

Compendio de costos logísticos

1) Servicios marítimos portuarios

Los conceptos por los servicios marítimos portuarios que se prestan en las modalidades de operación, vigentes para contenedores de carga completa (FCI), son los siguientes:

- a) **“Gate Out”**: se denomina así a la entrega de un contenedor vacío al usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga, así como la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor en el que se detalla el estado en el que se entrega el contenedor.
La entrega de un contenedor vacío puede suponer la movilización de varios contenedores en el patio de contenedores vacíos, dependiendo de las características requeridas (reforzado, A1, “non-operating reefer”, entre otros) y del lugar de destino en el caso de los contenedores que son arrendados por el porteador (ya que están sujetos a restricciones en cuanto a los posibles lugares de reentrega). También se le denomina entrega de contenedor vacío y el cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- b) **Transporte terrestre del contenedor vacío del lugar de recojo designado por el porteador al lugar de llenado y transporte del contenedor lleno donde se carga el mismo al lugar de entrega designado por el porteador (terminal portuario o terminal de almacenamiento extra portuario)**, en el caso de carga de exportación: usualmente el servicio se cotiza como un flete de ida y vuelta, porque se retira el contenedor y se retorna para su almacenamiento.
- c) **Uso de muelle**: este es un servicio portuario que es regulado, la tarifa cubre la utilización de infraestructura del terminal portuario para permitir el traslado del contenedor hasta el costado del buque, directamente o a través de una zona de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de carga de exportación, o viceversa.
- d) **Servicio de manipuleo**: servicio portuario no regulado, cuya tarifa cubre la recepción y apilamiento en zonas de almacenamiento de un contenedor que ingresa al terminal portuario, y posterior movilización del lugar de apilamiento y entrega del contenedor para su traslado al costado del buque, en el caso de carga de exportación.
- e) **Servicio de transferencia**: servicio portuario no regulado, cuya tarifa cubre el traslado del contenedor desde áreas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), en el caso de carga de exportación. La tarifa se aplica por contenedor.
- f) **Derecho de embarque**: cobro integral de los servicios de Uso de Muelle, Manipuleo y Transferencia antes descritos, que realizan los prestadores de servicios que tienen asignadas zonas de almacenamiento en el terminal portuario y/o depósitos temporales extraportuarios. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- g) **Servicio de tracción**: transporte terrestre del contenedor lleno del depósito temporal extraportuario al terminal portuario, en el caso de carga de exportación. Salvo por la distancia involucrada equivale al Servicio de Transferencia, ya que el contenedor se traslada desde áreas

de almacenamiento del depósito temporal extraportuario hasta el costado del buque o la zona de “*prestacking*”, en el caso de carga de exportación. Usualmente el cobro se aplica por tonelada métrica de carga bruta (incluida la tara del contenedor).

- h) **Manipuleo al costado del buque:** servicio de enganche y desenganche del contenedor en muelle (principalmente aseguramiento del *spreader* de la grúa en los esquineros superiores del contenedor), que realizan usualmente dos estibadores en tierra por cada grúa utilizada. También se le denomina manipuleo o movilización de carga en muelle, gremios marítimos o trabajadores en tierra. Usualmente el cobro se aplica por tonelada métrica de carga bruta (incluida la tara del contenedor).
- i) **Derecho de descarga:** cobro integral de los servicios de Uso de Muelle, Manipuleo y Transferencia, antes descritos, que realizan los prestadores de servicios que tienen asignadas zonas de almacenamiento en el terminal portuario y depósitos temporales extraportuarios. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- j) **Transporte terrestre del contenedor lleno del lugar designado por el porteador (terminal portuario o depósito temporal extraportuario) al lugar de vaciado:** usualmente el servicio se cotiza como un flete por viaje redondo, independiente del número de contenedores (uno o dos de 20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies ó 40 pies), sujeto únicamente al peso.
- k) **“Gate-In”:** re entrega de un contenedor vacío por el usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el vehículo de carga, una inspección detallada del estado en el que se re entrega el contenedor y la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor. La re entrega de un contenedor vacío puede suponer varias movilizaciones del contenedor hasta el lugar de apilamiento si éste debe ir previamente al patio de lavado de contenedores y/o al patio de reparación de contenedores. También se le denomina recepción de contenedor vacío y el cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- l) **Lavado de contenedor:** concepto cobrado siempre que en la inspección del contenedor en el momento de la recepción del contenedor vacío, el porteador determine que este es entregado en condiciones no aptas para su siguiente uso. El cobro se aplica por contenedor.
- m) **Desuío de contenedor:** cobro por la movilización en el lugar de tránsito en el muelle (zona de “*prestacking*”), para segregar un contenedor descargado del buque que no va a utilizar el depósito temporal extraportuario designado por el porteador. El cobro se aplica por contenedor.
- n) **Venta de conocimiento de embarque:** cobro por el juego de formularios de conocimiento de embarque membretados del porteador, en el caso de carga de exportación. El cobro se aplica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.
- o) **Emisión de conocimiento de embarque:** cobro por llenar los datos en el conocimiento de embarque, en el caso de carga de exportación. El cobro se aplica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.
- p) **Seguro por Uso de Contenedor (Cobercon):** cobro que se realiza para cubrir los daños por el uso del contenedor por el usuario desde que lo recibe vacío en el lugar designado por el porteador hasta que la entrega lleno para su embarque a bordo del buque, en el caso de carga

de exportación. También se le denomina servicio de administración de contenedores. El cobro se aplica por contenedor.

2) Transporte marítimo

En el transporte regular de línea, la **Tarifa básica** se determina según el peso o volumen, de acuerdo a lo que más convenga a la línea naviera (el mayor). El factor de estiba es el siguiente:

Factor de Estiba: 1 Tonelada Métrica (TM) = 1 Metro Cúbico (m³)

Las equivalencias en medidas son:

- $1\text{m}^3 = 1\text{ TM}$
- $2,240\text{ lbs} = 40\text{ pies}^3$

El cálculo dependerá del volumen del peso o volumen:

EJERCICIO 1

Se va realizar un despacho de exportación por vía marítima y se le ha encargado a usted determinar la unidad de medida a considerar y el flete a pagar.

El flete marítimo en contenedor es de USD 1,200 y el flete como carga consolidada es de USD 90.00 TM o M³.

La carga tiene un peso total de 8,000 kilos y 6 bultos con las siguientes dimensiones:

Bulto 1:	1.2 x 1.2 x 1.8 metros
Bulto 2:	1.2 x 1.2 x 2.0 metros
Bulto 3:	1.0 x 1.0 x 1.8 metros
Bulto 4:	1.0 x 1.2 x 1.8 metros
Bulto 5:	1.2 x 1.2 x 1.8 metros
Bulto 6:	1.2 x 1.2 x 1.5 metros

¿Cuál es el valor de flete a pagar?

Contenedor (FCL) US\$1,200.00

Carga consolidada (LCL) \$90.00 (TM o M³)

Peso total = 8,000 Kilos o 8.00 TM

Volumen total = 14.184 M³

- Bulto 1: $1.2 \times 1.2 \times 1.8 = 2.592$

- Bulto 2: $1.2 \times 1.2 \times 2.0 = 2.880$

- Bulto 3: $1.0 \times 1.0 \times 1.8 = 1.800$
- Bulto 4: $1.0 \times 1.2 \times 1.8 = 2.160$
- Bulto 5: $1.2 \times 1.2 \times 1.8 = 2.592$
- Bulto 6: $1.2 \times 1.2 \times 1.5 = 2.160$

UNIDAD DE MEDIDA 14.184 M3

FLETE A PAGAR US\$1,276.56

EJERCICIO 2

Calcular los cargos totales del flete marítimo:

Puerto de carga: Houston
 Puerto de descarga: Callao
 Peso: 1,530 kilos
 Medidas: 2.20 x 1.50 x 1.15 metros
 Tarifa: USD 115.00 TM o M³
 Cargos: THC USD 25.00 TM o M³
 BAF USD 20.00 TM o M³
 PS USD 22.00 TM o M³
 Emisión de B/L USD 50.00

Peso total 1,530.00 kilos = 1.53 TM

Volumen 2.2 x 1.5 x 1.15 metros = 3.795 M3 (es mayor)

FLETE \$115.00 TM o M3	\$436.43
THC \$25.00 TM o M3	\$94.88
BAF \$20.00 TM o M3	\$75.90
PS \$22.00 TM o M3	\$83.49
Emisión de B/L \$50.00	\$50.00

CARGOS TOTALES DEL FLETE MARITIMO US\$740.69

Factores de ajuste (*adjustment factors*) o recargos (*surcharges*)

- **Gastos del terminal o "Terminal Handling Charge" (T.H.C.):** Recargo al flete marítimo básico por gastos de terminal aplicables a la carga. Suele variar en función del puerto de que se trate, y los conceptos incluidos en el T.H.C. y los que no lo están también pueden variar. El T.H.C. sólo se aplica a puertos extranjeros (cuando los gastos de terminal no están incorporados a la tarifa básica). En el puerto de destino lo paga el comprador extranjero, en el caso de carga de exportación. En el puerto de origen lo paga el vendedor extranjero, en el caso de carga de importación.

- **Recargo Canal de Panamá o “Panama Canal Surcharge” (P.C.S.):** recargo aplicado a la carga que transita por el Canal de Panamá.
- **Recargo general del flete o “General Rate Increase” (G.R.I.):** incremento planificado del flete base desde cierta fecha.
- **Recargo por ajuste monetario o “Currency Surcharge” o “Currency Adjustment Factor” (C.S. o C.A.F.):** recargo al flete marítimo básico por ajuste monetario que principalmente se afecta por países con economía muy variable frente al dólar. Estos costos se ajustan en relación con la moneda de la tarifa. Para ello, se selecciona una canasta ponderada de monedas y el C.S. / C.A.F. se mueve en la medida que el nivel ponderado se mueve contra el dólar americano (se pueden aplicar diferentes C.S. / C.A.F. en distintas áreas geográficas).
- **Recargo por cobro de flete en destino o “Collect Surcharge”:**
- **Recargo por combustible o “Bunker Surcharge” o “Bunker Adjustment Factor” o “Bunker Contribution” (B.S. o B.A.F. o B.U.C.):** recargo al flete marítimo básico por ajuste en el precio del combustible (principalmente por fluctuaciones en la cotización internacional del petróleo). Este factor es muy importante al considerar una negociación a largo plazo, el cual muchas veces se deja como un factor variable sujeto a la tendencia del mercado. Eventualmente, los costos de combustible que son irreversibles se incorporan en el flete marítimo básico y queda un B.S. / B.A.F. residual.
- **Recargo por combustible bajo en sulfuro o “Low Sulfure Fuel Surcharge” (L.S.P.S.):** recargo para naves que operan en el área de la Unión Europea.
- **Recargo por congestión en los puertos o “Port Congestion” o “Congestion Surcharge” (C.S.):**
- **Recargo por longitud excesiva de más de 12 metros o “Extra Length Surcharge” (ELS):**
- **Recargo por peso excesivo de carga suelta de más de 5 toneladas o “Extra Weight Surcharge” (E.W.S.):** recargo por transporte de contenedores pesados, generalmente es aplicado a contenedores de 20 pies.
- **Recargo por mercancía peligrosa o Recargo IMO:** aplicado en el transporte de mercancías clasificadas por las Naciones Unidas como peligrosas.
- **Recargo por riesgo de guerra o “War Risk Surcharge”:** recargo para cubrir los costos extra que supondrá una guerra, de acuerdo a la situación de contingencia.
- **Recargo por temporada pico o “Peak Season Surcharge” (P.S.S.):** recargo por el transporte de cargo durante periodos de demanda alta para reducir la congestión de tráfico.
- **Recargo por seguridad de carga (S.E.C. o I.S.P.S.):** recargos por seguridad.

Rebajas (rebates) o descuentos (allowances)

- Por carga paletizada o **“Pallet Allowance” (PA).**
- Por carga completa de contenedor o **“Full Container Load Allowance” (FCLA).**

- **Por contrato de fidelidad o “Merchants Contract”:** en el que el cargador se compromete a transportar su carga en buques de la conferencia.
- **Por donaciones a instituciones de servicio social.**

3) Transporte aéreo

En el transporte aéreo, el cálculo del flete según el peso o volumen de la carga, de acuerdo a lo que más convenga a la línea aérea. El factor utilizado es de 6,000 centímetros cúbicos por kilo. Si el embarque sobrepasa este máximo, entonces el cálculo del flete deberá hacerse según el volumen del mismo.

Las equivalencias en medidas son:

- $6\text{m}^3 = 1\text{ TM}$
- $2,205\text{ lbs} = 247\text{ pies}^3$

Peso Volumen: largo x ancho x altura (centímetros)
6,000

La tarifa aérea se aplica en base a unidad de peso, unidad de volumen, unidad de valor o unidad espacio dentro de avión.

EJERCICIO

Su jefe le ha pedido determinar la unidad peso/volumen para un despacho vía aérea de 4 bultos de 97 centímetros de ancho, 1.10 metros de largo y una altura de 80 centímetros.

N° bultos	4
Volumen (por bulto)	142.27
Ancho	97.00
Largo	110.00
Altura	80.00
VOLUMEN TOTAL	569.07