fardos de pulpa de papel).
- Buques frigoríficos.
- Buques portautomóviles.

- Destinados a mercaderías heterogéneas:

- Carguero con sus espacios compartimentados en forma vertical (bodegas) y horizontal (entrepuentes)
- Facilita la estiba y separación de partidas de carga con una variada diversidad de embalajes y consignaciones.
- Buque portacontenedores
- Barcos multipropósito: carga suelta (embalada) y contenedores.

Variantes:

- Remolque: pueden portar diversos tipos de mercaderías o traccionar elementos que constituyen una unidad en si mismos (plataformas de explotación petrolífera o muelles fábrica flotantes).
- Buques para el transporte de bultos análogos (grandes calderas, torres de destilación, etc.)
- Navíos portamedios de transporte: portabarcazas, portautomóviles, portarrodantes (básicamente trailers y camiones) y ferrobarcos.

Combinaciones:

Buques portarodantes o portabarcazas suelen disponer de medios apropiados para el transporte alternativo de graneles líquidos y sólidos (líquidos en tanques laterales y sólidos en bodegas centrales). Ej. Buque OBO (ore–bulk–oil).

Facilidades de los buques:

- Portalones laterales: aberturas en el costado del casco que permiten el acceso a la bodega directamente desde el muelle a las motoestibadoras portando plataformas – pallets.
- Rampas de acceso incorporadas.
- Grúas.

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LA OFERTA, EL ARMADOR

Mercado Locativo

Empresa muy simple en su organización y complejidad. Un contrato por vez, por buque y se compromete a la totalidad de un barco para un solo contratante por viaje.

Mercado Regular

El producto que se vende es la regularidad. Es un servicio habitual entre áreas geográficas (recalada periódica en varios puertos de escala) para el transporte de mercaderías heterogéneas y con una gran dispersión de la demanda.

Muchos clientes a la vez. Requerimientos diversos en función de la diversidad de cargas.

La estructura de costos de los servicios regulares difiere de una manera sensible del correspondiente al mercado locativo, y ello se ve reflejado en los precios.

MERCADO LOCATIVO

Funcionamiento:

Se demanda el empleo de un buque completo para la realización de un viaje entre dos puntos geográficos determinados.

Responde a una dimensión planetaria, por lo que el demandante y el oferente suelen recurrir a intermediarios.

Alternativas locativas:

Fletamento total o parcial:

Armador u operador de navíos que oferta el empleo de un buque (total o parcialmente) para la realización de un viaje.

El oferente conserva bajo su control tanto la gestión técnica náutica de la unidad de producción y la gestión comercial de la misma.

El precio es una cantidad de moneda por unidad de carga a embarcar o por unidad de transporte comprometida.

La operación de carga es responsabilidad del usuario del transporte por lo que se acuerdan ritmos de carga y descarga.

Fletamento por tiempo:

El oferente compromete el servicio de la unidad por un período de tiempo determinado.

El armador conserva en sus manos la gestión náutica con excepción de la provisión de combustible y el fletador asume la gestión comercial con más el combustible.

El precio es una cantidad de moneda por unidad de tiempo (día/mes).

Fletamento a casco desnudo:

Locación del bien mueble en si (el buque)

El fletador asume el pago del precio y las obligaciones náutica y comercial.

El precio es una cantidad de moneda por unidad de tiempo.

El fletador puede ser tanto otro operador de transporte como un usuario del mismo.

El Precio:

En el mercado regular el transportista incluye en el precio los costos de carga y descarga de la mercadería, así como de su estiba a bordo del buque. Esto no es usual en el mercado libre o locativo.

Fórmulas contractuales:

LT: Liner Terms o BT: Berth Terms = el armador toma a su cargo el embarque y desembarque de la carga.

FI: Free In = el usuario se hace cargo del costo de la carga de la mercadería.

FO: Free Out = el usuario asume el costo de la descarga de la mercadería en destino.

FIO: Free In & Out = el usuario carga con el costo de embarque y desembarque de la mercadería.

S: Storage = el cargador se ocupa de la estiba de la mercadería en origen.

T: Trimming = el usuario o cargador se hace cargo de asegurar la carga dentro de la bodega.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

Documento por medio del cual se instrumenta al contrato de transporte.

Funciones:

- Prueba del contrato de transporte.
- Título de crédito, puesto que es representativo de la mercadería y, en principio, es endosable.
- Título ejecutivo; su mero tenedor tiene la facultad de exigir judicialmente la entrega de la mercadería.
- Es el documento que permite la liquidación del crédito documentario, ya que este, entre sus condiciones, exige la presentación del documento para su acreditación definitiva.

Tipos de conocimientos:

- Conocimiento embarcado: se emite una vez que las mercaderías están a bordo.
- Conocimiento recibido para embarque: se emite cuando el transportador, como depositario, recibe las mercaderías en tierra con anterioridad al embarque en si.
- Conocimiento Directo (Through bill of lading): conocimiento emitido por un responsable del transporte por distintos medios (mar/rio) dentro del mismo modo (Modo Acuático).
- Conocimiento multimodal: es el que, siendo emitido por el transportista unimodal, compromete el empleo de más de un modo.

AVERIA GRUESA

Acción voluntaria del capitán en pura aplicación del principio del mal menor. Se acepta que todo sacrificio efectuado para salvar vidas humanas, el navío y la carga (incluyendo el sacrificio de parte de la carga) debe ser soportado por todos los beneficiarios.

MODALIDADES DE CONTRATACION DE FLETES

Hay dos modalidades de tráfico:

- Conferenciado o regular.
- Libre o Tramp.

El Conferenciado contrata el flete incluyendo en su precio los gastos de carga, estiba y descarga.

El Tramp, que gralmente. transporta mercaderías a granel, se suele contratar el flete sin incluir los gastos de carga, estiba y descarga.

Linet Terms or Berth terms: operaciones de carga, estiba y descarga cotizados en el coste del flete. Transporte de carga general en buques de línea o conferenciados.

Free In (FI): los gastos de carga no están cotizados en el flete.

Free In & Out (FIO): no incluye gastos de carga y descarga, si los de estiba.

Free In & Out & Stowed (FIOS): no incluye ningún otro gasto que no sea el del flete propiamente dicho.

Free In & Out & Stowed & Trimmed (FIOST): el paleo del grano por cuenta del cargador.

TARIFA DE FLETES

CRITERIO BASICO

- moneda por unidad de peso
- moneda por unidad de volumen
- por peso o volumen, según el que más pague.
- Moneda por unidad de superficie
- % del valor FOB de la mercadería
- moneda por unidad de embalaje

RECARGOS

Para cubrir un sobrecosto extraordinario y temporario (mayor valor del combustible, congestión portuaria, variaciones en las paridades monetarias, etc.)

- moneda por unidad de flete
- % del flete
- recargo por pérdida de valor de la moneda de la tarifa

CARGOS

- *Encomiendas o muestras comerciales*: moneda por partida.
- *Cargo mínimo por conocimiento de embarque*: se establece un mínimo de peso o de volumen a partir del cual se aplica el criterio básico. Moneda por conocimiento de embarque.
- *Cargo por puerto opcional*: moneda por ton métrica o m3. / % del flete básico.
- *Cargo por extra peso*: moneda por posición de escala / % del flete por posición de la escala.
- *Cargo por extra largo*: ídem extra peso pero sustituye la escala de pesos por una de medidas.
- *Cargo por embarque de pienso o alimentos para animales vivos*: moneda por animal / moneda por ton métrica o m3.
- *Cargo por depósito adicional de pienso o alimento sobrante para animales vivos*: moneda por animal / moneda por ton métrica o m3.
- *Cargo por acompañante de animales vivos*: moneda por acompañante / moneda por animal.
- *Cargo por exceso de peso o medida de embalaje estándar*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- *Cargo por tasas o peajes por tránsitos de rutas especiales*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- *Cargo por bombeo de líquidos*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- *Cargo por limpieza de tanques del buque*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- *Cargo por aplicación de límite de responsabilidad*: % del valor FOB / % del flete básico.

DESCUENTOS

- *Carga de retorno*: ventas frustradas en destino o retorno de elementos con regímenes de impo. temp. Se suele garantizar una rebaja del flete básico pagado en el primer transporte. (% del flete básico original).
- *Promociones comerciales*: rebaja porcentual del flete básico para mercaderías destinadas a ferias o exposiciones internacionales. (% del flete básico)
- *Cargas no comerciales*: mercadería destinada a competencias deportivas, vinculadas a entidades religiosas o de caridad, cuerpos diplomáticos, etc. (% del flete básico)
- *Estímulo a la mejora del embalaje*: se compensan los mayores costos en los que incurre el usuario al dotar al embalaje de mejoras que permitan la simplificación del manejo de la mercadería. (% del flete básico, % de las ton. métricas, % de los m3)
- *Extra peso intrínseco o extra peso sin valor comercial*: mercaderías de bajo valor pero extra peso (mármol) o mercaderías sin valor comercial en cuanto a que no son objeto de contratos de compraventa (efectos personales). (% de la disminución de la cantidad de moneda, % del flete por posición de la escala)

SISTEMA DE FIDELIDAD

Sistema de doble tarifa (dos fletes), Sistema de contrato (dos o más fletes), Sistema de bonificación inmediata, Sistema de bonificación diferida, Comisiones de agentes transitorios, Comisiones a Operadores de Transporte Combinado.

ALCANCE DEL PRECIO (CONTENEDORES)

- House – House
- House – Pier
- Pier – House
- Pier – Pier

Condiciones FCL (Full Container Load) y LCL (Less than Container Load).

FCL indica el contenedor estibado o desestibado por el usuario (por su orden, cuenta y riesgo).

LCL indica que el usuario entrega la carga (normalmente partidas incompatibles con el llenado total de un contenedor) al transportista y este se encarga (por su orden, cuenta y riesgo) de estibarla en un contenedor.

SERVICIOS ACCESORIOS

Tarifa gate In Out: comprende el precio total desde el ingreso a una terminal hasta el egreso de otra en destino.

TRANSPORTE AEREO

VENTAJAS DEL TRANSPORTE AEREO

- No utiliza embalajes pesados, por lo que se obtiene una reducción en el peso bruto y por consiguiente un menor costo de flete.
- Rapidez en la entrega.
- Seguridad.
- Penetración y formación de red (evita la utilización de otros medios de transporte).
- Puntualidad en la entrega.
- Gastos de puerto: en el aéreo son prácticamente inexistentes.
- Renovación de stocks.
- Gastos de seguro (menor riesgo, menor tasa).
- Gastos de almacenaje (mínimos tiempos de almacenaje).

APTITUD DEL TRANSPORTE AEREO

- mercadería perecedera
- animales vivos
- mercadería voluminosa
- mercadería de valor
- prod. químicos y farmacéuticos
- prod. electrónicos, de computación y telecomunicaciones
- prod. de alto valor agregado
- prod. delicados que por su naturaleza deben ser transportados con cuidado

AVIONES

Dos categorías: aviones convencionales y aviones de gran capacidad o fuselaje ancho.

Se dividen en:

- Aviones de carga puros.

- Aviones de pasajeros (cubierta principal pasajeros y cubierta inferior correo y carga).
- Aviones mixtos o combinados: (cubierta principal pasajeros y carga y cubierta inferior correo y carga).

La carga puede ser transportada en bultos sueltos, pallets o contenedores.

La carga general y los pallets van asegurada con redes que evitan movimientos de estos.

Los pallets y contenedores van asegurados al piso por medio de un sistema de anclaje que impide cualquier desplazamiento.

PALLETS Y CONTENEDORES

Dimensiones de pallets

2.24 x 3.18 mts.

2.24 x 2.74 mts.

2.44 x 6.06 mts.

2.44 x 6.30 mts.

Clasificación de Contenedores

- *Contenedores multimodales: solo pueden ser transportados en la cubierta principal de aviones cargueros puros o combinados. 20 a 40 pies de largo x 8 de ancho x 8 de alto.*
- *Contenedores de Cubierta Principal: solo se transportan en la cubierta principal de aviones cargueros puros o combinados. Altura mayor de 1.63 mts.*
- *Contenedores de cubierta inferior: transportados en la cubierta inferior de aviones de fuselaje ancho. Altura no mayor a 1.63 mts.*

Los contenedores no pueden transportar:

- *mercadería peligrosa*
- *animales vivos*
- *carga de valor*
- *restos humanos*

ACEPTACION PARA EL TRANSPORTE AEREO

Las consignaciones son entregadas por el expedidor al agente de cargas aéreas acompañadas de instrucciones escritas en lo que se denomina Carta de Instrucción del expedidor.

Documentos anexos:

- *declaración de mercadería peligrosa*
- *certificado para animales vivos*
- *copia de factura comercial*
- *documentos con propósito de pago*
- *otros doc. para impo./expo.*

Consignaciones Especiales:

Aquellas que debido a su naturaleza, valor, dimensiones o peso requieren un especial conocimiento para su tratamiento en lo referente a aceptación, estiba, almacenaje y transporte.

- *mercadería peligrosa, animales vivos, cargas de valor, cargas perecederas, cargas húmedas, restos humanos, equipaje no acompañado, cargas olorosas, cargas de gran peso o volumen, armas, municiones o material de guerra, otras cargas.*

Mercadería peligrosa (gases, pintura, etc.): se debe cumplir con el manual de mercadería peligrosa:

- *detalles de la mercadería*
- *restricciones sobre cantidades a transportar*
- *embalaje*
- *etiquetado especial*

La guía aérea debe ir acompañada de la declaración de mercadería peligrosa del expedidor.

Se deben colocar en el exterior del embalaje etiquetas que correspondan al tipo de riesgo involucrado y las etiquetas de manipuleo.

Animales vivos: regulación sobre animales vivos:

- *salud y condición del animal*
- *jaulas o boxes*
- *comida y artículos adicionales*
- *reservas de bodegas*
- *documentos*
- *consolidación de embarques para animales*

Asimismo el expedidor deberá completar y firmar un certificado para animales vivos que acompañará a la guía aérea.

La tarifa aérea incluirá sobrecargado adicional.

Consignaciones de valor: mercadería que supera USD 1000 x kilogramo:

- *lingotes de oro y cualquier forma de este metal*
- *lingotes de platino y cualquier forma de este metal*
- *documentos de bancos, cheques, estampillas, etc.*
- *diamantes, rubíes y piedras preciosas*
- *joyas*
- *otros artículos*

En la guía aérea se colocará el término Carga de Valor.

Sobrecargado adicional.

MODALIDADES DE TRANSPORTE

TRANSPORTE MULTIMODAL

Modalidades de transporte:

- *Unimodal*
- *Sucesivo*
- *Segmentado*
- *Combinado*
- *Multimodal*

Segmentado: diferentes modos empleados en el transporte que disponen de independencia operativa y, en cuanto a responsabilidad, se mantiene dispersa en el operador de cada segmento.

Combinado: se trata de la utilización de un modo que transporta a otro – el que realizó antes o realizará después su propia operación de transporte (Ej. Piggi back en ferrocarril y Ro Ro en buque).

CARACTERIZACION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte multimodal se caracteriza por:

- *Una actividad de servicios que consiste en transportar mercaderías en virtud de un contrato entre el operador de transporte multimodal (OTM) y su cliente (cargador).*
- *Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores cualificados de transporte internacionales y que requiere un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes interesadas.*
- *Una actividad internacional en virtud de la cual las mercaderías pasan de un país a otro mediante el empleo de diversos modos de transporte.*

FASES ACTIVAS DEL SISTEMA INTERMODAL

- *Fase Física: cubre cada una de las etapas operativas. La importancia relativa de sus componentes son funciones de distancia, tiempo y costo entre los cuales adquieren relevancia los tiempos que insumen transferencias, tanto portuarios como el hinterland.*
- *Diseño y ejecución: es la función llave, el control de la operación, el cerebro modelo que debe controlar y coordinar. La importancia se mide por el tiempo y esfuerzo involucrado en el management de servicio.*
- *Comercial: se trata de los servicios ofrecidos en el mercado internacional.*
- *Comunicaciones: lo esencial pasa por el vendedor, el OTM y el comprador. El criterio de evaluación de la fase tiene que ver con la cantidad de información involucrada y con el tiempo de preparación–transmisión–respuesta.*
- *Confiabilidad: arreglos para la seguridad de la carga. Un OTM emite un documento que sigue las recomendaciones UNCTAD/ICC para el transporte internacional.*

SUSTENTO TECNOLOGICO

Unitarización de las cargas

Agrupamiento de uno o más ítems de la carga fraccionada en un bloque unitario que permitirá su manipulación de una forma más conveniente. (pallet o contenedores)

Contenedores

Medidas exteriores:

Largo: 6 y 12 mts.

Ancho: Estándar 2.44 mts.

Altura: Estándar 2.60 mts.

Identificación:

6 mts. de largo veinte pies

12 mts. de largo cuarenta pies

2.6 mts. de alto ocho pies seis

De más de 9 pies de alto Jumbos o High Cubes

Capacidades:

Un contenedor de 20 pies pesa entre 1.8 tn y 2.5 tn. tiene una capacidad de 33m3 y puede transportar una carga neta de 18 y 22 ton.

Un contenedor de 40 pies pesa entre 3.3 y 3.8 ton., con 67m3 y puede transportar una carga neta de 28 ton.

Materiales:

Contenedores estándar fabricados con chapa de acero.

Otros de plástico reforzado para unidades de destino específico como los Térmicos.

Los pisos interiores son de madera para facilitar el trincado.

Tipos de contenedores:

Gran variedad. Todos tienen esquineros. Son 8 implementos prismáticos con aberturas que permiten el manipuleo del contenedor cargado y su fijación a los equipos de transporte así como su adhesión a otros contenedores durante el apilamiento en tierra, a bordo de buques, trenes y otros equipos de transporte.

Tipos:

Hay contenedores rígidos (carga seca o transporte de líquidos) y no rígidos (equipos plegables).

Carga Seca:

- *cerrados: unidades standard con puertas en la parte posterior o puertas laterales o combinaciones de ambas.*
- *Abiertos: techo abierto, lateral abierto, ambas aberturas mas extremo abierto.*

Contenedores Tanque (para líquidos): *tiene un tanque en su interior de la misma capacidad en peso que un contenedor de 20'. Todo tipo de líquidos.*

Flexitanks: *para el transporte de líquidos. Bolsa plástica con capacidad para 21 ton. que se ubica dentro de un contenedor de carga seca de 20' y se llena con el líquido a transportar.*

Contenedores Térmicos: *el suministro del frío puede ser mecánico o criogénico. Con paredes, puertas, techo*

y piso aislados que retardan el ritmo de transmisión de calor entre el interior y el exterior del equipo.

- *Reefers o Integrales: llevan el equipo en el frente. El equipo requiere energía eléctrica para su funcionamiento.*
- *Porthole: no llevan refrigerador y poseen dos aberturas circulares por donde se introduce el aire o gas para enfriar el ambiente interior.*

DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL (DFI) & LOGISTICA COMERCIAL INTERNACIONAL (LCI)

- *LCI apunta a una gestión estratégica del abastecimiento, movimiento y almacenamiento de insumos y productos terminados.*
- *DFI es el conjunto de operaciones para el desplazamiento de la carga respondiendo a una ejecución secuenciada.*

En la LCI manejamos productos y en la DFI operamos el desplazamiento de las cargas. La LCI se relaciona con el comercio internacional y la DFI sirve a la LCI.

Toda LCI depende del elemento base que es el producto y de la gestión de tres funciones claves:

- *Producción*
- *Comercialización*
- *Distribución Física*

Los parámetros costo, tiempo y calidad interrelacionan la LCI, la función de la DFI y la actividad del TIC a través de una gestión integrada.