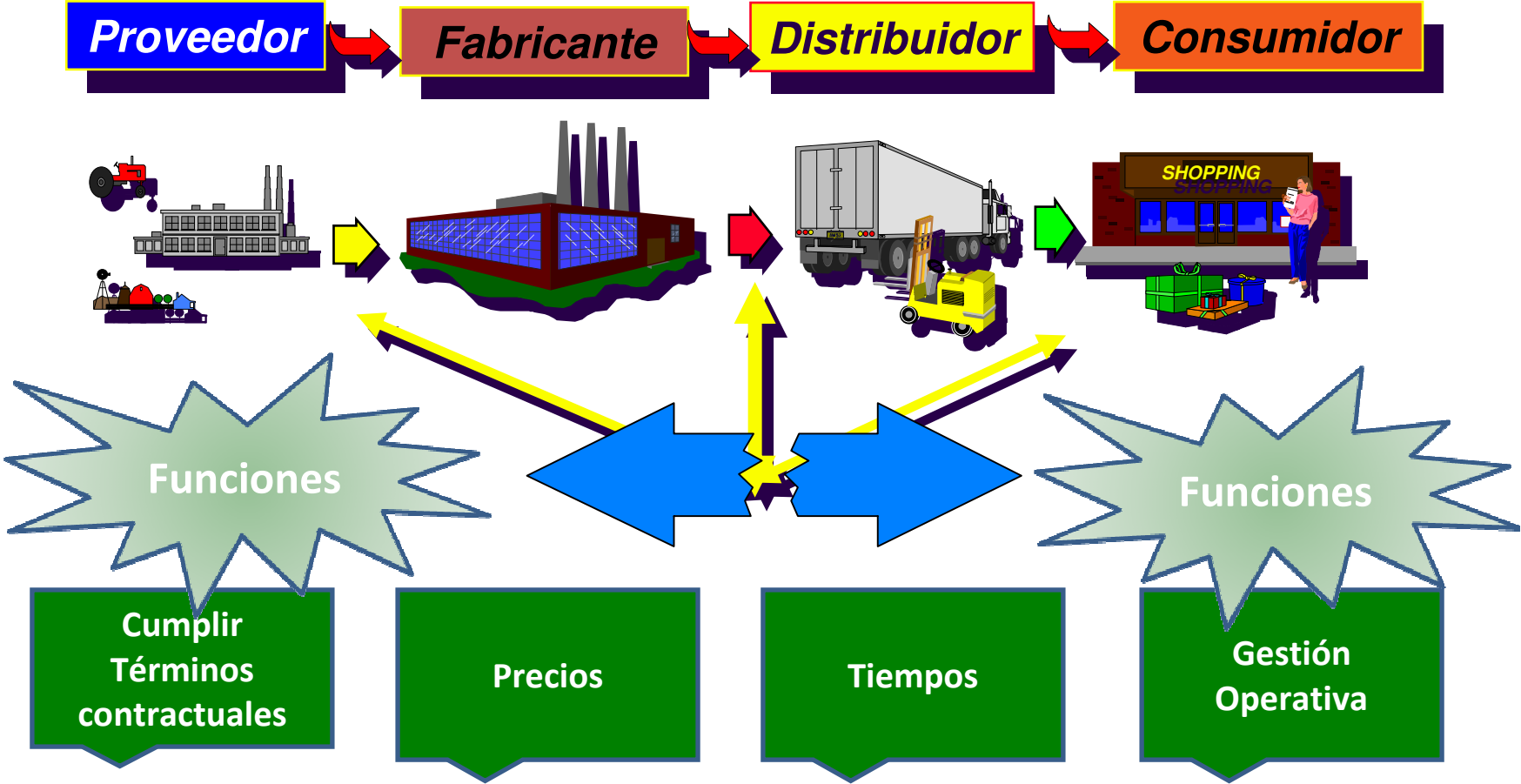


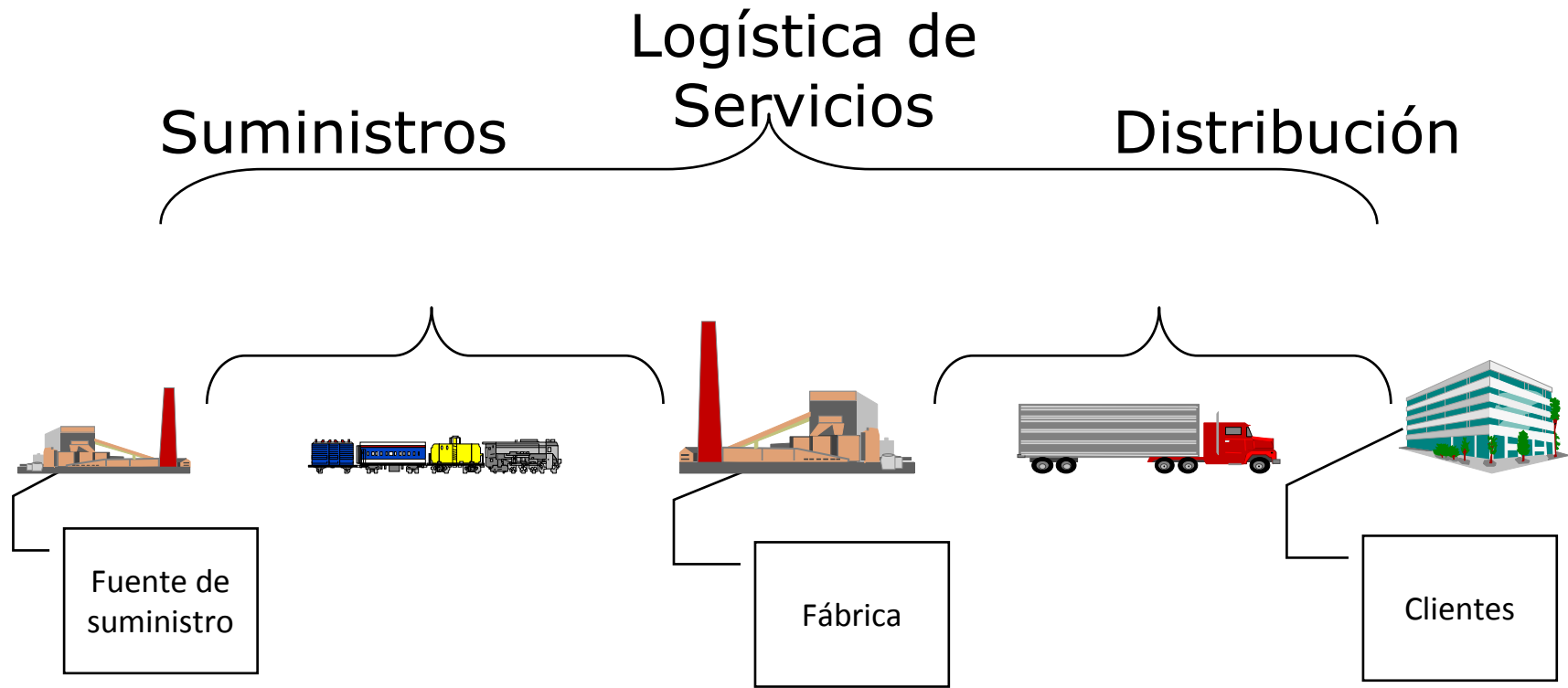
# CONECTIVIDAD EN LA DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL



# Canales de Distribución Domésticos



# Alcances de la Logística



- Control de inventarios,
- Manejo de mercaderías,
- Procesamientos de pedidos,
- Compras / Planificación de la producción
- Tratamiento de pedidos
- Envases y embalajes

- Tratamientos de mercaderías devueltas,
- Recuperación y tratamientos de desperdicios,
- Distribución y transporte,
- Almacenamiento

# Just In Time según DFI

El Producto

En el lugar

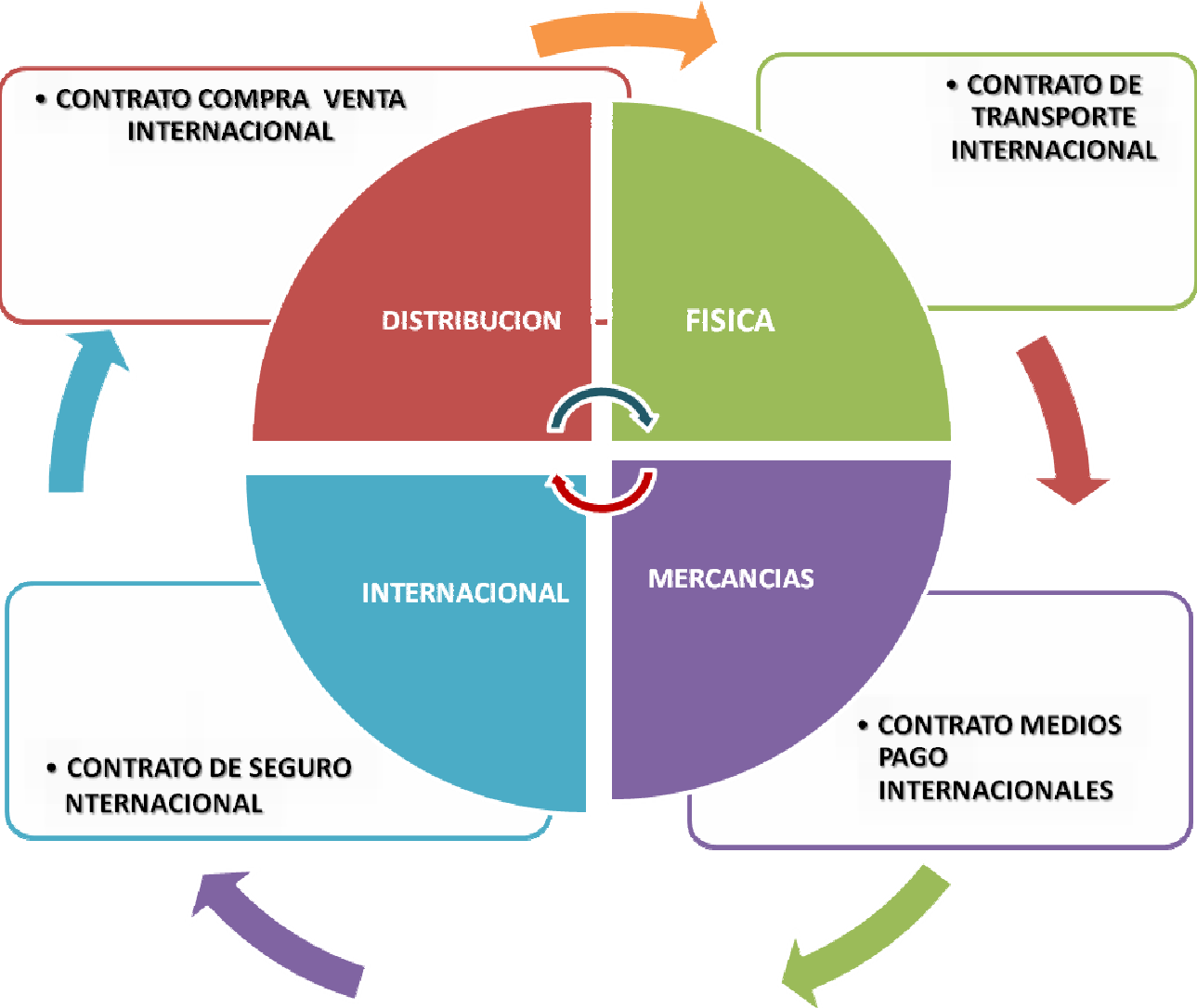
En el Momento

Con la Documentación

A un Costo

C  
O  
R  
R  
E  
C  
T  
O

# LOS CONTRATOS INTERNACIONALES



# PROCESO DEL COMERCIO INTERNACIONAL CIRCULACION –FLUJO DE BIENES Y SERVICIOS

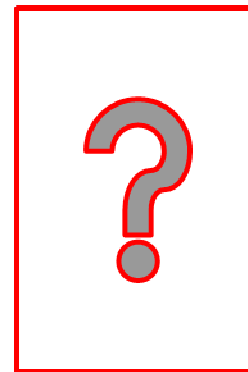


## Transporte-Conectividad

**Por medio del mercado de transporte internacional se une:**

**“la producción con el consumo”**

**Tenemos conocimiento de los diferentes actores que intervienen en la cadena.....**



## QUE ES UN CENTRO LOGISTICO O HUB?

- ✓ Un centro logístico (CL) es un territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas
- ✓ Permiten mejorar la productividad de las operaciones de transporte
- ✓ Capturan volúmenes importantes de carga
- ✓ Permiten una eficiente organización de embarques consolidados
- ✓ Son un nodo de encuentro entre modos de transporte
- ✓ Poseen la infraestructura necesaria para transferencias intermodales adecuadas

## ACTIVIDADES DE UN CENTRO LOGISTICO

- En un CL las principales actividades logísticas que permiten generar claras ventajas competitivas son:
  - ❖ Gestión de unidades de carga
  - ❖ Gestión de transferencia intermodales
  - ❖ Almacenamiento de inventarios, procesamiento de pedidos y gestión de transporte de entrega
  - ❖ Operaciones de valor agregado sobre la mercancía para su adaptación a clientes finales
  - ❖ Almacenamiento de inventarios bajo aduana
  - ❖ Ordenamiento territorial logístico de centros de población



# EL PUERTO.



# **EL PUERTO Y LAS ZONAS DE ACTIVIDADES LOGISTICAS -UNCTAD (Conferencia de naciones unidas sobre Comercio y Desarrollo) 1992-Modelos conceptuales de puertos**

## **Tres criterios claves**

- 1.- Sobre las políticas de desarrollo portuario en lo que atañe  
A las estrategias y actividades
- 2.- Sobre el alcance y extensión de las actividades portuarias
- 3.- Sobre la integración de las actividades portuarias

# Tipologías de los modelos Portuarios de 3 Generaciones

	Primera Generación	Segunda Generación	Tercera Generación
<b>Estrategia Desarrollo Portuario</b>	-Carga General -Punto de Intercambio Transporte	-Graneles secos y líquidos -Transporte, centro comercial e industrial	-Carga granel y contenerizada -Centro transporte integrado -Plataforma logística para el comercio Internacional
<b>Alcance Actividades</b>	-Carga descarga almacenaje, servicios navegación Muelles y áreas marítimas limítrofes	-Carga, descarga, almacenaje, servicios de navegación -Transformación carga: servicios industriales y comerciales relacionados con el buque -Mayor área portuaria	-Carga, descarga, almacenaje, servicios de navegación -Transformación carga: Distribución de la carga y la información -Actividades logísticas -Terminales y extensión del puerto hacia tierra
<b>Características Organizadas</b>	-Actividades independientes dentro del puerto -Relación informal entre el puerto y sus usuarios	Mayor relación puerto y usuarios -Escasa relación entre actividades portuarias -Poca relación entre puertos y municipios limítrofes	-Unidad de la comunidad portuaria -Integración puerto por medio de cadena de comercio y transporte -Estrecha relación entre puerto y áreas Mayor organización portuaria
<b>Características de Producción</b>	-flujo de carga -servicio Individual -Bajo valor añadido	-flujo de carga -Transformación de la carga -Servicios combinados -Mejora del valor añadido	-Flujo información y carga -Package de servicio múltiple -Alto valor añadido -Tecnología/ Know-how

## Valorización de los Rasgos de las Instalaciones Portuarias

RASGOS	ANTES	AHORA
<b>Estancia</b>	Larga. Constituida una variable no relevante	Corta. En la actualidad es muy relevante y esencial
<b>Eficiencia</b>	Venía determinada por el almacenamiento cautivo	Hoy en día, lo principal es el tratamiento de los flujos de mercancía
<b>Valorización</b>	Sobre el concepto de mercancía	Las variables clave lo constituyen el capital invertido, la existencia y conformación de cadenas productivas globales, y la circulación de los flujos de mercancías
<b>Vinculación</b>	No se tenía en cuenta los efectos y las referencias relativas a espacios, tiempos y conexiones	Integra y conecta espacios selectivos (nodos y hub's) integra lugares y tiempos, e integra espacios y tiempos

# MODO ACUATICO

## Efectos de realizar consolidación en terminal portuaria

✓Conectividad directa XXX-PUERTO.

✓Eliminación de almacenamiento en estaciones de interface.

✓Mayor cuidado y seguridad en el manipuleo de la carga.

✓Certidumbre para el retiro vacíos y remisión de contenedores full.

✓Disminución en tiempos de estiba, consolidación y riesgos operativos.

✓Centralización de las operaciones logísticas y aduaneras.

✓Prontitud en la detección y solución de contingencias.

✓Reducción en costos;  
Ahorro del 34% p/container.

✓Eliminación de extra costos logísticos;

\* Habilitación Deposito Fiscal

\* Falso Flete

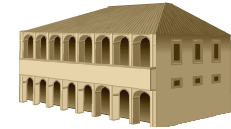
\* Solicitud del late p/ remisión del contenedor full

✓Mayor comunicación e información.

<b>Contenedores Importación</b>	
<b>Entrega dentro de los 5 días corridos desde la finalización de la descarga.</b>	
Entrega de contenedor de Importación desde la Terminal a los camiones del Consignatario	
Por contenedor de 20'	USD 104.00
Por contenedor de 40'	USD 127.00
<b>Entrega después de los 5 días corridos desde la finalización de la descarga.</b>	
Entrega y almacenaje de Contenedores de Impo. desde la Terminal al Consignatario.	
Por contenedor de 20'	USD 270.00
Por contenedor de 40'	USD 324.00
Extrahandling por contenedor 20' y/o 40' hasta al día 15 de almacenaje	USD 35.00
Extrahandling por contenedor 20' y/o 40' después del día 15 de	USD 70.00
<b>ALMACENAJE</b>	
<b>Contenedores Importación con carga seca.</b>	
Dentro de los 5 días corridos desde la finalización de la operación de descarga.	Free
Hasta 15 días por día por ton desde arribo del buque	USD 0,40
<b>Contenedores Importación con Carga Peligrosa - IMO</b>	
Dentro de los 5 días corridos desde la finalización de la operación de descarga.	Free
Hasta 15 días por día por ton desde arribo del buque	USD 1,40
<b>Gate IN (por ctr.)</b>	USD 20
<b>Suministro de frío (por hora)</b>	USD 1.75
<b>Devolución de Contenedores Vacíos (Dry Cargo)</b>	
Lavado común 20'	USD 10,00
Lavado común 40'	USD 15,00

<b>Contenedores Exportación</b>	
<b>Dentro de los 5 días previos a la fecha del arribo del buque.</b>	
Por contenedor de 20'	USD 94
Por contenedor de 40'	USD 114
<b>Recepción Anticipada</b>	
Sólo se recibirán contenedores de Exportación dentro de los 5 días corridos previos a la ETA del Buque	
- Adicional por exceder los 5 días corridos, previa coordinación, por contenedor	USD 70
<b>Late Arrival, por contenedor</b>	USD 35
<b>Control PBIP - por contenedor</b>	USD 8
<b>Servicio a la carga - por tonelada</b>	USD 2
<b>Almacenaje de contenedores de exportación</b>	
Dentro de los 5 días de comenzar operaciones	Free
Almacenaje antes de este período por container 20' por día	USD 5
Almacenaje antes de este período por container 40' por día	USD 10
<b>Almacenaje de contenedores Exportación con carga IMO</b>	
Dentro de los 5 días de comenzar operaciones	Free
Almacenaje antes de este período por container 20' por día	USD 10
Almacenaje antes de este período por container 40' por día	USD 15
<b>Adicionales</b>	
Cargo Administrativo por cambio de cliente <u>facturable</u>	USD 35
Por contenedor <b>IMO</b> - 20'y/o 40'	USD 90.00
Por contenedor <b>Sobredimensionado</b> - 20'y 40'	USD 90.00
<b>Gate OUT (por ctr.)</b>	USD 20
<b>Suministro de frío (por hora)</b>	USD 1.75
<b>Hot Cargo, por contenedor</b>	USD 20

# Actores de la Operación Portuaria



**Navieras**

**Agente General**

**Agente de Carga**

**Agente Portuario**

**Puerto**

**Terminal de Carga**

Transporte de carga. Flete + THC.

Términos Liner, gancho a gancho.

Entrega de B/L

Vistos Buenos  
Corrección de B/L

Presta servicio al transportista

Factura a la carga

Flete consolidado  
Consigna la carga a su nombre  
Aviso de Llegada.

Coordinador logístico nave.

Escoge el Terminal de Carga.

Actúa por cuenta del transportista

Factura a la carga

Administrador Portuario.

Cobro a la nave y carga por uso de infraestructura

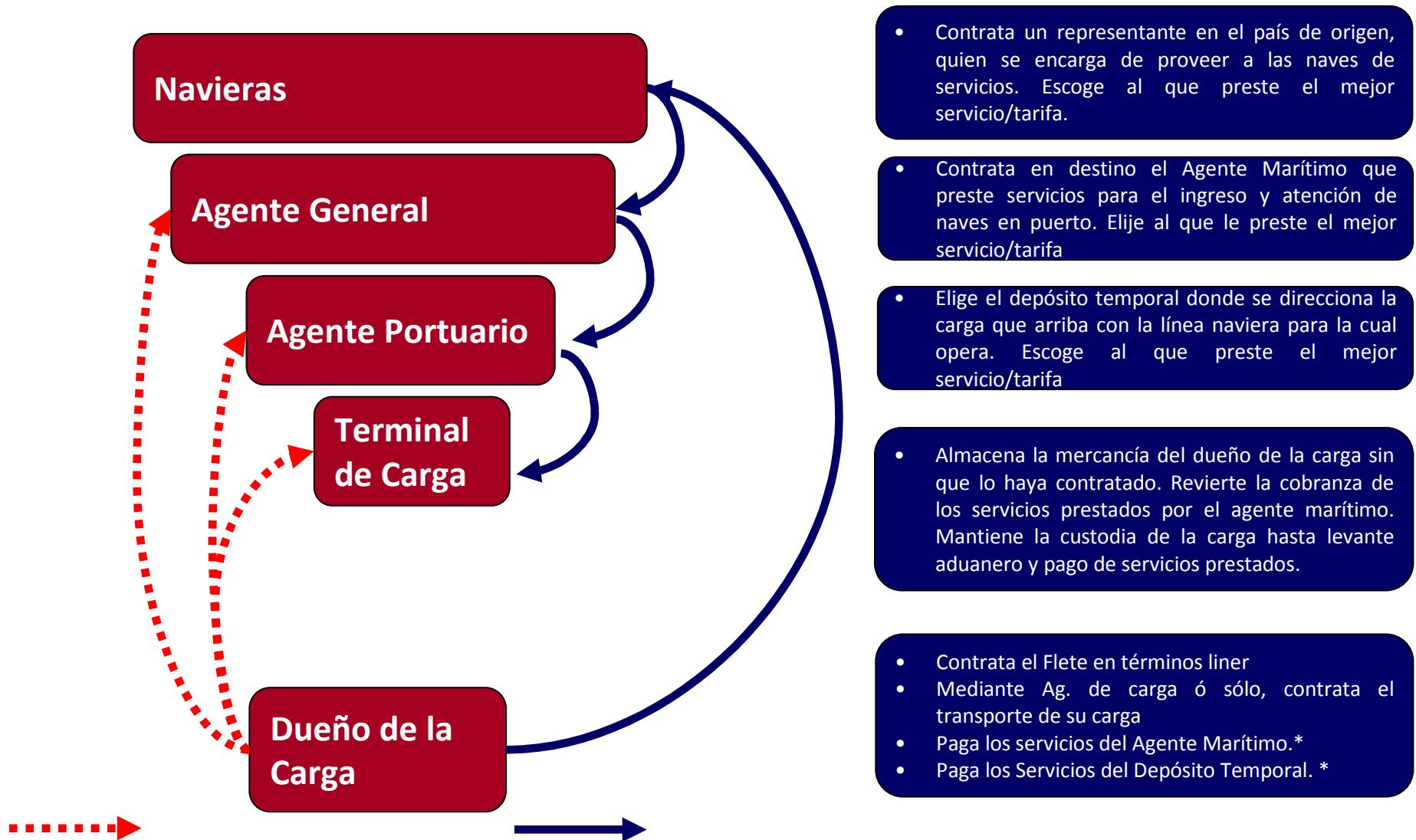
Factura al Terminal de Carga (AGP)

Zona Primaria o de custodia de carga (

Condiciona entrega de carga al pago de "servicios" al resto de operadores.



# Modelo de Integración Vertical en los Servicios Portuarios



Pegar retiro  
contenedores

CONTENED

DEBERIAMOS  
ASEGURARLO O  
NO?



UNITARIZACION  
DE LA CARGA



CONTENEDORIZACION

# Beneficios del Transporte por Contenedor



- ✓ **Menos Robos**
- ✓ **Mejor Llegada de la Mercadería con Menor Manipuleo**
- ✓ **Menos Mano de Obra en el Transporte**
- ✓ **Menores Costos de Manipuleo y Almacenaje en Puerto**
- ✓ **Menor costo de Envases**
- ✓ **Menos costo de seguro**
- ✓ **Simplificación del Trámite Aduanero en Transbordos o Combinaciones**
- ✓ **Menor Estadía de Buques en Puerto**
- ✓ **Mayor Rapidez de Viaje por Menos Tiempos en Puerto**

# **Carta Retiro de Contenedor**

**5.- Desde ya, asumimos todos los gastos y riesgos involucrados y los eventuales daños a terceros como consecuencia del manipuleo y/o transporte de los contenedores durante el periodo en que los mismos permanezcan bajo nuestra custodia y/o responsabilidad.**

## Índice de Crecimiento del Mercado de Contenedores frente a los de su PBI

PAIS	% Interanual 2003-2010		TEUS/PBI
	PBI	Teus	
<b>ARGENTINA</b>	<b>8,65%</b>	<b>8,39%</b>	<b>0,97</b>
BRASIL	6,75%	10,12%	1,50
CHILE	7,57%	14,06%	1,86
COLOMBIA	7,46%	21,30%	2,86
PERU	9,51%	13,51%	1,42
URUGUAY	5,19%	10,51%	2,02

Fuente: Elaboración propia en base a datos de CEPAL (teus) y Banco Mundial (PBI)

La actividad portuaria, el transporte y su logística terrestre, son ejes fundamentales para sostener el crecimiento de la producción y del comercio exterior.

Cuando vemos por ejemplo los bajos índices de crecimiento del mercado de contenedores en Argentina frente a los de su PBI, notamos que estamos en problemas: en el período 2003-2010 el comercio exterior en contenedores creció a razón de una tasa interanual del 8,39% y el PBI lo hizo al 8,65%. Esta relación (tasa interanual contenedores/tasa interanual PBI) da para Argentina solo 0,97%, mientras que en los países sudamericanos vecinos para el mismo período se ha obtenido valores de 1,50 a 2,86 veces el PBI dependiendo del país.

# EL CICLO MARITIMO

Es una secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios del Tte. Marítimo que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques, en el marco de una demanda muy dinámica y exógena (cambios en la producción y el comercio)

