

## Coste del transporte internacional de mercancías



c/ Marqués de Villamejor, 5  
28006 Madrid  
Tlf.: 34-91-520 01 00  
Fax: 34-91-520 01 43  
e-mail: saie@afi.es  
www.afi.es

# Aspectos generales sobre el coste del transporte internacional de mercancías, según el medio de transporte utilizado:

## Transporte por carretera

---

### Régimen discrecional o de contratación libre

Tarifas sujetas a negociación.

---

**Carga completa:** las operaciones de carga y descarga corren por cuenta del cargador (en origen) y del destinatario de la mercancía (en destino)

**Carga fraccionada:** el transportista se encarga de las operaciones de recogida, distribución, almacenaje, seguro y otras. Utilizada para envíos de reducida dimensión o que no completan la capacidad del vehículo de transporte.

Tarifas en función del peso tarifario: se compara el peso real con el peso volumétrico y se aplica el mayor de ambos, utilizándose una equivalencia m<sup>3</sup>/kg que puede variar según la capacidad de negociación con el transportista. (Dicha equivalencia será diferente para mercancía remontable y no remontable).

---

El coste de los servicios de transporte internacional de mercancías por carretera se puede conocer, principalmente, a través de transitarios, operadores de transporte (contratan el transporte en nombre propio, actuando como transportista frente al cargador – empresa exportadora), transportistas y centros de información de cargas.

Los transitarios y operadores de transporte internacional se encargan de gestionar el transporte de las mercancías, pudiendo prestar también servicios anexos (despachos aduaneros, almacenamiento, contratación del seguro de mercancías por cuenta del exportador, etc.).

---

## Transporte ferroviario

---

**Acuerdos comerciales bilaterales** establecidos entre Unidades de Negocio de ferrocarriles (régimen predominante)

---

Tarifas calculadas según cada acuerdo

---

Para el transporte de contenedores, las tarifas tienen en cuenta: tipo de contenedor, puntos de carga y entrega, posibilidad de agrupar más de un contenedor, peso bruto total, recargos por mercancía peligrosa y otros gastos (alquiler de contenedores, almacenaje, etc.).

---

El coste de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril se puede conocer a través de operadores ferroviarios.

---

## Transporte aéreo

| Régimen de línea regular   | Régimen <i>chárter</i>   | Régimen de consolidación o grupaje  |
|--|--|---|
|  | (Existe la modalidad de "Split <i>chárter</i> " o "alquiler compartido" en la que varios cargadores comparten la capacidad de carga del avión) | (Agrupamiento de mercancías de distintos cargadores)  |
| Tarifas preestablecidas  | Tarifas sujetas a negociación.   | Tarifas preestablecidas   |
| <p>Coste en función del peso tarifario, asociado al coeficiente de estiba IATA, que establece una equivalencia entre volumen (cm<sup>3</sup>) y peso (kg).</p> <p>Tipos de tarifas: generales, de clase (para ciertas mercancías: animales vivos, joyas, etc.), específicas (para mercancías incluidas en las denominadas "listas de corates"), de carga utilizada (para mercancías preparadas en UTI aéreas), de contrato (para envíos de grandes cantidades de mercancía).</p> | <p>Coste del flete según negociación entre la compañía aérea y el cargador (normalmente interviene un agente IATA).</p>                        | <p>Tarifas normalmente incluyen: un componente de recogida en origen y otro de entrega en destino (ambos establecidos de forma radial), así como una sección de costes origen - destino.</p> <p>Dichas tarifas se establecen según peso tarifario, para cuya determinación se compara el peso real con el peso volumétrico y se aplica el mayor de ambos, utilizándose la equivalencia 1 m<sup>3</sup> = 167 kg. (Precios escalonados).</p> |
| <p>El coste de los servicios de transporte aéreo internacional de mercancías se pueden conocer a través de Agentes de carga aérea* o Agentes IATA; aunque también podría recurrirse al transportista (aerolínea) o a la intervención conjunta de dos o más transportistas (venta interlínea).</p>  |  |   |
| <p>* Se encarga de seleccionar la modalidad de envío más apropiada en función del tipo de mercancía, horarios, etc.; de asesorar sobre las exigencias técnicas que ha de verificar la mercancía para su envío; de preparar (y, a menudo, formalizar) el contrato de transporte aéreo; de reservar el espacio de carga y supervisar el envío; de los despachos aduaneros; etc.</p>  |  |   |

## Transporte marítimo

| Régimen de línea regular   | Régimen de fletamentos   | Régimen de consolidación o grupaje  |
|--|--|---|
|  | (Utilizado para envíos de grandes volúmenes de mercancía)  | (Utilizado en envíos de reducido volumen o en los que no se completa la capacidad de carga del buque)   |
| Tarifas preestablecidas  | Tarifas sujetas a negociación (contratación libre)   | Tarifas “preestablecidas”   |
| <p>Componentes tarifarios:</p> <p><u>Costes previos al embarque</u> o “gastos FOB”: incluyen el transporte interior hasta el puerto de carga; la recepción, arrastre a zona de espera y carga en puerto; las tarifas portuarias; la preparación de documentación y “extensión del conocimiento de embarque”; la obtención de divisa extranjera (“derechos de obtención de divisa” o “quebranto de moneda”); el despacho aduanero de exportación; posibles gastos de almacenaje; etc.</p> <p><u>Flete</u>: integrado normalmente por un flete básico, resultante de la tarifa que proceda aplicar, y ciertos factores de ajuste o recargos (de importe variable, revisables mensualmente). Éstos últimos derivados de la fluctuación de los precios del combustible (BAF), de la congestión por el tráfico en ciertos puertos (CS), del tipo de cambio de las divisas para el pago de fletes (CAF), o de peso /dimensión excesiva de las mercancías (EWS o ELS).</p> <p><u>Gastos de encaminamiento final</u>: necesarios para entregar la mercancía en el interior del país de destino. Incluyen gastos de manipulación (dependen del puerto de destino), gastos de despacho aduanero de importación, etc.</p> <p>*Habrà de determinarse si los gastos de carga y estiba estàn o no incluidos en el flete.</p> | <p>La modalidad de fletamento más utilizada es la de fletamento por viaje, en cuyo caso el coste del flete viene determinado por: el coste diario operativo del buque, el coste del combustible, la velocidad del buque y la distancia que ha de recorrer, el coste de las operaciones del buque en los puertos de carga y descarga, y el tiempo de plancha o “laytime” (tiempo pactado para la realización de las operaciones de carga y descarga).</p> <p>*Habrà de determinarse si los gastos de carga y estiba estàn o no incluidos en el flete.</p> | <p>Tarifas normalmente incluyen: un componente de recogida en origen y otro de entrega en destino (ambos establecidos de forma radial), así como una sección de costes origen - destino.</p> <p>Dichas tarifas se establecen según peso tarifario, para cuya determinación se compara el peso real con el peso volumétrico y se aplica el mayor de ambos, utilizándose la equivalencia 1 m<sup>3</sup> = 1 Ton. (Precios escalonados según peso del envío).</p> |
| Estos costes se obtienen normalmente a través de los agentes de las compañías navieras, de los transitarios o de operadores de transporte.   | Se puede consultar su coste a los agentes de fletamentos o “chartering brokers”  | Su coste puede obtenerse a través de consolidadores o grupajistas (que, generalmente, son transitarios que tienen reservado un espacio de carga en buques de línea regular).  |