Actualidad
Empresarial



GESTIÓN LOGÍSTICA INTERNACIONAL

INSTITUTO PACÍFICO

Gestión logística internacional

Campaña: 2022
Área: Empresarial

Presentación

La logística en el comercio internacional nace de la necesidad de una empresa de vender un bien a un cliente en el exterior y de todo lo que este proceso conlleva al tener que preparar la mercancía y transportarla desde el punto de origen hasta el punto donde se encuentra el cliente. A todo este proceso de planificación, control y coordinación de actividades se le conoce como gestión logística y es importante que se conozca el concepto de logística y su importancia en materia de distribución física.

La gestión logística se centra en obtener la máxima eficiencia en la cadena de suministro de un producto para su traslado al exterior, siendo el transporte Internacional parte importante de la cadena logística necesaria para llevar a cabo una operación de comercio exterior. Un proceso logístico está relacionado con la distribución física de un producto de forma rápida, precisa, con la mejor calidad posible y al menor costo y tiempo posible desde que la mercancía se encuentra con el productor hasta que llega al cliente, cumpliendo siempre con las normas y regulaciones que presentan los mercados exteriores , tomando en cuenta la documentación , política de costos , cadena de distribución , gestión operativa , transporte adecuado para la distribución y la forma de carga adecuada.

La presente obra tiene por finalidad dar a conocer al lector la importancia de una adecuada estrategia logística aplicada a nivel internacional que permita dar cumplimiento a la entrega de la mercancía de manera eficaz y así obtener mayores beneficios.

I. Logística Internacional

1. Marco conceptual

Se le define a la logística *como "parte del proceso de la cadena de abastecimiento que planea, implementa y controla eficiente y efectivamente el flujo y el almacenamiento de bienes, servicios e información desde el punto de origen hasta el punto de consumo, para satisfacer las necesidades del cliente*[1]*"*. Esto quiere decir que la logística permite transportar el producto adecuado en la cantidad requerida, al lugar adecuado y al menor costo para satisfacer las necesidades de cada uno de los consumidores y asegurarnos que esta llegue a tiempo gracias a la organización eficiente de los flujos de material y de información imprescindible para la llegada y entrega de la mercancía a tiempo deseado.

Dentro de sus funciones se encuentra el administrar todas las variables que intervienen en la cadena logística desde el aprovisionamiento y producción hasta el transporte, distribución y los servicios al cliente, cuidando que cada elemento cumpla con su función específica y aporte valor. Si una de estas variables falla, puede retrasar todo el proceso.

En el ámbito internacional la logística constituye una base fundamental para el desarrollo comercial, la competitivad y la globalización económica que contribuyen con el crecimiento económico. Asimismo, este proceso reúne una diversidad de elementos

importantes para la comercialización de bienes y para su transporte desde su producción hasta el consumidor en el mercado internacional. Integra las funciones de producción, comercialización y distribución física para la gestión del abastecimiento, movimiento y almacenamiento de inventario de los productos dentro de la operación Internacional. Su finalidad es optimizar las operaciones de comercio exterior en términos de costo, tiempo y calidad de servicio, es decir justo a tiempo y con la calidad total, con el fin de facilitar las operaciones de comercio exterior tanto para el exportador, importador y prestadores de los diversos servicios.

2. Objetivos de la logística Internacional

El manejo de una buena gestión logística no solo permite a una empresa poder competir sino es uno de los procesos elementales para el éxito dentro del comercio internacional, es así que uno de los objetivos de la logística es el de poder responder eficientemente a las necesidades de quienes desean exportar o importar. Entre otros objetivos tenemos:

- Brindar un adecuado servicio al cliente, al menor costo
- Entregar un producto adecuado en la cantidad requerida y lugar acordado
- Satisfacer las necesidades del consumir en el mercado internacional
- Aumentar la competitividad de las empresas
- Aumentar niveles de calidad
- Incrementar productividad
- Mejorar el rendimiento tanto en los servicios de logística como de transporte de carga.

3. Componentes de la logística internacional

Dentro de estos componentes tenemos al transporte, la manipulación de la mercancía (acondicionamiento), la distribución física y el almacenamiento, el cual conocerlos genera una gran ventaja al exportador, porque permitirá analizar y evaluar los posibles riesgos por los que puede atravesar sus mercancías desde que sale de la fábrica hasta que llega al cliente final.

El conocimiento de donde será almacenado, el medio de transporte y la distribución del producto contribuirán a la optimización de sus procesos en cuanto a tiempos, cantidades correctas y la disminución de costos en la cadena logística del transporte. Toda esta información, es necesaria para brindar un buen servicio y evitar problemas logísticos, faltas, multas y sanciones, que por desconocimiento no sólo afecta la seguridad física del producto exportado, sino también, a la cadena de costos de la empresa.



a. Transporte

Cuando se habla de transporte, se hace referencia tanto al traslado de personas o de bienes de un lugar a otro, para cumplir algún fin específico. En la cadena logística el transporte es el componente principal que permite enviar las mercancías de un punto de origen a punto de destino. Las actividades que están relacionadas con el transporte internacional de mercancías y que forman parte de la logística son: la carga, el transporte interior en origen, el despacho aduanero de exportación, estiba en el vehículo, desestiba, descarga y el propio transporte internacional

El trasporte Internacional de mercancías, incluye al conjunto de medios de transporte que son clasificados de acuerdo a la modalidad y al medio a utilizar, encontrándose:

- Marítimo: Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre)
- Aéreo: Navegación por aire.
- Terrestre: Vehículos proyectados para circular en tierra.
- Multimodal: Este tipo de transporte se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal, en donde se utiliza como mínimo dos modos diferentes de transporte (acuático, aéreo, terrestre), su finalidad es hacer más rápida y eficaz el transporte de mercancías. Es realizado por un operador en donde se emite un documento único de contrato de transporte para toda la operación, con un solo flete, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento. Brinda diversos servicios tanto como el transporte en sí, y el servicio de Unitarización de carga, almacenaje, manipulación o entrega al destinatario.

La elección del medio de transporte a utilizar dependerá en primer lugar del producto que se vaya a exportar, teniendo en cuenta el tipo de producto y su naturaleza, su empaque y su embalaje, el tiempo del envió (si es urgente o no), el manipuleo que se le deberá hacer a la carga a transporte (si es carga frágil), y los costos (tarifas). Es importante mencionar que conocer los aspectos referidos al transporte Internacional se hace fundamental para la elección del medio a utilizar, teniendo en cuenta el costo a implicar y los riesgos del traslado de la mercancía.

El transporte en la gestión logística es un elemento calve en el comercio internacional, esto debido a que si una empresa decide iniciar una operación de exportación y los productos no llegan a su destino final en el tiempo y la forma pactada, la estrategia de comercialización sería un fracaso.

b. Manipulación

O también conocido como el manejo de la carga, viene a ser el acondicionamiento que se le da a la mercadería para prepararla para su transporte y envió al exterior es decir mover la carga en los distintos lugares por donde ésta deberá pasar (fábrica, terminales, almacenes), así como cargarla y descargarla del o los vehículos que habrán de trasladarla a su destino. Son distintos los manipuleos que se le puede dar a una carga, pues esta va a depender del tipo y naturaleza que los caracteriza.

c. Distribución física

Se denomina así a aquel "*proceso logístico que se desarrolla con el fin de situar un producto en el mercado Internacional, cumpliendo con los términos negociados entre vendedor y comprado*r", cuyo objetivo es realizarlo en el menor tiempo posible,

reduciendo los costos y riesgos que se pueden generar desde el punto de origen hasta el punto de destino.

Podemos decir entonces que la distribución física incluye un conjunto de operaciones a realizar para trasladar bienes, materia prima, insumos desde el lugar de origen del exportador hasta el lugar de venta o de destino. No obstante, cabe recalcar que el éxito de un producto dependerá no solo de sus características físicas y de su calidad, sino de encontrarse en el lugar y en el momento adecuando, es aquí de la importancia de la distribución física cuya función es darles equilibrio a las actividades a realizar en función a los canales de distribución, precios, tiempo, cumpliendo siempre con los términos contractuales pactados entre vendedor y comprador.

Si bien es cierto cuando se va a realizar un proceso de exportación se requiere que las mercancías lleguen en óptimas condiciones, reduciendo en la medida de lo posible los costos, riesgos y el tiempo, en donde es necesario realizar una buena gestión en la distribución de las mercancías, pero ¿Qué sucede si no se realiza una buena planificación en la distribución de las mercancías? , de ser así pues habrá un incremento de los costos de servicios, debido a una mala utilización de los recursos disponibles pudiendo originar perdida de mercancías, pérdida de clientes y perdidas de mercado.

La regla general para una buena distribución física se resume en 3 condiciones:

- Selección optima de la cadena de distribución
- Oportunidad en la entrega de las mercancías al cliente
- Establecer precios competitivos

Una buena gestión de la DFI es producto de una buena negociación entre el vendedor y el comprador

d. Almacenamiento

El almacenaje en el proceso logístico es importante y aparece a lo largo de todo el proceso, debido a que durante el intervalo de tiempo entre que un producto se produce, se distribuya o se venda, necesita ser custodiado e ingresar a algún depósito para su almacenaje. Por esta razón el almacenaje también es una de las etapas que aparecen en el proceso de la logística, salvo excepciones por ejemplo en el caso que se realice una distribución directa al cliente, pero por lo general se repite en varias ocasiones y si se realiza de manera eficaz puede contribuir a reducir los costos y tiempo Existen diferentes sistemas de almacenaje que se eligen dependiendo del tipo de producto, cantidad y también el tiempo que permanecerá en espera.

Dentro del ámbito del comercio exterior, las mercancías son internadas en almacenes aduaneros que son locales destinados a la custodia temporal de las mercancías cuya administración puede estar a cargo de la autoridad aduanera, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas. Estos almacenes que actúan como zonas temporales en donde se depositan las mercancías mientras se solicita su despacho, podrán almacenar en cualquiera de los lugares o recintos autorizados, mercancías extranjeras, mercancías nacionales o nacionalizadas y para ello requieren ser autorizados por la administración aduanera en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Tipos de almacenes aduaneros:

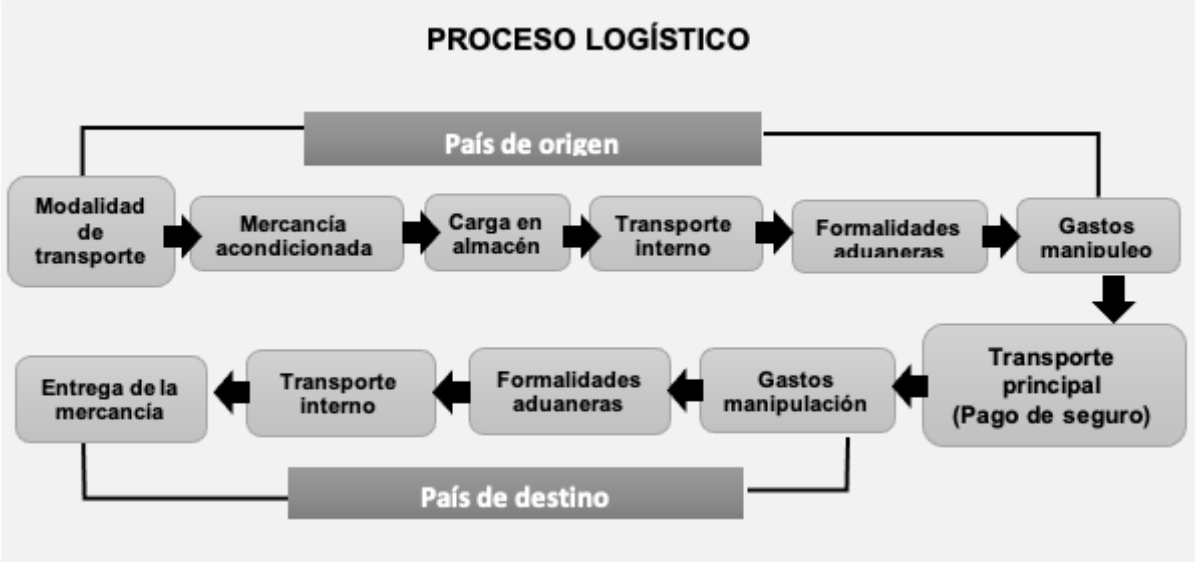
Depósitos temporales	Las mercaderías recién llegadas pueden permanecer por un plazo de hasta 30 días, hasta su levante. A su vez dentro de los depósitos temporales tenemos: • Depósitos temporales postales • Depósitos Francos
Depósitos aduaneros	Local donde se ingresan y almacenan mercancías solicitadas al régimen de depósito aduanero[2], el cual se define como el régimen que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero puedan ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un período determinado y bajo el control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo. Dentro de los depósitos aduaneros tenemos a los: • · Depósitos Públicos • · Depósitos Privados

4. Proceso de la logística internacional

Hoy en día no solo es necesario concentrarse en obtener un producto de calidad en un tiempo determinado, sino también es importante analizar la forma de cómo hacerlo llegar al consumidor final en el tiempo que el cliente lo requiere, logrando ser más competitivo, evitando costos y riesgos innecesarios, para ello se requiere seguir con los siguientes pasos:

- Identificar las necesidades de consumo
- Identificar métodos para almacenar las mercancías,
- Identificar el momento justo en que deben etiquetarse, empacarse y embalarse las mercancías a fin de cumplir con las normativas comerciales a nivel mundial.
- Identificar medios de transporte que ayuden a reducir manejos de carga y descarga
- Ubicar puntos de redistribución de las mercancías
- Tomar en cuenta el tipo de documentación que se requerir tanto aduaneros como comerciales, a fin de evitar retrasos innecesarios y costos
- Tomar en cuenta los costos de manejo y almacenaje en la aduana
- Integrar en el proceso de logística internacional a los participantes de las cadenas productivas y comerciales.

La importancia de llevar a cabo una buena gestión dentro del proceso logístico reside principalmente en los costos y el servicio que se brinda al cliente en el menor tiempo posible. Dentro de los costos logísticos tenemos a la gestión de inventarios, los fletes, los seguros, el almacenamiento, el manejo, carga, descarga y embalaje de las mercancías y la documentación a utilizar.



5. Operadores logísticos

Un operador logístico es aquella empresa que actúa como operador encargado de brindar servicios y diseñar los procesos de cada una de las etapas en la cadena logística. Por lo general las funciones de un operador logístico recibir y procesar el pedido, manejar los materiales, decidir los embalajes, transportar los productos, seleccionar los almacenes y controlar la cantidad de productos que se deben tener disponibles para entregar a un cliente

Existen varios tipos de operadores logísticos, cada uno de ellos con funciones propias dentro de la cadena, no obstante, hoy en día algunos operadores logísticos prestan otros tipos de servicios adicionalmente a su función principal, por lo que cualquier operador puede ofrecer dos o más servicios dentro de la cadena logística. Entre estos tenemos:

5.1 Agente de aduana

Se encarga de la entrega de documentos, de la numeración del despacho, de coordinar la fecha de ingreso al almacén para la entrega de la declaración aduanera para su llenado que permitirá la asignación de canal, de verificar el buen estado de los precintos de seguridad, de la entrega de documentos al transportista, de coordinar y presentarse en la fecha acordada para el control del embarque de la mercadería.

5.2 Transportista

Se encarga de todas las actividades relacionadas con el transporte, informa hasta que fecha y hora se va a recibir la carga y documentación para el embarque, informa al exportador de la fecha de arribo de la nave, informa sobre la fecha y hora del embarque del medio de transporte**.**

5.3 Almacén aduanero

Su función es la de coordinar la fecha de retiro del contenedor vacío del almacén para ser llenado por el exportador, así como también coordinar la fecha de ingreso del contener lleno al almacén y custodiar las mercancías.

5.4 Agente de carga

Se encarga principalmente de inspeccionar al contenedor asignado, la temperatura del contenedor, las condiciones de la mercancía (cantidad de unidades a embarcar, peso correcto, colocar los pallets) etc. La característica principal de un agente de carga es que es un operador logístico que le suma a su actividad principal otras actividades como la de transporte, agenciamiento de aduanas, almacén, distribución, etc., prestando de esta manera un servicio logístico integral.

II. El transporte en la logística internacional

1. Transporte internacional

El Transporte internacional es la *operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el traslado de mercancías o personas de un país o*tro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros)[3].

Al hablar de transito aduanero, nos referimos al régimen que permite el transporte de las mercancías bajo control aduanero, con la finalidad que sean destinadas a otro país. Si bien es cierto la salida de estos bienes o de personas requerirán de ciertos permisos, de controles y del cumplimiento de requisitos que le permita su salida al exterior. Por lo general las mercancías son sometidas a controles aduaneros, entiéndase por este como la supervisión o inspección que realiza aduana para dar paso a mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas en el tráfico de las mercancías y también de personas.

El trasporte Internacional de mercancías, incluye al conjunto de medios de transporte que son clasificados de acuerdo a la modalidad y al medio a utilizar, encontrándose:

- Marítimo: Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre)
- Aéreo: Navegación por aire.
- Terrestre: Vehículos proyectados para circular en tierra.

La elección del medio de transporte a utilizar dependerá en primer lugar del producto que se vaya a exportar, teniendo en cuenta el tipo de producto y su naturaleza, su empaque y su embalaje, el tiempo del envió (si es urgente o no), el manipuleo que se le deberá hacer a la carga a transporte (si es carga frágil), y los costos (tarifas). Es importante mencionar que conocer los aspectos referidos al transporte Internacional se hace fundamental para la elección del medio a utilizar, teniendo en cuenta el costo a implicar y los riesgos del traslado de la mercancía.

1.1 El flete en el transporte

Según la RAE[4] lo define como *el precio que cobra el transportista al usuario por la prestación del servicio de transporte. Precio estipulado por el alquiler de una nave o de una parte de ella.*

El flete es un gasto que forma parte del transporte y se constituye como el costo más importante del transporte Internacional de las mercancías, que se origina por el traslado de bienes desde el puerto de origen de un país hasta el puerto de destino de otro país. Este es expresado tanto en el conocimiento de embarque (B/L), guía aérea o carta porte según corresponda.

Ante esto se puede decir que el flete es el costo generado por el transporte contenedor(es) de un puerto a otro. En el flete influyen una amplia gama de factores como la naturaleza y característica de la mercancía, la rapidez, el riesgo, el factor de estiba (relación entre el espacio m3 y el peso TM que ocupa en bodega) así como los gastos portuarios considerando todas sus fases (carga o embarque en el puerto de origen, estiba, transporte, desestiba y descarga o desembarque en el puerto de destino).

1.2 Modalidades de pago de flete

Freight prepaid: Flete prepagado, cancelado antes del embarque.

Freight collect: Flete por cobrar, cancelado en destino por quien recibe la mercancía.

Flete de Retorno (Return): Que lo paga el que contrató el transporte y tiene derecho de la mercancía.

1.3 Recargos al flete marítimo

Dentro de los componentes del flete marítimo, la tarifa no es el único cargo a considerar, también encontramos los recargos al flete marítimo que se pueden originar por diversos factores, se aplican para hacer frente a los costos adicionales que incurre el porteador o transportista que son de carácter temporal, de modo de evitar el tener que modificar la tarifa de fletes con demasiada frecuencia. Entre los principales tenemos:

a. El recargo por combustible (BS o bunker surcharge/ BAF o bunker adjustment factor)

También conocido como el factor de ajuste de combustible utilizado para introducir correcciones al precio debido a la distorsión generada por la alta volatilidad del precio del petróleo, aplican generalmente como una cantidad por contenedor.

En este sentido, este recargo se origina por los cambios reiterados o imprevistos que se dan con el precio del combustible (principalmente por fluctuaciones en la cotización internacional del petróleo) y, eventualmente, los costos de combustible que son irreversibles se incorporan en el flete marítimo básico y quedo un BS/BAF residual.

b. El recargo por ajuste monetario (CS o currency surcharge/CAF o currency adjustment factor)

También conocido como el factor de ajuste de divisas, expresado como un porcentaje del flete total y se aplica cuando el dólar sufre variaciones en relación a otras monedas internacionales.

Es así que este recargo se aplica cuando un porteador incurre costos en diferentes monedas y de la misma manera diferentes porteadores incurren el mismo rubro de costos en diferentes monedas. Estos costos se ajustan en relación con la moneda de la tarifa (usualmente el dólar americano). Para ello, se selecciona una canasta ponderada de monedas y el CS/CAF se mueve en la medida que el nivel ponderado se mueve contra el dólar americano (se pueden aplicar diferentes CS/CAF en distintas áreas geográficas).

c. Los gastos de terminal (THC o terminal handling charge)

Conocido también como cargo por manipulación de la terminal portuaria y se constituye como el costo que aplica el terminal por el manipuleo del contenedor e incluye el movimiento gancho / terminal y viceversa (depende de la condición del flete).

En este sentido este recargo se aplica por el manipuleo que se le da al contenedor en el terminal portuario, consiste en una suma fija por contenedor que el porteador o transportista cobra al usuario, usualmente como un recargo al flete marítimo. Suele variar en función del puerto de que se trate, y los conceptos incluidos en el THC y los que no lo están también pueden variar.

Este recargo solo se aplica a puertos extranjeros (siempre que estos 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 y en el puerto de origen lo paga el vendedor extranjero, en el caso de carga de importación

d. Cargos adicionales

Puede darse el caso de que existan cargos adicionales a la carga, aplicables cuando la manipulación y/o el transporte son más difíciles o más costosos (por ejemplo, cargas pesadas o especiales, algunas mercancías que tienen riesgos de inflamación, explosión o contaminación y entonces sus tarifas de flete depende del grado de peligrosidad, y también para los trasbordos o puertos que requieren cobertura adicional de seguro por riesgo de guerra, etc.).

e. Cargos opcionales en destino

Estos recargos se dan cuando el porteador o sus agentes presentan servicios por cuenta del usuario del dueño (por ejemplo, vaciado del contenedor, despacho aduanero, etc.).

Es común pensar que estos servicios prestados por el porteador deben incluirse en el conocimiento de embarque, así como el flete marítimo básico, los recargos y los cargos adicionales; no obstante, los cargos opcionales por lo general son facturados y cobrados al usuario o dueño por el agente general o agente marítimo.

Se observa la existencia del flete “Al In (todo incluido)”, en donde no se incluye por separado recargos al flete (por combustible, por ajuste monetario, etc.), los que se consideran incluidos en el flete marítimo. Este flete también incluye todas las operaciones

de embarque, desembarque, estiba, desestiba, tracción hasta el terminal de almacenamiento u almacén.

2. Documentos que se deben de presentar en toda operación de transporte internacional

Al realizar una operación de comercio exterior, el transportista deberá contar con una serie de documentos que serán representativos para estas operaciones de exportación e importación, algunos de ellos cumplen la función de contrato transporte que acreditan la propiedad de la mercancía, otros que cumplen la función de identificar y declarar la carga que se está transportando, cabe mencionar que la presentación de estos documentos garantizara una rápida gestión de estas operaciones, haciendo eficiente y ágil el despacho aduanero de las mercancías. Entre estos documentos se encuentran principalmente:

2.1 Manifiesto de Carga

Documento que se caracteriza por describir la mercancía que se está transportando y que forman parte del cargamento del transporte, expresa cantidad de bultos, peso y en general datos comerciales que identifican a la mercancía, además contiene información del medio de transporte a utilizar, por lo general el transportista debe de presentar a la autoridad aduanera el manifiesto de carga antes de su llegada al territorio aduanero, para los controles aduaneros posteriores a fin de evitar retrasos.

El procedimiento que regula este documento es el DESPA-PG.09, cuyo objetivo es establecer las actividades para la transmisión, registro y trámite del manifiesto de carga y sus documentos vinculados, y que regula el registro y los trámites documentarios de los transportistas con el fin de manifestar la relación de las cargas arribadas en el medio de transporte.

2.2 Documento de transporte

Documento de mayor importancia en el comercio Internacional, se caracteriza por servir de contrato de transporte entre el transportista y el cargador, además de acreditar la propiedad de las mercancías, contiene información del cargador, del transportista, del consignatario (beneficiario de la mercancía) además de describir la carga en peso, volumen, medidas indica donde será pagadero el flete y señalar cuales son los puertos de origen y de destino. El uso del conocimiento de embarque (B/L) es muy difundido , ya que el transporte marítimo es el más utilizado para las operaciones de comercio , también encontramos la Guía aérea conocida como AWB (Air Way Bill), para transporte vía área y la Carta de Porte para transporte vía terrestre.

En conclusión, se puede decir entonces que el B/L es el documento que extiende el transportador como prueba del transporte de la mercadería a entregar en el punto de destino.

2.3 Nota de tarja

Como parte de la presentación de los documentos de transporte, este documento es formulado posteriormente por el trasportista y el responsable de los almacenes aduaneros

(que puede también ser el consignatario) como prueba de que lo consignado en los documentos de transporte corresponda a lo recibido.

3. Transporte marítimo internacional

Se define al transporte marítimo Internacional como el *traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones* [5].

Este medio de transporte se constituye como el medio de transporte más usado en el comercio exterior, transporta el mayor volumen de mercancías ya que permite trasladar cargas de cualquier tipo (granel, general, líquido) y con mayores volúmenes y pesos. Si hablamos de ventajas, se puede decir que resulta ser el medio más económico en relación con otros medios, sin embargo, como todo medio de transporte también tiene sus desventajas, estas se basan más en el factor tiempo ya que el transporte en esta vía dura más que por aire o por tierra, además cabe mencionar que el uso de este medio conlleva a que la carga cuente con un embalaje más resistente debido al manipuleo que se da en los puertos.

Características:

- Es flexible, existe la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños.
- Es versátil, los buques se adaptan a los diferentes tipos de carga.
- Tiene carácter Internacional, se puede decir que es casi el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.
- Tiene mucha capacidad, los tonelajes de los buques superan varias toneladas de peso.

3.1 Buques y Barcos

Muchas veces confundimos ambas terminologías, creyendo que viene a ser lo mismo, sin embargo, en la definición encontraremos breves diferencias que los distinguen, en principio, cuando hablamos de barco o barca, es básicamente una construcción de madera, metal o cualquier otro material, con capacidad de flotar y que sirva para transportar, sin embargo, este término resulta ser muy genérico ya que se denomina así a cualquier nave por más grande o pequeña que sea. Por el contrario, cuando hablamos de barcos con una o varias cubiertas, con mayor capacidad, tamaño, solidez y fuerza, recibe el nombre de buques.

Para concluir, se puede decir entonces que cualquier buque puede ser una embarcación o barco, pero no cualquier barco es necesariamente un buque**.**

Tipos de Buques utilizados en el transporte marítimo[6]:

- Buques de carga general: para carga suelta no unitarizada o no consolidada (sin paleta y sin contenedor) y para carga unitarizada (con paleta y contenedor)
- Buques tanques: para carga a granel líquida (crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados etc.)

- Buques graneleros o “bulk carriers”: para carga a granel sólida (minerales y cereales)
- Buques porta contenedores: para transportar los TEU (Unidad de Medida equivalente a un contenedor de 20 TM) entre los grandes puertos mundiales.
- Buques de transbordo rodado: para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores etc.)
- Buques para transporte de barcazas: las que se sueltan a la cercanía del puerto y son conducidas al puerto de destino por barcos remolcadores.

3.2 Modalidades del transporte marítimo

Transporte marítimo de línea regular o Liners	Transporte marítimo en régimen de fletamentos
1. Servicio permanente con un tráfico y frecuencias determinadas, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas. 2. Buques de tarifas más elevadas, Cobran normalmente lo que se llama “Liners terms”. 3. Adecuado para la carga general y contenedorizada. 4. Puede ser realizada a través de: o Tráfico conferenciado o Armadores independientes o (outsiders) o Consorcios.	1. Servicio efectuado sin itinerario fijo; se realiza contratando el espacio de carga de un buque, tiene por característica el ser un tráfico libre. 2. El pago del flete se establece en una póliza de fletamento (chárter party). 3. Adecuado para grandes volúmenes de carga a granel, líquida o sólida, y de gran número de unidades como automóviles. 4. Puede ser realizada bajo tres modalidades: o Fletamento por viaje (trip chárter) o Fletamento por tiempo (time chárter) o Fletamento a casco desnudo (bareboat chárter).

Para un exportador, consignatario o dueño de la carga conocer estos términos, y además conocer los tipos de buques y sus diversas modalidades, resulta beneficioso ya que les permitiré conocer y ampliar su panorama al momento de la elección de una embarcación para el transporte de sus mercaderías, dicha elección dependerá claro está, del tipo de carga que se va a trasladar, si se trata de carga a granel, general, unitarizada en contenedores, etc. para cada característica, existe un tipo de buque adecuado , la mayor demanda de productos y el creciente volumen de las exportaciones , ha hecho posible el incremento y la clasificación de estas modalidades de buques , con el fin de que las mercaderías se pueda adaptar a los mayores volúmenes de carga que se transporta y a la larga travesía de los buques.

3.3 Operadores que interviene en el transporte marítimo

Se denomina operadores a aquellas personas naturales o jurídicas que interviene en el transporte marítimo, entre estos se encuentran:

Armador, Porteador o Naviero (Shipowner): es el propietario del buque, contrata el transporte con el porteador efectivo y es considerado como porteador contractual.

Porteador Efectivo: es el transportista propiamente dicho, que puede ser también el propio armador

Agencias Marítimas o Navieras (Ships Agent): son representantes de los armadores, fletadores o de los porteadores efectivos que realizan la gestión comercial del transporte en cada puerto.

Agencias Generales, Agencias Generales de Carga o Agencias de Fletamento (Chartering Bróker): los consolidadores que gestionan buques y cargas, Cuando se trata de una Agencia General de Carga, se encargará además de efectuar la consolidación y/o desconsolidación de las mercancías.

Cargador (Shipper)**:** es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo.

Estibador: empresa autorizada para realizar las operaciones portuarias efectuadas en los embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa.

4. Transporte aéreo internacional

Se define al transporte aéreo Internacional *como aquella actividad que permite el traslado de mercancías de un país a otro, utilizando un medio de transporte, la aeronave, ya sea para recorrer largas distancias o para efectuar vuelos en el menor tiempo posible; manteniendo las correspondientes condiciones de seguridad*[7].

Por lo general se utiliza esta vía cuando se trata de enviar mercancías de valor, urgentes o especiales, y cuando deban realizarse largas travesías, una de las ventajas de poder utilizar este medio, es la rapidez para los envíos urgentes y para trasladar materiales perecederos y que necesitan ser transportados con rapidez, otra ventaja es la seguridad de la entrega (el riesgo de transporte es menor), la facilidad de su control y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio y las posibilidades para realizar el trasbordo.

Sin embargo, al igual que el transporte marítimo también tiene su desventaja y esta es principalmente su alto costo tarifario que en comparación con otro medio de transporte es más caro y además debido a su poca capacidad, permite llevar solo una cantidad limitada de productos.

Características:

Tiempo y gran velocidad de entrega, esto debido que a la elevada frecuencia de vuelos que operan hoy en día y a ello adicionar la velocidad del avión con respecto a otros medios de transporte sin duda alguna origina que los traslados se hagan con mayor rapidez y accesibilidad.

Amplio nivel de cobertura y alcance, cuenta con la capacidad de poder trasladar carga a destinos sin acceso directo por mar y de realizar transbordos aéreos, sin recurrir a otros medios.

Brinda mayor seguridad, esto debido a la brevedad del trayecto, además existe un menor riesgo de daño a la mercancía, esto debido a los controles de carga aérea en donde la posibilidad de robo, pérdida o extravío de la mercancía es muy reducida.

Los trámites en esta modalidad de transporte son pocos y sencillos, permitiendo de esta manera un transporte eficaz con mayor agilidad y velocidad.

Disponibilidad de aviones de distintas características y modelos para los tráficos internacionales

4.1 ¿Cuántas modalidades de transporte aéreo existen?

Se puede decir que dada la periodicidad con que se realizan las operaciones en trasporte aéreo, se cuenta con dos modalidades la de transporte aéreo regular, aquellos sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias y horarios ya fijados y el transporte aéreo no regular, que por el contrario no se encuentran sujetos a rutas ni itinerarios.

Trasporte aéreo regular	**Transporte aéreo no regular (chárter)**
De uso público y se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados, para constituir una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.	Se realiza sin sujeción a rutas, frecuencias, itinerarios, ni horarios prefijados, incluso s el servicios se efectúa por medio de una serie de vuelos.

4.2 Aeronaves

Una aeronave es cualquier vehículo capaz de navegar por el aire según la OACI[8] la define como *toda máquina que puede desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.*

Pues bien, ante esto podemos concluir que se denomina aeronave a aquella máquina o dispositivo que puede circular en el aire y que se encuentran aptos para el transporte de personas y mercancías. Cabe mencionar que existen dos tipos de aeronaves los aerodinos que son aparatos más pesadas como los aviones y helicópteros; y los aeróstatos, como el globo aerostático.

La aeronave más utilizada es el avión o aeroplano ya que se constituye como el principal medio a utilizar en el transporte aéreo por su rapidez y seguridad. Existen distintos tipos de aviones sin embargo cabe precisar y mencionar *¿Dónde son trasladadas las mercancías?* Las mercancías pueden ser trasladadas en aviones exclusivos para carga; en aviones de pasajeros junto con el equipaje o en aviones mixtos con compartimientos especiales para carga.

4.3 Operadores que intervienen en el transporte aéreo

Aerolíneas, también llamadas líneas aéreas, la forman aquellos transportistas aéreos que se dedican al traslado de pasajeros o carga, animales, por avión.

Agencia de carga, está formada por persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías que serán transportadas por vía aérea, su función es ver los detalles del envío, como documentación (guía aérea), almacenaje, embalaje, etc.

Agencia de aduanas, personas naturales o jurídicas encargadas de brindar los servicios de despacho aduanero, contratados por el dueño o consignatario de la mercancía, debido a que generalmente el transporte aéreo se efectúa con carga consolidada, el agente de aduanas tiene que coordinar con el agente de carga para la desconsolidación.

Terminal de carga, recinto destinado para recibir y entregar la mercancía consolidada o desconsolidada al destinatario o su agente, realizando las actividades necesarias para su entrega.

Terminales de almacenamiento, espacios destinados a la custodia temporal de la carga transportada por vía aérea. Conocidos también como depósitos temporales donde ingresa, sale o permanece la mercancía hasta que se culmine con el despacho aduanero y se otorgue el levante.

Usuario de los Servicios de Transporte Aéreo, persona que lleva a cabo un contrato de transporte aéreo con una aerolínea

5. Transporte terrestre internacional

Se denomina Transporte terrestre Internacional aquella actividad que permite el traslado de mercancías o personas de un país a otro, por superficie terrestre, utilizando un medio de transporte que por lo general es el camión. Entre las ventajas de utilizar este medio se encuentra el poder contar con varias líneas y tipos de vehículos adecuados para cada tipo mercancía, su flexibilidad y capacidad permite que se pueda transportar cargas sin límites de cantidad, peso o volumen, además el costo y los daños a las cargas son menores.

5.1 ¿Qué tipos de camiones se utiliza para transportar la mercancía?

Para el transporte de las mercancías se suelen emplear camiones de distinto tonelaje, que van a depender del tipo de carga, hay camiones ligeros, medianos y pesados, también encontramos el tráiler, semitráiler, tráiler cisterna y volquetes de diferentes capacidades.

Características:

- Es flexible, transporta cargas con pequeños y grandes volúmenes, además transporta todo tipo de productos (sólidos, líquidos o gaseosos).

- Es rápido, las facilidades de carga y descarga y la velocidad de los vehículos, permiten que las mercancías sean trasportadas rápidamente, es un medio adecuado para envíos urgentes.
- Facilita el trasbordo de mercancías en el transporte combinado (multimodal) permitiendo una mejor manipulación de la carga.

Adicionalmente a estos tipos de transportes ya mencionados contamos con otros medios también muy difundidos y de mucha utilidad en el comercio exterior, entre estos se encuentra el transporte ferroviario y el transporte multimodal.

La característica principal del transporte por ferrocarril, es que su capacidad de transporte es mucho mayor que por camiones cuando se requiere de cargas muy pesadas y con grandes volúmenes , requiere menos mano de obra, presenta además bajos costos y cuenta con una amplia disponibilidad de depósito y almacenamiento, la principal desventaja es que casi siempre es necesario el transporte previo o posterior al embarque lo cual implica que existe un mayor manipuleo de la mercancía incrementando así el riesgo a daño.

En lo que respecta al transporte Multimodal, podemos definirlo como aquel medio que consiste en la entrega de mercancía desde un país a otro, a través de distintos medios de transporte, realizada por un solo operador. Los responsables de manejar la gestión de este tipo de transporte las realizan los Operadores de Transporte Multimodal (compañías navieras, operadores ferroviarios o de transito). El contrato de transporte se negocia con el Documento de Transporte Multimodal (DTM).

III. Distribución Física Internacional (DFI)

1. Marco conceptual

Se denomina así a aquel *proceso logístico que se desarrolla con el fin de situar un producto en el mercado Internacional, cumpliendo con los términos negociados entre vendedor y comprador*[9], cuyo objetivo es realizarlo en el menor tiempo posible, reduciendo los costos y riesgos que se pueden generar desde el punto de origen hasta el punto de destino.

Podemos decir entonces que el DFI incluye un conjunto de operaciones a realizar para trasladar bienes, materia prima, insumos desde el lugar de origen del exportador hasta el lugar de venta o de destino. No obstante, cabe recalcar que el éxito de un producto dependerá no solo de sus características físicas y de su calidad, sino de encontrarse en el lugar y en el momento adecuando, es aquí de la importancia de la distribución física cuya función es darles equilibrio a las actividades a realizar en función a los canales de distribución, precios, tiempo, cumpliendo siempre con los términos contractuales pactados entre vendedor y comprador.

1.1 Funciones de la DFI

a) Darle prioridad al tiempo y lugar, es decir un producto es útil cuando este se encuentra en un lugar dado y en el momento en que se necesita.

b) Cumple las funciones de abastecimiento en lo que refiere al movimiento del producto desde el vendedor hasta el cliente, en donde incluye el transporte, almacenamiento, locales del consumidor, capacidad de transformar y elaborar la mercancía.

c) Comunica y controla, se basa en comunicaciones y registros en cuanto a pedidos y traslado de materiales, su eficiencia es indispensable para una buena distribución.

d) Se relaciona con otras funciones directas, como por ejemplo las compras, producción, costos, comercialización.

1.2 Principales servicios que intervienen en la DFI

Cuando se llevan a cabo las operaciones que serán necesarias para el traslado físico de un producto desde el local del exportador hasta el local del importador, siempre se va a requerir de la contratación de un servicio que formará parte del costo, entre estos servicios tenemos:

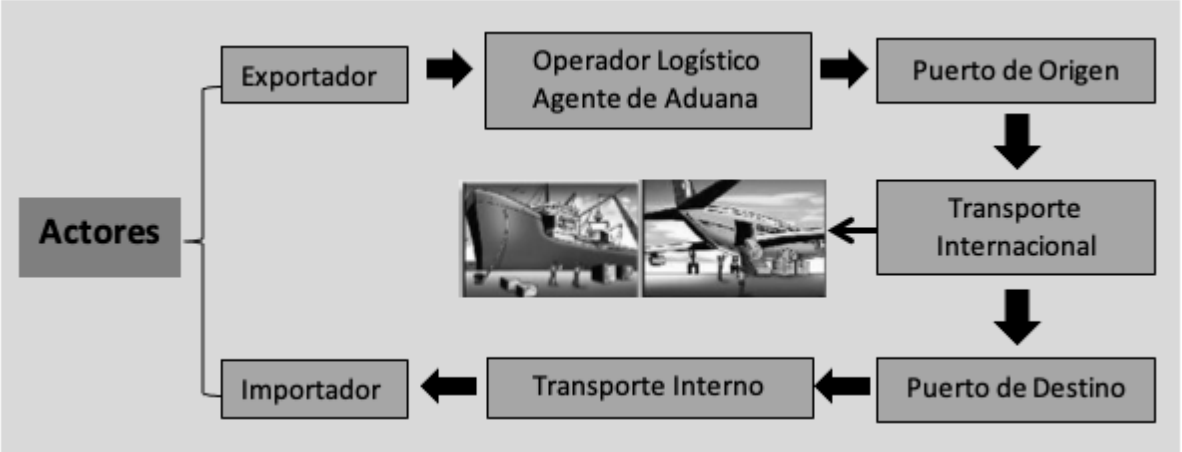
- Transporte
- Almacenamiento
- Unitarización (Paletización y contenedorización)
- Servicio de Protección de la Carga
- Manipuleo
- Seguro de Carga
- Trámites, contratos y otros documentos vinculados al DFI
- Agentes y Corredores

2. Actores de la cadena de distribución física internacional

Los sujetos que intervienen en la distribución física Internacional se encuentran clasificados según su ámbito de aplicación, es así que tenemos según la propiedad de las mercancías al exportador, importador o también el consignatario[10] o destinatario. Cuando se habla del transporte intervienen aquí el armador, agente naviero, agente marítimo, compañías aéreas, empresas de transporte terrestre, lacustre o fluvial.

En lo que corresponde a la carga y descarga, tenemos la autoridad portuaria, aduanera, sanitaria, estibadores, tarjadores, operarios portuarios como responsables de las operaciones a realizar para cargar o descargar las mercancías de los medios de transporte, en cuanto al almacenamiento de las mismas tenemos a los almacenes fiscales, terminales de almacenamiento, depósitos simples, almacenes aduaneros autorizados. Finalmente, los actores encargados del destino aduanero de la mercancía son los Agentes de aduana, despachadores aduaneros, etc.

A continuación, en la siguiente grafica mostraremos a los actores que interviene en la cadena de distribución fiscal Internacional y que harán posible el traslado del bien al lugar de destino.



3. Gestión logística de la distribución física internacional

Para llevar a cabo un buen proceso de DFI, hay que tener en cuenta los siguientes aspectos importantes a considerar:

3.1 Análisis de la mercancía a exportar

En este punto es indispensable que se analice todos los aspectos la mercancía que se exportara, es decir sus características, forma, cantidades de envió y naturaleza de la misma por ejemplo si es frágil, perecederos, peligroso y *¿Por qué será importante manejar estos conceptos?* Porque de acuerdo al tipo de carga, podremos analizar, evaluar, comparar y definir las operaciones del tipo de acondicionamiento, embalaje, rotulado y servicios, además de esto depende el manipuleo que se le dará y el medio de transporte más adecuado en el que se deberá enviar, con el fin de evitar accidentes o deterioros en el producto, que perjudiquen el proceso de distribución.

Para exportar es necesario conocer a profundidad el producto, en donde no solo será suficiente conocer el proceso productivo y su forma, sino también la presentación de la misma para determinar el tipo de envase, embalaje proceso logístico, etc., el exportador deberá estar consciente de la relación que debe existir entre los que intervienen en el proceso de la distribución física del producto hasta que llegue al lugar de destino

3.2 Empaque y embalaje (Preparación, unitarización y manipuleo)

Cuando hablamos de empaque, nos referimos a cualquier elemento fabricado de diversos materiales (madera, vidrio, cartón, plástico, etc.) y cuya finalidad es mantener, conservar y proteger al producto permitiendo tener una mejor manipulación y distribución del mismo, dándole también una buena imagen y presentación al producto.

Por el contrario, al hablar del embalaje, se le define como aquel material que envuelve a los productos o mercancías cuyo fin es protegerla, contribuyendo a que esta resista antes las diversas operaciones de transporte como la carga y descarga, manejo, distribución e incluso permitiendo que estas se conserven en los almacenes o depósitos aduaneros,

evitando así posibles daños en la manipulación y en el traslado desde el lugar de origen hasta el lugar de destino.

Entonces podemos decir que en este punto será indispensable que el exportador tome en cuenta de acuerdo a la naturaleza de su producto que empaque y que embalaje será el más adecuado para mantener el producto en buenas condiciones que permitan su distribución Internacional, siendo un punto muy importante dentro del proceso DFI que sin lugar a duda permitirá el éxito en las operaciones d exportación.

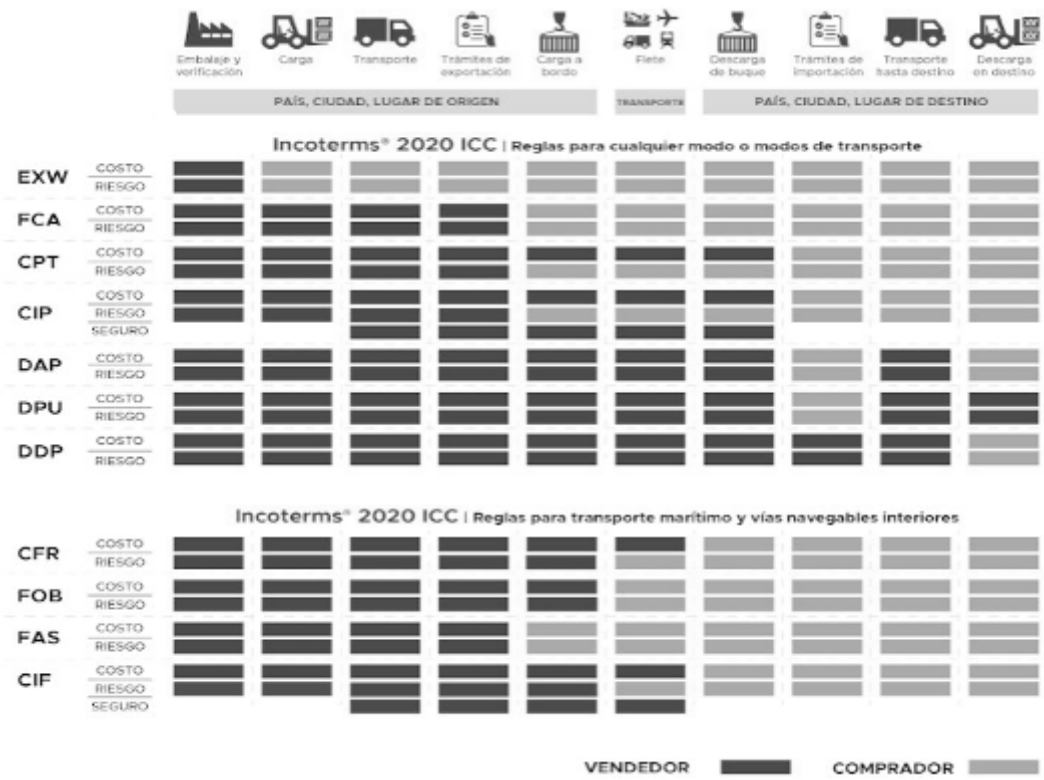
3.3 Selección del transporte

Este es un punto muy importante dentro del proceso de distribución física Internacional, pues permitirá movilizar las mercaderías hacia el país de destino. En esta etapa es relevante seleccionar el mejor y más adecuado medio de transporte para nuestro producto, ya que de esto dependerá la duración del producto a destino, además será un factor importante que formará parte de nuestros costos, esto debido a que por ejemplo realizar un envió por transporte aéreo suele ser más costoso que un envió por medio marítimo o terrestre.

3.4 Costos y sus componentes

En este punto es importante definir quienes asumirán los costos, pues suele suceder que la mayoría de ellos corren por cuenta del vendedor, sin embargo, en ocasiones el vendedor solo se dedica a dejar la mercadería a disposición del comprador asumiendo este último todos los costos incurridos. Para fijar las responsabilidades que tendrá cada parte y que no haya inconveniente a la hora de pagar los costos que se necesitan cubrir para el traslado de la mercancía en el lugar de destino, se deberá hacer uso de los Incoterms, termino comerciales en donde se definen las obligaciones tanto del vendedor como del comprador, y estos deberán ser pactados en la negociación que realicen, detallando el término de Incoterms a utilizar en el contrato de Compra y Venta.

Actualmente existen 11 términos comerciales (Incoterms 2020) cada uno de ellos clasificados según el modo de transporte que se utiliza, pues existen Incoterms que se utilizan solo para transporte marítimo (FAS, FOB, CFR, CIF) y otros que se utilizan para cualquier medio de transporte y transportes multimodales (EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP).



3.5 Documentación

En este punto es importante analizar que documentación deberá ser presentada para llevar a cabo el proceso DFI de manera efectiva, actualmente el comercio de productos fuera del país se encuentra muy regulado y normado, por lo que se hace indispensable la presentación de la documentación necesaria para el transporte de las mercancías, generalmente exigidos por los clientes importadores. Entre estos documentos tenemos:

Para el transporte Internacional[11]

1. Aéreo (Guía Aérea o Air Way Bill)
2. Marítimo (Conocimiento de Embarque o Bill of Lading - B/L)
3. Terrestre (Carta de Porte terrestre)

Adicionalmente a ello tenemos la factura comercial, la lista de empaque, póliza de seguro, certificado de origen y la documentación que se deberán presentar ante las aduanas para hacer la verificación de la mercancía que se lleva.

IV. Tipo y naturaleza de carga

1. La carga en el transporte marítimo

En el transporte marítimo se denomina carga, a aquel bien o mercancía que es trasladada de un país a otro en un medio de transporte y que están protegidas por un embalaje apropiado que le permite una manipulación adecuada, ser embarcada y descargada, no obstante, cabe mencionar que existen cargas que no necesitan embalajes como por ejemplo carga liquida o a granel.

Características:

- La carga marítima permite ser transportada en grandes volúmenes en contenedores.
- Su transporte se realiza por vía marítima siendo el mejor medio para trasladar grandes volúmenes y el más usado en el ámbito internacional.
- El transportar carga marítima puede resultar ser más flexible por su capacidad de poder adaptarse a los buques de diversos tamaños.

Con el paso de los años tantos las cargas como los buques que las transportaban evolucionaban en tecnología ocupando mayor volumen y peso, obligando a construir los buques de mayor capacidad y con características que permitan facilitar la estiba de la mercancía. En esta evolución las cargas pasaron a ser de naturaleza liquida, química y gaseosa las cuales también debían ser transportadas en buques especializados y de acuerdo al particular tipo de carga, producto o mercancía.

2. La carga en el transporte aéreo

La carga aérea es el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un envase y embalaje apropiado que permita su manipulación, embarque, descarga o agilizar su transporte utilizando la vía aérea (aeronave). Es común considerar como carga a cualquier mercancía, incluso si ésta última no fue consolidada. Cabe mencionar que los productos de mensajería, los suministros y el equipaje acompañado no están considerados como carga.

Características:

- Puede ser entregada en cualquier parte del mundo, a largas distancias y con mayor rapidez que cualquier otro medio de transporte.
- Es imprescindible cuando forma parte de envíos que se deben enviar de manera urgente, o cuando es una carga perecedera o de alto valor monetario.
- Es la más segura, pues su transporte es el medio con menor siniestralidad
- A comparación de otras cargas la carga aérea es limitada, debido a la capacidad del medio de transporte (avión).
- Su envió es el más costoso.

3. Tipos de carga marítima y aérea

Como se mencionó anteriormente las cargas son embaladas para ser exportadas, pero *¿todas las cargas se transportarán de la misma manera?* La evolución de los tipos de carga y mercancías transportadas conlleva a tenga que ser clasificada *en* diversos tipos clasificándolas según su naturaleza y que se transportan atendiendo a los códigos recomendados por la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones unidas.

3.1 Carga General

Se caracteriza por ser una carga que se transporta en cantidades pequeñas y en unidades independientes es decir dicha carga está compuesta de productos individuales cuya preparación determina su tipo que puede ser suelta o unitarizada.

Carga suelta

Es aquella que no se encuentra unitarizada, es decir son bienes sueltos, se transportan de manera individual y son manipulados y embarcados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.

Carga unitarizada

Es aquella que se encuentra compuesta por varios artículos individuales tales como cajas, empaques u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados en unidades como pallets (paletas) y contenedores, acondicionados y listos para ser transportados. Cabe mencionar que la ventaja de la Unitarización es permitir un manipuleo más rápido y eficiente.

En general la carga unitarizada puede ser transportada utilizando cualquier modo de transporte, siempre que la carga se adapte a las características de los diversos tipos de unidades de transporte, no obstante, la carga general unitaria es apropiada para el transporte aéreo ya que permite un manipuleo seguro, evitando daños y protegiéndola de la degradación térmica y biológica. Para el caso de transporte aéreo, la carga unitaria es utilizada en mayor proporción., incluso las líneas áreas cobran fletes reducidos cuando se trata de carga unitarizada.

3.2 Carga a granel

Se le conoce como granel a toda carga que se efectúan en grandes cantidades y que se venden sin envasar ni empaquetar. En este sentido una carga a granel se caracteriza por ser una carga que se transporta en abundancia y no necesitan embalaje ni unitarización. Cabe mencionar que este tipo de carga puede ser transportada en vía marítima, terrestre. Está conformada por:

Gráneles solidos

Son aquellos que se almacenan generalmente en tanques, se desplazan por fajas transportadoras y son transportados en las bodegas del buque; encontrándose en este grupo los minerales, productos alimenticios (azúcar, trigo, café, soya, harina de pescado, etc.).

Gráneles líquidos

Son aquellos que se almacenan generalmente en silos, se desplazan por ductos y son transportadas en los tanques del buque o vagones-tanque; encontrándose en este grupo los químicos, combustibles (petróleo, gas, gasolina), lubricantes, productos alimenticios (vino, jugos, aceites cerveza, leche, melazas, etc.).

En el transporte marítimo, la movilización de la carga se realiza mediante el bombeo o succión, cucharones de almeja y otros elementos mecánicos y se estiban directamente en la bodega de los buques eran grandes compartimiento ya acondicionados para este tipo de carga.

Para el transporte marítimo de carga a granel utilizan graneleros, (más conocidos como bulk carriers, por su denominación en inglés), que son buques mercantes de gran tamaño

especialmente diseñados para el acarreo de gráneles sólidos. Estos buques tienen una única cubierta corrida que cuentan con varias escotillas, normalmente impares, y unas compuertas correderas a un lado o en ambos donde se colocan las tapas para las escotillas. Son barcos de gran volumen que pueden llegar a pesar 200.000 toneladas en peso muerto, aunque los más especializados soportan cargas inferiores, como pueden ser los buques alumineros o cementeros.

Por otro lado, para el transporte de mercancía a granel liquida se utilizan buques especialmente diseñados para transportar los diversos gráneles líquidos en sus depósitos o tanques bajo unas fuertes medidas de seguridad, en esta categoría encontramos a los buques tanque y petroleros que circulan por las vías marítimas de todo el mundo y están construidos con doble

3.3 Carga perecible o perecedera

Se les denomina así a aquellos productos cuyas propiedades y características físicas, químicas o microbiológicas no les permiten tener una larga duración durante el paso del tiempo y en ciertos ambientes, es por esta razón que necesitan condiciones especiales para su conservación y duración como ser refrigerado, utilizar persevantes bolsas al vacío, etc.

Son productos perecibles aquellos de origen animal y vegetal en estado primario como, por ejemplo:

- Frutas, verduras, carnes y derivados,
- Pescados y mariscos, peces ornamentales
- Productos lácteos
- Flores frescas, follaje
- Productos farmacéuticos (vacunas, y drogas)
- Órganos vivos, tejidos, cultivos, productos biológicos

Asimismo, ttambién se puede incluir las expediciones de animales vivos que son enviados vivos pero que en destino serán sacrificados y convertidos en alimentos.

Entre otras categorías también forman parte de la carga perecible aquella carga que es húmeda, es decir que por su naturaleza genera una gran cantidad de líquido o vapor y requiere de embalaje especial para evitar derrames o filtraciones que pudieran producir corrosión a los metales de los aviones, o dañar a otras cargas. Dentro de la carga húmeda podemos considerar:

- Mariscos, pescado fresco
- Aceitunas en salmuera,
- Cueros salados para curtiembre,
- Carnes, jugos, etc.

En general todo producto perecible puede ser transportado siempre que cuenten con el envase, embalaje y empaque adecuado. La temperatura y las variaciones de humedad, junto con las diferencias de presión debido a los cambios de altitud, pueden afectar al embalaje, por lo que se hace necesario considerarlo.

Para estos tipos de productos que tienden a descomponerse con facilidad, es indispensable una logística eficiente, contar con medios de transporte que permitan su preservación, así como el control de la temperatura para mantener sus características originales, su sabor, gusto, color, olor, etc. Es por esta razón que por la naturaleza de este tipo de carga suele utilizarse el transporte aéreo (aeronave) para su traslado.

3.4 Carga frágil

Se considera así a todos los productos que son susceptibles de dañarse o destruir con rapidez y facilidad ya sea por un choque, vibración, caída, etc., por ende, requieren ser manipulados y transportados con extremo cuidado y con un manejo especial dada sus características.

Aquí también juega un papel muy importante los materiales de embalaje adicionales que se les pueda colocar como plástico, espuma de poliuretano, tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. Asimismo, existen instrucciones para realizar una cuidadosa manipulación cuando se trata de mercancía frágil, la misma que debe llevarse a cabo durante el embarque, carga, descarga, durante el transporte y traslado y durante su almacenamiento.

Los productos frágiles más comunes tenemos: vidrio o porcelana, aparatos electrodomésticos, artesanías, medicinas, antigüedades, obras de arte, loza de barro, esculturas, etc.

3.5 Carga valorada

Tipo de carga especial que solo es transportada en vía aérea por ser carga valioso que requiere de un transporte seguro y rápido. Es conocida como carga valorada todo aquel que contenga uno o más de los siguientes artículos:

- Cualquier artículo que tenga un valor declarado para el transporte de US$ 1.000 por kilogramo o más.
- Oro en cualquier forma, platino, y metales de platino (paladio, iridio, rutenio, osmio y rodio) excluyendo los isótopos radiactivos de los mencionados metales y mezclas que estén sujetas a los requerimientos de mercancías peligrosas.
- Dinero circulante, cheques de viajero, bonos, acciones, cupones y sellos o tarjetas de crédito listas para su uso.
- Piedras preciosas, diamantes, incluyendo los diamantes industriales, zafiros, rubíes, esmeraldas y perlas reales incluyendo las perlas cultivadas.
- Joyería y relojes hechos de plata y/u oro, y/o platino.
- Artículos hechos de oro y platino distintos, incluyendo aquellos chapados en oro y/o platino.

3.6 Carga peligrosa

Se le denomina así a aquella carga compuesta por materias, objetos y productos peligrosos, es decir aquella que por sus características son riesgosos para la salud, para la seguridad o que pueden causar accidentes o producir daño en el medio ambiente, en las propiedades, a las personas o al medio de transporte que lo moviliza. Es importante

considerar que dentro del ámbito de transporte estas mercancías son consideradas peligrosas, pero en cuestiones de seguridad para la salud o etiquetado en productos se le conoce como sustancia o preparado peligroso.

Por lo general todos los bienes considerados mercancías peligrosas tienden a ser productos restringidos y en algunos casos prohibidos para su exportación, es importante cumplir con los requisitos establecidos en la legislación para su libre comercialización, teniendo en cuenta las autorizaciones, permisos, certificados, declaración jurada que se requiera. A diferencia de las mercancías peligrosas, que se determinan en función a sus grados de riesgo y naturaleza, las mercancías restringidas son establecidas por autoridades del Estado y aplicadas durante su ingreso o salida.

¿Cómo se clasifican las mercancías peligrosas?

Todas las mercancías peligrosas están clasificadas atendiendo a sus características químicas, a su grado de peligrosidad y al riesgo que pueden presentar. La ONU (Organización de Naciones Unidas) ha formulado una lista que clasifica a cada grupo de mercancías en función a su grado de riesgo:

Clase 1	Materias y objetos explosivos
Clase 2	Gases Inflamables- No inflamables - No tóxicos - Tóxicos.
Clase 3	Líquidos inflamables
Clase 4.1	Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas.
Clase 4.2	Materias que pueden experimentar inflamación espontánea.
Clase 4.3	Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables.
Clase 5.1	Materias comburentes.
Clase 5.2	Peróxidos orgánicos.
Clase 6.1	Materias tóxicas
Clase 6.2	Materias infecciosas.
Clase 7	Materias radioactivas
Clase 8	Materias corrosivas
Clase 9	Materias y objetos que presentan peligros diversos

V. Envase, embalaje y empaque en la logística internacional

1. ¿Qué es el envase?

En su término más genérico un envase *"una unidad protectora para almacenar y transportar un producto".* Mincetur lo define envase como el "recipiente de cualquier material y forma que adopte, destinado a contener mercancías para su empleo".

En otras palabras, es el recipiente que tiene contacto directo con el producto a comercializar cuya función es protegerlo, preservarlo para finalmente presentarlo. Un envase viene a ser cualquier caja, pomo, recipiente, lata o envoltura que contiene al producto.

Para exportar productos siempre es necesario contar con algún tipo de envase si se quiere proteger a estos contra contaminación o daños y pérdidas durante su almacenamiento y transporte. Su función es la de acondicionar, individualizar, dosificar, conservar, proteger, presentar, informar y describir a los productos, facilitando su distribución, uso o consumo; puede estar confeccionado con uno o más materiales distintos.

Es importante considerar que un buen envase, debe cumplir con lo siguiente:

- Contener, proteger e identificar al producto
- Ser adecuado a las necesidades de los consumidores en términos de tamaño, ergonomía, calidad.
- Ajustarse a las unidades de carga y facilitar la distribución del mismo
- Cumplir con las legislaciones y regulaciones vigentes
- Ser resistente a las manipulaciones, transporte y distribución para su comercialización.

Por lo tanto, podemos concluir diciendo que la mejor elección de envase para un producto es aquel que va a proteger el producto manteniéndolo inocuo y en buen estado, permitirá su fácil utilización y garantizará la venta del mismo, mediante una buena presentación en cuanto al diseño y buena forma.

1.1 Clasificación de los envases

a) Según su relación con la mercancía

- **Envase primario:** Aquel que está en contacto directo con el producto y contiene al producto en su presentación individual o básica dispuesto para la venta. Por ejemplo: Al adquirir una gaseosa, este producto solo contiene su envase primario.
- **Envase Secundario**: Es una envoltura o caja que contiene al envase primario y puede ser también un sistema para la exhibición de presentaciones primarias. Por ejemplo: La pasta dental, un perfume en caja, etc.
- **Envase Terciario**: Es el que sirve para distribuir, unificar y proteger el producto a lo largo de la cadena comercial. Por ejemplo, la caja de cartón corrugado que contendrá varias latas de leche para su distribución a los almacenes.

b) Según su textura y material

Plástico	Envase más común en cuanto a uso, son ligeros, resistentes, flexibles y económicos.
Metales	Envase más resistente, se caracteriza por su ligereza, reciclabilidad y durabilidad, entre estos encontramos a la hojalata y al aluminio.
Cartón	Utilizado como envase y embalaje. Es ligero, reciclable y reutilizable. Se presenta en forma de cajas, planchas y cartón ondulado.
Papel	Formado por una lámina de papel plegada y engomada. Se caracteriza por mostrar opacidad, brillo y adecuado para la impresión.
Vidrio	Idóneo para alimentos especialmente en líquidos, inalterable, resistente, por su forma y peso puede dificultar el transporte y almacenamiento.
Brick (Tetra Pack)	Ligero, resistente y hermético, Idóneo para transportar y almacenar. formado por varias capas de plástico, papel y aluminio, ideal para conservar bebidas, como leches, zumos, jugos, etc.
Madera	Envase de resistencia mecánica, rigidez, resistencia, facilidad de elaboración, reciclable y degradable.

c) Otras clasificaciones

Según su estructura:

- Rígidos
- Semi- rígidos (Cartulina)
- Flexibles (Bolsas plásticas)

Según su propiedad barrera a los gases, vapor, aromas y sabores.

- Permeable (envoltura de papel))
- Semi permeables (bolsa plástica)
- Impermeable (latas de aluminio)

Según su propiedad barrera a la luz

- Opacos (tarro de hojalata)
- Claros (pomos de vidrio)

- Intermedio (Botellas de vino)

Según su hermeticidad

- Herméticos (sachet termo sellado)
- Propenso a fugas (bolsa c/ clip)

Para poder determinar qué tipo de envase es el más acorde para mi producto, es importante que previamente el exportador analice que tipo de protección necesita el producto, para ello tendrá que considerar diversos factores como el medio de transporte a utilizar, la distancia, el clima, incluso conocer las características del mismo para determinar el envase más adecuado para su comercialización y distribución, porque puede darse el caso , de que el envase afecte su calidad nutricional por ejemplo cuando se expone a la luz solar.

Cualquier tipo de envase, ya sea una lata, una botella o un frasco, del material que fuese, contribuye a proteger los productos que serán transportados, sean estos alimentos y productos de consumo, favoreciendo la no contaminación por microorganismos, insectos y otros agentes contaminantes. La finalidad del envase es preservar la forma y la textura del alimento que contiene, evita que pierda sabor o aroma, prolonga el tiempo de almacenamiento, conservándolo, y regula el contenido de agua o humedad del alimento, claro está que esto dependerá del envase y del material a utilizar.

Asimismo, otra finalidad del envase es permitir a los fabricantes, productores, ofrecer información sobre las características del producto, su contenido nutricional y su composición, mediante la etiqueta que debe contener todo envase.

1.2 La etiqueta como parte del envase

Se le denomina así a la señal, marca, rótulo, marbete o cualquier otra materia descriptiva o gráfica, escrita, impresa que se adhiere a un objeto para su identificación. Se constituyen como el principal medio de comunicación entre el consumidor y el productor o fabricante.

Estas etiquetas deben contener información de las características y propiedades del producto de la misma manera su fecha de caducidad, composición, instrucciones de uso, fabricante, código de barras, etc. De esta manera junto con el envase, se constituyen como el principal medio de comunicación entre el consumidor y el productor o fabricante.

2. ¿Qué es el embalaje?

Un embalaje es cualquier medio material utilizado para proteger las mercancías para su despacho o conservación durante su almacenamiento. Su función principal es preparar la carga en la forma más adecuada para su transporte en los diversos modos a elección del exportador para el despacho al exterior y para las distintas operaciones a que se someta durante el viaje.

Cuando hablamos de embalaje nos referimos a aquel recipiente en donde se va a introducir productos envasados (tanto primario y secundario) envueltos y unidos, así como sueltos (a granel) para su almacenamiento, transporte y distribución. También se le conoce como envase terciario ya que su objetivo es la de proteger al producto contra

golpes o cualquier otro daño físico durante su almacenamiento y transporte. Además, el embalaje se utiliza con el fin de integrar y agrupar cantidades uniformes del producto y protegerlos de manera directa, simplificando el tiempo, su manipulación y transporte.

Es importante considerar que un buen embalaje debe cumplir con lo siguiente:

- Proteger la mercancía para su despacho y preservar la calidad de los productos que contiene.
- Facilitar el traslado de la carga y permite su transporte en las mejores condiciones.
- Comunicar.
- Proteger en la distribución a largas distancias contra riesgos en la carga, transporte, descarga, cambios climáticos, bacteriológicos, biológicos y en hurtos, mermas, derrames, etc.

2.1 Tipos de embalaje

Paletas de madera	Conocidos como pallets, que se caracteriza por ser una plataforma que sirve para conservar y trasportar cargas y productos, similares a las tarimas. Existen distintos tipos de pallets que pueden ser diferenciados en planos y con superestructura.
Cajas de madera o cartón	El cartón es uno de los materiales más usados ya que son muy seguros y fuertes. El cartón que suele ser más usado es el corrugado o el corrugado doble.
Bidones o embalajes de plástico	Son cada vez más utilizados ya que el plástico resulta muy práctico, liviano y muy resistente. Generalmente están hechos de Polipropileno, Cloruro de Polivinilo, Tereftalato de Polietileno, entre otros materiales.
Sacos	Grandes bolsas hechas generalmente de papel o algún elemento que sea flexible, por ejemplo, el plástico o yute.
Contenedores de 20´o 40´	Conocido como conteiner, es un recipiente de carga, utilizado en transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Su finalidad es proteger a las mercancías de las variaciones del clima, permitirle un fácil manipuleo reduciendo el saqueo, daños o pérdida, y, de la misma manera, poder aumentar el espacio en los vehículos de transporte

Entre otros tipos de embalajes también encontramos a los tambores de metal, fardos de material textil y a las grandes bolsas hechas de diversos materiales.

Para poder determinar el tipo de embalaje más adecuado, se debe clasificar la mercancía a manera de determinar si dentro de sus características corresponde tratarla como un producto frágil o perecible, de la siguiente manera:

- **Carga general o normal** (No requiere de tratamiento especial durante su transporte).
- **Carga perecible** (requiere un tratamiento especial por sus propiedades físicas y químicas que no les permite tener una duración en el ambiente y requieren una

temperatura adecuada, aquí encontramos a los alimentos frutas, productos pesqueros, carnes, etc.)
- **Carga frágil** (productos susceptibles de dañarse o destruirse con rapidez y facilidad, tenemos a los cerámicos, vidrios, electrónicos).
- **Carga peligrosa** (riesgosos para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, tenemos a los químicos, armas, explosivos, hielo seco).
- **Carga valorada** (requieren de extrema seguridad y cuidado por su alto valor monetario, tenemos a las joyas, artesanía de oro, piedras preciosas, billetes, etc.)

3. ¿Qué es el empaque?

Cuando hablamos de empaque nos referimos al material que protege a los productos y/o envases dentro de un embalaje, además contribuye a la seguridad del mismo, durante su desplazamiento y le brinda una buena imagen para su presentación comercial. Asimismo, se constituye como una poderosa herramienta de promoción y venta, pues una de sus funciones es brindar una buena imagen visual que permita atraer al consumidor, en otras palabras, el empaque es la presentación comercial de las mercancías y contribuye directamente en el marketing.

Actúa como envase secundario, además puede agrupar a varios envases primarios, su función es resguardar el producto en cantidades que simplifiquen su distribución y almacenamiento.

Es importante considerar que un buen empaque debe cumplir con lo siguiente:

- Contener cierta cantidad de producto.
- Conservar la permanencia de las características del producto
- Proteger el contenido del producto de alteraciones por la acción de agentes externos (humedad, cambios climáticos, etc.)
- Guardar, proteger y servir de medio para manipular productos
- Promover la venta.
- Facilitar el uso del producto.
- Facilitar el almacenamiento, la distribución y el manejo del producto.
- Diseñar y producir el recipiente o la envoltura para un producto

3.1 Importancia

Se resume en 3 puntos fundamentales:

- Es necesario para entregar un producto al consumidor (cliente exterior) en buenas condiciones
- Contribuye a la venta (permitiendo que se pueda realizar su transporte, manipulación y transporte) y satisfacción del cliente logrando una buena impresión en el cliente final.
- Permite establecer una ventaja diferencial con respecto a los productos competidores, en especial aquellos de igual calidad.

4. Importancia del envase, empaque y el embalaje

La distribución física internacional se caracteriza por ser el conjunto de operaciones necesarias para desplazar la carga desde un punto de origen a un punto de destino. Durante este proceso, el producto pasa por diferentes etapas y operadores logísticos hasta llegar al consumidor en el país de destino. Asimismo, los bienes son transportados por diferentes medios, suelen sufrir cambios de temperatura y manipuleos durante la carga y descarga en almacenes y terminales portuarios, incluso en casos excepcionales suelen haber demoras en puerto, fallas técnicas en el medio de transporte que obligan a que el producto cuente con una protección suficiente para soportar los cambios a los que pueda ser sometido durante el procedimiento logístico.

Ante esto, es importante tener en cuenta que todo producto que es exportado, atraviesa por distintos trayectos para llegar finalmente al lugar de destino, y en cada uno de esos trayectos, tanto en el país de origen, el tránsito internacional y el país de destino, van a requerir de un buen envase, empaque y un material de embalaje distinto, que sirva de protección y, a la vez, facilite el manejo, almacenamiento, carga, descarga, distribución y comercialización. Es aquí donde cumple un rol fundamental el envase, el empaque y el embalaje del producto.

En principio el envase es importante porque protege, preserva y facilita su consumo. El empaque es un sistema diseñado donde los productos son acomodados para su traslado desde el punto de origen al punto de destino final, sin que sufra ningún tipo de daño durante su traslado, adicionalmente cumple el rol importante de lograr un vínculo comercial permanente entre el producto y el consumidor final (cliente exterior).

A su vez el embalaje sirve para proteger el producto o conjunto de productos que se exporten durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo de manera que lleguen a manos del cliente final sin que se hayan deteriorado o desperdiciado, desde que salieron de las instalaciones en que se realizó la producción o acondicionamiento.

Finalmente, cada uno de estos elementos se complementa y en conjunto son necesarios para brindar la debida protección y asegurar que los productos cumplan con los requerimientos por los cuales fueron adquiridos en el exterior