

2 La Cadena Logística en Carga Aérea

2.1 Resumen del capítulo 2

En este capítulo se analiza la cadena logística de carga aérea. Se definen a las empresas (freightforwarders, empresas de handling, compañías aéreas, integradores globales, RFS's, agentes de ventas, agentes aduanales, y administraciones de los aeropuertos) y organismos (IATA, ICAO y TSA). Después se detalla de forma sencilla la cadena logística de carga aérea con estas empresas y organismos como participantes.

2.2 Empresas y organismos reguladores en el negocio de la carga aérea.

2.2.1 Transitarios

Elemento clave en el transporte de mercancías, su función básica es la gestión de servicios de transporte para sus clientes, a los que se denomina de forma general como cargadores. Se trata por tanto de organizar la cadena de transporte de un determinado envío, mediante la combinación de varios modos de transporte entre los que se encuentra en aéreo, y la entrega en otro punto, ya sea en el almacén del destinatario final de la mercancía, o en su caso el del propio transitario, o de su corresponsal. (Arán, J, 2003)

2.2.2 Agentes de Carga (FreightForwarders)

La Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA) define al Agente de Carga como el prestador de un servicio especializado que, actuando como tercero entre el usuario y el transportista, desarrolla actividades para solucionar, por cuenta de su cliente, todos los problemas implícitos en el flujo físico de las mercancías. Consigue carga a los transportistas y resuelve al cargador cualquier problema vinculado con el transporte, consolidación, almacenaje, manejo, embalaje ó distribución de productos así como los servicios auxiliares y de asesoría involucrados, incluyendo, pero no limitando, a los relacionados con materia fiscal y aduanal, declaraciones de bienes para propósitos oficiales, aseguramiento de los productos y recolección ó procuración de pagos o documentos relacionados con las mercancías.

Los agentes de carga proporcionan un servicio profesional en la planeación, proyecto, coordinación, control y dirección en todas las operaciones necesarias para efectuar el traslado nacional e internacional de la carga, así como los servicios complementarios al mismo, ante la banca, seguros, autoridades gubernamentales, etc., por cualquier medio de transporte o vía de comunicación. Cumplen una relevante tarea al resolver los problemas del transporte de carga que plantea el comercio exterior.

Los Agentes de Carga proponen las opciones para la selección del o los medios de transporte más adecuados según el tipo de carga y su destino y coordinan para el cliente:

- El itinerario más conveniente.
- El embalaje indicado
- La aplicación de las reglas locales e internacionales del comercio exterior.
- Las pólizas de crédito para los envíos.
- Las formalidades del seguro de la carga y del transporte a petición expresa del mismo
- Los tramites aduaneros en origen y destino.

También planean y organizan la consolidación de diversos envíos de uno o varios clientes obteniendo mejores condiciones económicas, efectúan el almacenaje y distribución de la carga, emiten los documentos homologados internacionalmente según sea el caso, supervisan la ejecución del transporte y el seguimiento de la carga, proporcionan el servicio de puerta a puerta, tienen corresponsales en el extranjero a disposición del cliente, son representantes de Agentes de Carga extranjeros en el país, pueden actuar como operadores de transporte internacional y asesoran por sus conocimientos y experiencia en comercio exterior a exportadores e importadores.

Los agentes de carga se organizan en diversas maneras, estando a disposición del cliente tanto en el punto de origen, como en el destino de la carga, a través de los corresponsales que tienen en diversos países del mundo.

Pueden especializarse por los diferentes medios de transporte, como operador multimodal o intermodal, por tipo de carga, por áreas geográficas o por la gama de servicios que pueden proporcionar, entre ellos el de consolidar y desconsolidar mercancías.

Las ventajas de utilizar a los Agentes de Carga son:

- Utilizar los servicios de los Agentes de Carga no incrementa las tarifas
- Tener mayores opciones que si se contrata directamente con las líneas de transporte, ya que no se depende exclusivamente de una de ellas
- obtener mejores tarifas, beneficiando principalmente a los pequeños y medianos exportadores, al consolidar la carga de uno o varios clientes.
- Dar acceso a pequeñas y medianas empresas tarifas de mayoreo de volumen y de peso.
- Tener oportunidad de negociar mejores tarifas a las publicadas por las empresas de transporte.
- Utilizar unidades de transporte estándar y especial según sea el caso.
- Ofrecer un mayor número de servicios que los transportistas, pues coordinan aspectos que caen fuera de la competencia directa de estos.

Aproximadamente el 85% del tráfico mundial se canaliza a través de las Agencias de Carga IATA.). Por la intervención reciben una remuneración sobre

la base de un porcentaje de los fletes, que no repercuten en el cliente, ya que es abonado por las líneas aéreas. Adicionalmente, giran cargos a los clientes por servicios adicionales: recogida, entrega, seguros, almacenaje, etc. Un número importante de empresas transitarías son también agencias de carga registradas por IATA, si bien no todas las existentes comparten ambas actividades. (Arán, J, 2003)

2.2.3 Agente Aduanal

Aduana México menciona que el agente aduanal es una persona física a quien la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la Ley Aduanera de quien contrate sus servicios.

El agente de aduanas, en la actualidad ejerce funciones de intermediación entre los importadores-exportaciones u la administración aduanera en la tramitación des despacho de mercancías. Asimismo, realiza funciones de asesoramiento en todo lo relativo al comercio exterior, sobre el régimen comercial aplicable, clasificación arancelaria, tipo impositivo de arancel, sistema de preferencias generalizadas, IVA exenciones, franquicias, restituciones, importaciones temporales, regímenes aduaneros suspensivos, y otras modalidades de la práctica aduanera. La función del agente de aduanas no termina con la entrega de las mercancías, sino que se prolonga mediante la presencia y colaboración con su cliente en las inspecciones en destino. (Arán, J, 2003).

2.2.4 Empresas de Handling

Según Arán, J (2003) las actividades de *handling* relacionadas con el transporte aéreo de mercancías se corresponden con el *handling* de carga, entendiéndose por tal el tratamiento de la mercancía en la terminal de carga, y el *handling* de rampa de incluye el proceso de transferencia de la misma desde la terminal hasta la carga en la aeronave y viceversa. Se trata por tanto de dos fases consecutivas en la cadena logística del transporte aéreo de mercancías que en ocasiones se realiza por una única empresa, pero que en muchos casos requiere la intervención de dos y la coordinación de sendas operaciones.

Las actividades de las empresas de *handling*, también llamadas empresas de asistencia en tierra, es hecha por la administración de algunos aeropuertos.

2.2.5 Compañías Aéreas

Son las compañías responsables del transporte aéreo, se pueden dedicar principalmente al transporte de pasajeros, de carga o a ambos. Entre las compañías de pasajeros más reconocidas a nivel mundial se encuentran American Airlines, China Southern, Continental, Northwest, Lufthansa, ANA, Qantas y Cathay Pacific, mientras que entre las de carga figuran Polar Air

Cargo, Cargolux y Nippon Cargo Airlines. Empresas de pasajeros grandes también tienen su flota dedicada a carga, como Air France Cargo o KLM Cargo.

Existen además, alianzas de aerolíneas de carga, como SkyTeam Cargo, formada por compañías como Aeroméxico Cargo, Air France Cargo, KLM Cargo, Alitalia Cargo, Czech Airlines Cargo, Delta Cargo y Korean Air Cargo. Este tipo de alianzas brinda beneficios de reserva y entrega en cualquier punto de la red de asociados.

2.2.6 Integradores Globales

Los integradores globales, o simplemente integradores, son empresas dedicadas a ofrecer el servicio puerta a puerta, que comprende desde recoger la mercancía hasta hacerla llegar a su destinatario final. Son especialistas en gestionar el proceso completo de transporte y distribución.

Las fortalezas más destacadas de los integradores son las siguientes (Arán, J, 2003):

- Control de la cadena logística por una única compañía
- Marcas comerciales reconocidas en todo el mundo y con una excelente imagen de calidad y servicio.
- La información es más importante que el transporte físico de los envíos. Para ello disponen de los sistemas más avanzados del sector de la logística, incluyendo el seguimiento de los envíos.
- El servicio puerta a puerta, con tiempos de entrega definidos.

Sin embargo, los integradores también presentan algunas debilidades:

- Los sistemas de red pueden ser inflexibles ante las contingencias.
- La gama de productos, aunque en desarrollo acelerado, todavía se puede considerar limitada.
- El uso extensivo de sistemas de información puede dificultar la prestación de servicios personalizados a clientes.

Los transitarios y las compañías aéreas han visto tradicionalmente a los integradores como parte de un negocio diferente, especializados en la entrega de documentos y pequeña paquetería. La realidad es que hoy en día están dentro de los mercados de la logística y de la carga general, al presentar oportunidades adicionales de crecimiento, especialmente en el sector de carga que presenta márgenes más elevados.

Los principales integradores globales a nivel mundial son, DHL, UPS, FedEx y TNT.

La compañía DHL (Figura 1-6) es uno de los líderes globales de la industria de los envíos Express y de logística internacional fundada en San Francisco. Adquirida por el Deutsche Post, forma parte de un grupo muy importante que tiene más de 500,000 empleados en 220 países y territorios que forman una red global de servicios logísticos enfocada al servicio, calidad y sustentabilidad.



Figura 2-1 Logotipo de DHL
Fuente: DHL

UPS es el acrónimo de las siglas en inglés *United Parcel Service* (Figura 2-2), una compañía fundada en 1907 en Seattle, Estados Unidos. Actualmente tiene sus oficinas principales en Atlanta y una plantilla que ronda los 415,000 empleados. Especializada en servicios de transporte, logística y entrega de mercancías. Tiene presencia en más de 200 países y territorios. Cuenta con una flota propia de 208 aeronaves de distintas capacidades, además de 301 aviones en esquema chárter.



Figura 2-2 Logotipo de UPS
Fuente: UPS

Federal Express (o *FedEx*) tiene sus oficinas principales en Memphis, Tennessee. Es una compañía con más de 275,000 empleados distribuidos en 220 países y territorios.

Es dirigida actualmente por FedEx Corporation, la cual provee dirección estratégica a todas las compañías del grupo: *FedEx Express*, *FedEx Ground*, *FedEx Freight*, *FedEx Office*, *FedEx Custom Critical*, *FedEx Trade Networks* y *FedEx Services*. Todas estas compañías del grupo proveen servicios de transporte y de cadena de suministro y servicios enfocados en la operación de las compañías; para los servicios de carga aérea que ofrece, cuenta con una flota de 664 aeronaves de distintas capacidades alrededor del mundo.

FedEx tiene el *Super Hub* en Memphis, EU, cuyo aeropuerto es el primer lugar mundial en volumen carga transportada (Air Cargo World 2009). También tiene *main hubs* en Guangzhou, Toronto, Miami y París.



Figura 2-3 Logotipo de FedEx
Fuente: FedEx

TNT tiene dos divisiones: *Express* y *Post*, y es parte también de la industria del transporte y la distribución. En México está representada por la compañía Redpack. Está dedicada a proveer soluciones de entrega a sus clientes. Tiene más de 150,000 empleados en alrededor de 200 países. Su flota de aeronaves ronda las 44 unidades. (Figura 2-4)



Figura 2-4 Logotipo de TNT
Fuente: TNT

2.2.7 Road Feeder Services (RFS's)

Los Servicios de Alimentación por Tierra (*Road Feeder Services*) consisten en el transporte de envíos, amparado por un conocimiento aéreo, realizado mediante distribución terrestre usando camiones, y en cuya ruta se incluye al menos un aeropuerto. (Arán, J, 2003)

2.2.8 General Sales Agent (GSA)

El Agente General de Ventas (*General Sales Agent*) es aquella persona física o jurídica en la que ha sido delegada autoridad general respecto a las ventas de carga por un transportista, bien directamente o mediante subcontratación. Ésta figura está regulada por la IATA. (Arán, J, 2003) (Contratado por la aerolínea)

2.2.9 International Air Transport Association (IATA)

Fundada en Cuba en 1945, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) es la responsable de crear y verificar estándares comerciales en la industria de la aviación. Actualmente cuenta con 230 miembros de 126 naciones.

Para los consumidores, esta organización simplifica los procesos involucrados, lo cual disminuye los costos; a las aerolíneas les permite operar de una manera segura y eficiente bajo normas claras y coordinarse con las demás aerolíneas. IATA también sirve de intermediaria entre las aerolíneas y los pasajeros o los agentes de carga; a los gobiernos les permite estar bien informados acerca de la complejidad de la industria, para que se puedan tomar mejores decisiones a mediano o largo plazo. (IATA)

2.2.10 International Civil Aviation Organization (ICAO)

Ésta asociación, constituida en Chicago en 1944, está conformada por una asamblea, un consejo y un secretariado. Su finalidad es desarrollar la técnica de

la navegación aérea internacional y trabajar en planes para el desarrollo de la aviación internacional. (ICAO)

2.2.11 Transportation Security Administration (TSA)

A raíz de los atentados del 9/11 en EU fue creada la Administración De Seguridad en el Transporte (TSA). Ésta organización, dependiente del gobierno estadounidense, asume la responsabilidad de la seguridad de los aeropuertos en los Estados Unidos.

2.2.12 Administración de los Aeropuertos

Es el encargado de brindar instalaciones especializadas a las compañías aéreas y a los usuarios en general, y es responsable también de algunos servicios básicos (por ejemplo, el *handling*). Pueden ser operados por empresas privadas, gobierno o una mezcla de ambas.

En términos de carga aérea el primer lugar, con más de 3.6 millones de toneladas transportadas en el 2009 (Air Cargo World, 2009), es el aeropuerto de Memphis, *hub* y oficinas principales de FedEx (Figura 2-5) y también *hub* regional de pasajeros para Northwest Airlines. En segundo lugar y con una cifra muy cercana se encuentra el Aeropuerto de Hong Kong (Figura 2-6), un importante *hub* asiático para DHL y *hub* principal de Cathay Pacific-Dragon Air.



Figura 2-5 Vista aérea del Aeropuerto Internacional de Memphis
Fuente: Visiting DC



Figura 2-6 Vista aérea del Aeropuerto Internacional de Hong Kong
Fuente: Hong Kong International Airport

2.3 La Cadena Logística en Carga Aérea

La cadena logística en carga aérea, explicada por Arán, J, 2003, se desarrolla desde que el cargador/expedidor procede al envío o consignación, que comprende la mercancía a transportar, entregados simultáneamente y en un mismo lugar, y consignados a un solo destinatario, denominado también consignatario o importador.

El expedidor es la persona cuyo nombre figura en el contrato del transporte como parte que establece con el transportista el envío de la mercancía. El transporte se ejecuta como consecuencia de una operación comercial que requiere el suministro de la mercancía y la puesta en destino a favor del importador o destinatario.

El expedidor puede realizar las operaciones con medios propios contratando los servicios de un agente. En la práctica, debido a la formación y especialización que requieren todos los trámites, suelen utilizarse los servicios de una empresa especializada, salvo en los casos de compañías de grandes volúmenes de negocio que pueden disponer de sus propios departamentos de logística para las exportaciones e importaciones.

Una vez suscrito el contrato de servicio, tanto con un transportista terrestre como un agente transitario o un integrador, la empresa seleccionada gestiona el porte de la mercancía hasta las instalaciones aeroportuarias o su propio almacén, procediéndose en ese momento a su consolidación para la exportación.

Posteriormente, el transitario/agente de aduanas o integrador procede a la preparación de todos aquellos documentos requeridos para exportar las mercancías.

La documentación es entregada en la administración de aduanas, donde se procede a determinados controles, en función de las mercancías a exportar. Aquí conviene destacar la existencia de un proceso aduanero simplificado para los envíos de bajo valor, mercado principal, pero no único de los integradores.

Una vez realizados todos los trámites administrativos, intervienen los agentes de *handling*. En el primer término el *handling de carga*, como responsable de la

manipulación de la mercancía en la terminal de carga, y a continuación el agente de *handling de rampa*, responsable de transportar la mercancía desde la terminal de carga hasta la aeronave y de su estiba en las bodegas de carga.

El servicio de transporte se inicia con la entrega de la mercancía a la compañía aérea. En el caso del integrador, éste dispone de muchos casos de las oportunas autorizaciones para realizar el *autohandling*, tanto de carga como de rampa, a sus propias mercancías, al disponer de una compañía aérea de su propiedad.

La compañía aérea contratada, o en su caso el operador aéreo del integrador, realizan el transporte de la mercancía por vía aérea hasta su destino final, momento en el que la mercancía es descargada y transportada a la terminal de carga por el agente de *handling en rampa*. Una vez que la mercancía es transferida a la empresa de *handling de carga*, se realiza en la terminal una primera comprobación y contraste de la mercancía, a partir de la información recibida de la compañía aérea que ha llevado el a cabo el transporte de la misma.

El transitario/agente de aduanas recibe la documentación de la mercancía, y si procede, prepara la documentación que debe presentar ante la administración de aduanas. En el caso del integrador, el procedimiento se simplifica para las mercancías de bajo valor unitario, pero es similar en el resto.

La documentación generada por el transitario/agente de aduanas o integrador se entrega a los servicios aduaneros, ya se utilizando el despacho telemático o mediante presentación en papel. Los servicios aduaneros proceden alternativamente y, en función de las características de la mercancía y su origen, al levantamiento de la misma, la petición de información adicional o la inspección física previa.

Una vez cumplidos los requisitos para el levantamiento de la mercancía, ésta puede ser entregada por el agente de *handling*, tanto al propio importador como a un representante por él designado como consignatario de la mercancía, y se procede a partir de ese momento a la distribución hasta su destinatario final.

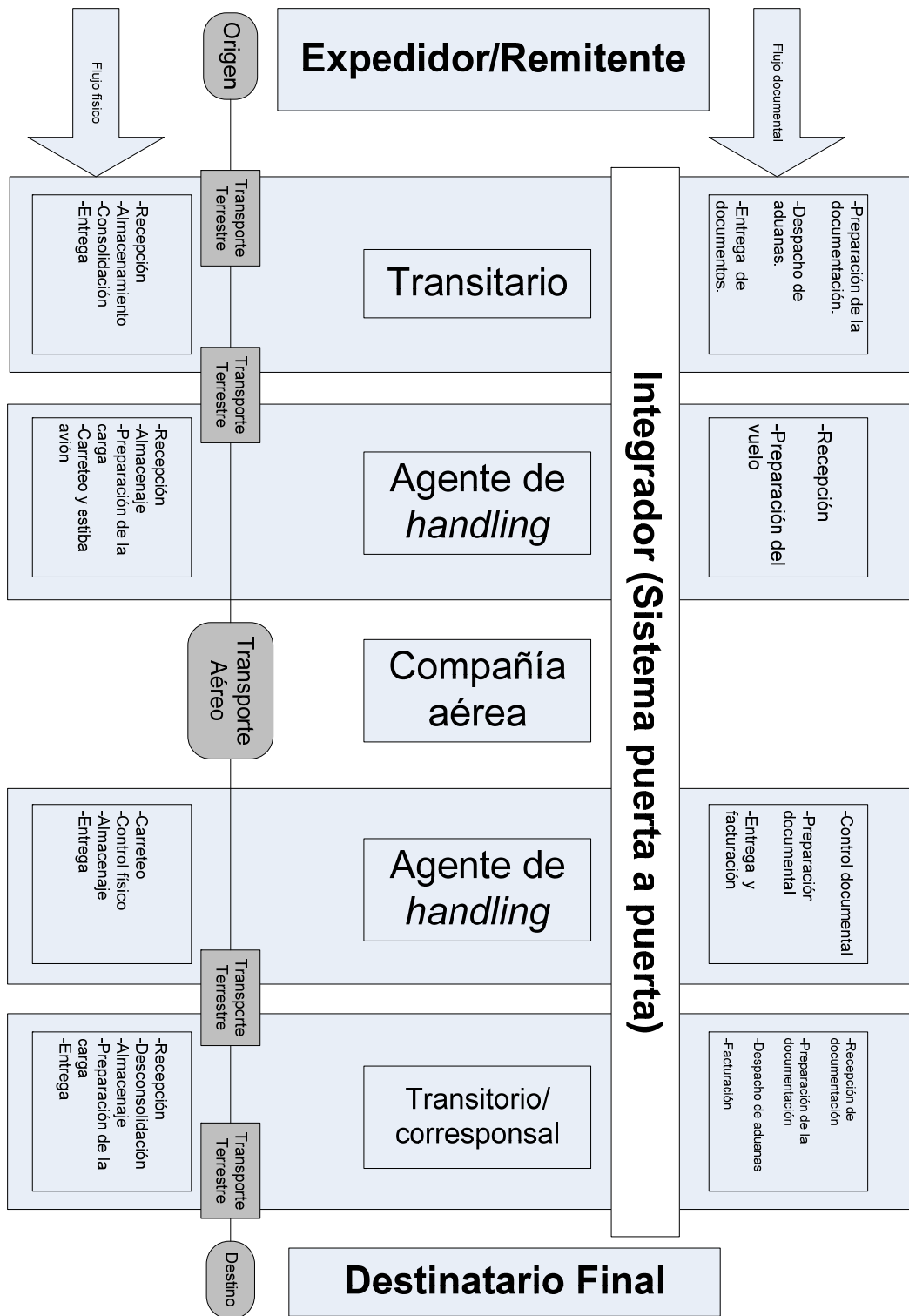


Figura 2-7 La Cadena Logística en Carga Aérea
Fuente: Elaboración propia con información de Arán, J, 2003