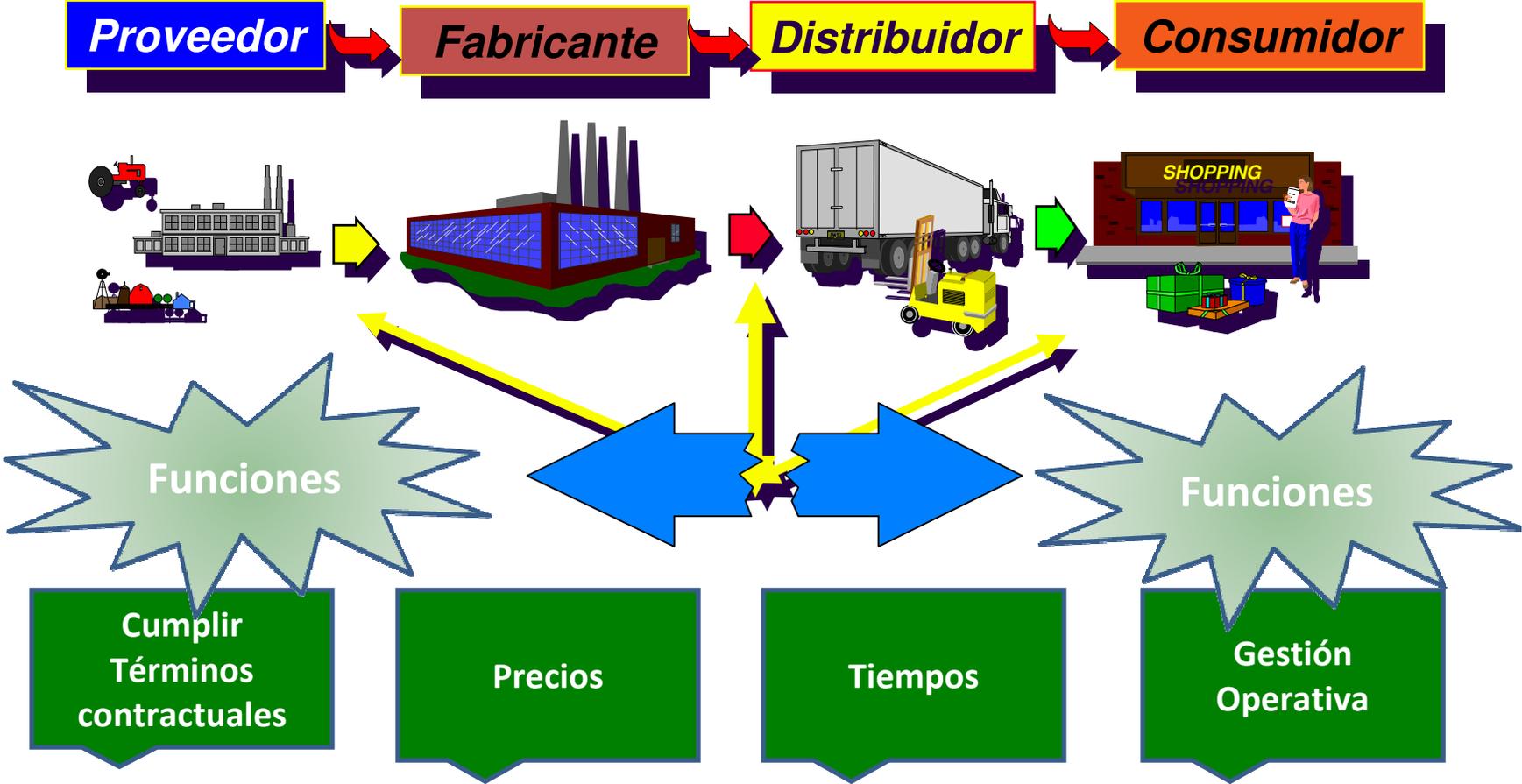


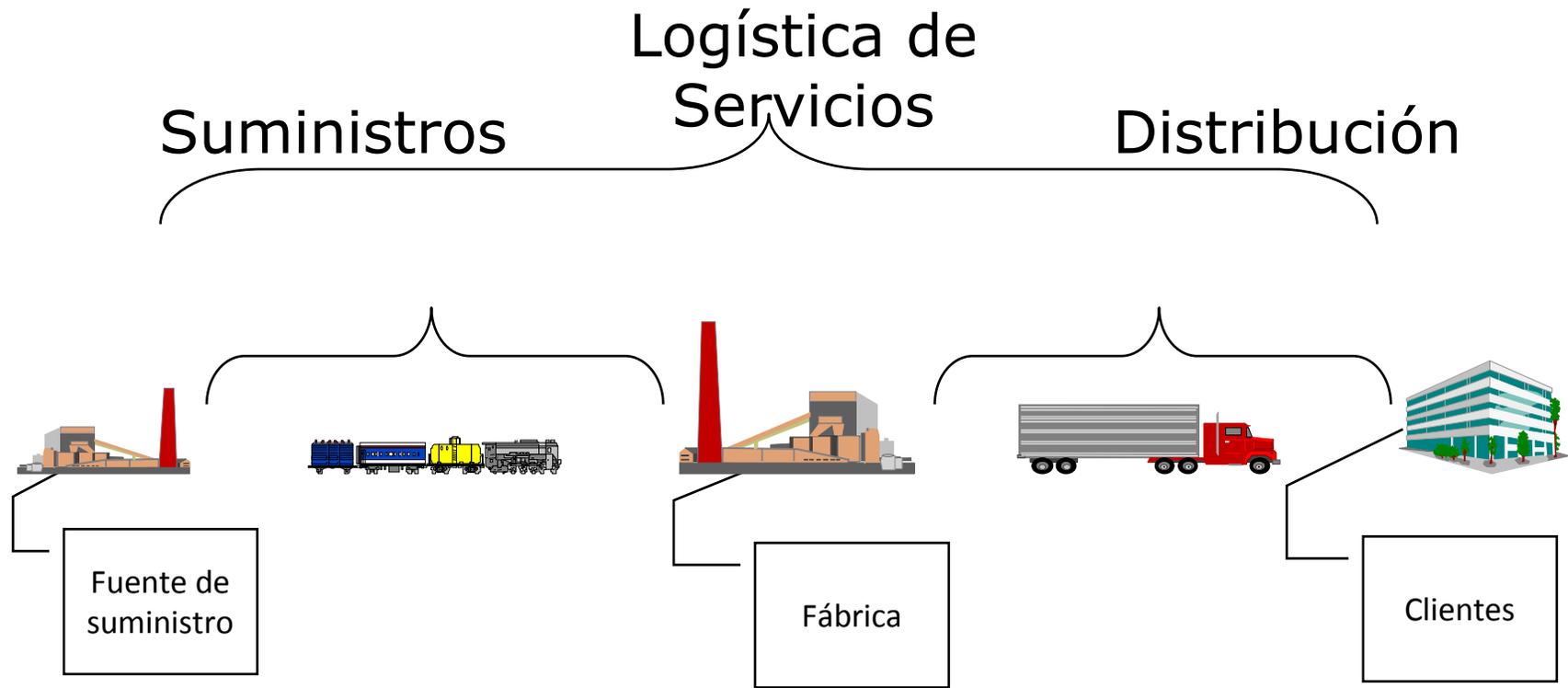
CONECTIVIDAD EN LA DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL



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

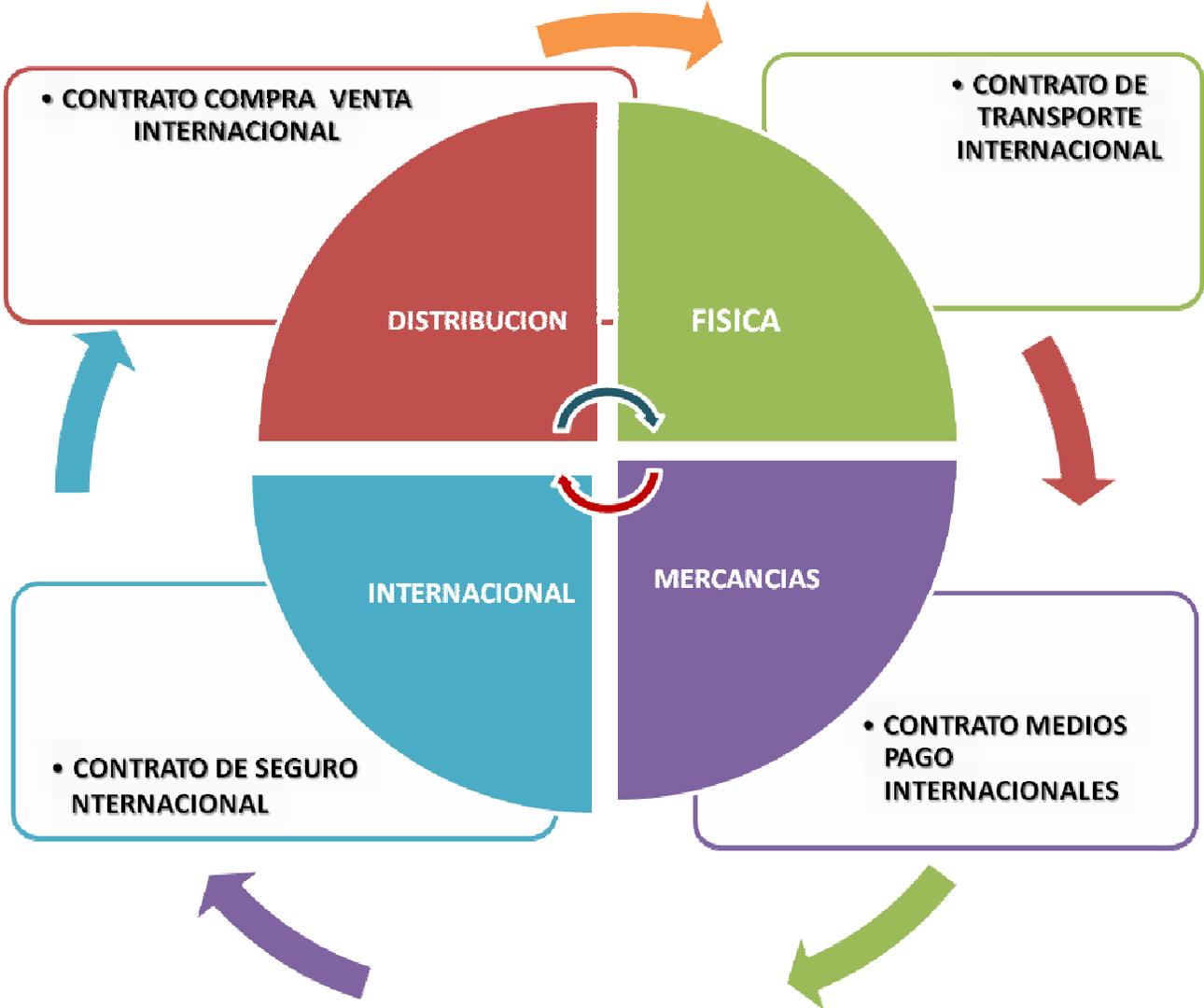
En el Momento

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
Estrategia Desarrollo Portuario	-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
Alcance Actividades	-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
Características Organizadas	-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
Características de Producción	-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
Estancia	Larga. Constituida una variable no relevante	Corta. En la actualidad es muy relevante y esencial
Eficiencia	Venía determinada por el almacenamiento cautivo	Hoy en día, lo principal es el tratamiento de los flujos de mercancía
Valorización	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
Vinculación	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.

Contenedores Importación	
Entrega dentro de los 5 días corridos desde la finalización de la descarga.	
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
Entrega después de los 5 días corridos desde la finalización de la descarga.	
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
ALMACENAJE	
Contenedores Importación con carga seca.	
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
Contenedores Importación con Carga Peligrosa - IMO	
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
Gate IN (por ctr.)	USD 20
Suministro de frío (por hora)	USD 1.75
Devolución de Contenedores Vacíos (Dry Cargo)	
Lavado común 20'	USD 10,00
Lavado común 40'	USD 15,00

Contenedores Exportación	
Dentro de los 5 días previos a la fecha del arribo del buque.	
Por contenedor de 20'	USD 94
Por contenedor de 40'	USD 114
Recepción Anticipada	
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
Late Arrival, por contenedor	USD 35
Control PBIP - por contenedor	USD 8
Servicio a la carga - por tonelada	USD 2
Almacenaje de contenedores de exportación	
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
Almacenaje de contenedores Exportación con carga IMO	
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
Adicionales	
Cargo Administrativo por cambio de cliente <u>facturable</u>	USD 35
Por contenedor IMO - 20'y/o 40'	USD 90.00
Por contenedor Sobredimensionado - 20'y 40'	USD 90.00
Gate OUT (por ctr.)	USD 20
Suministro de frío (por hora)	USD 1.75
Hot Cargo, por contenedor	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.

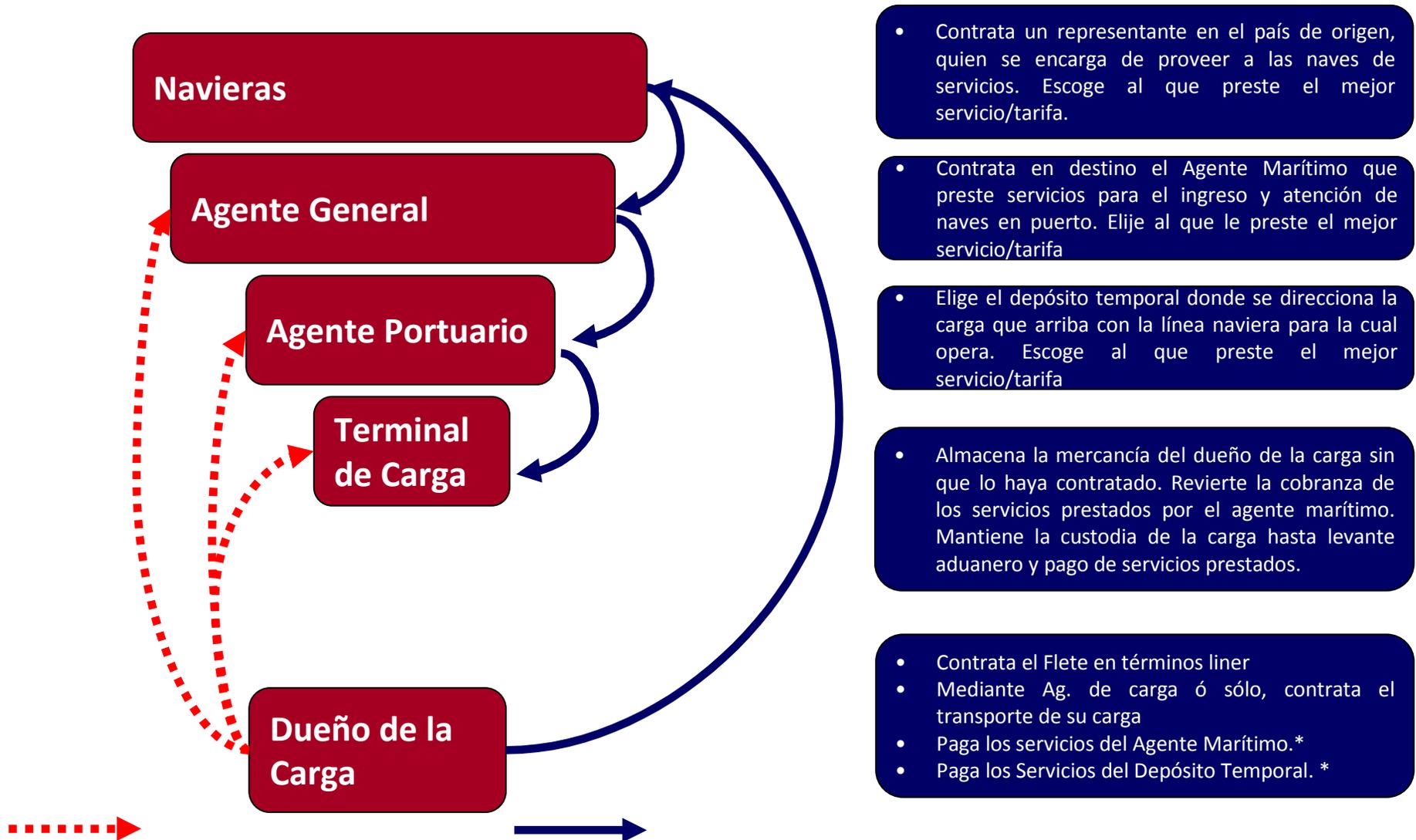
Cobro a la nave y carga por uso de infraestructura

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	
ARGENTINA	8,65%	8,39%	0,97
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)

