

CAPÍTULO 3. Comunidad logística

Resumen

En este capítulo se pretende familiarizar al lector con el concepto de “comunidad logística”, el cuál se va a tratar a lo largo de todo el Proyecto. Para ello, se presenta el proceso que realiza la carga aérea desde que el “expedidor” la coloca en “tráfico” hasta que el “destinatario” la recibe, y, se exponen las características de cada uno de los integrantes en dicha comunidad. Para ello se han consultado diversas fuentes, las más citadas “Vila López Carlos, Logística de la carga aérea: manual de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías, Marge Design Editors” y “Arán Iglesias Javier, Descubrir la Carga Aérea, Aena”.

3.1. Conceptualización de Comunidad Logística

Se define como “comunidad logística” al conjunto de empresas de transporte, operadores logísticos, agentes económicos, operadores *handling*, servicios, etc., que en mayor o menor medida intervienen en alguna de las fases del proceso del transporte aéreo de carga.

La cadena de transporte aéreo de mercancías está formada por el conjunto de procesos físicos y documentales que llevan a cabo las distintas empresas y organismos que intervienen en sus sucesivas fases.

El proceso se inicia en el expedidor o remitente que procede al envío de la expedición a un destinatario o consignatario, con motivo de la realización de una transacción comercial.

El expedidor puede optar por varios canales para el transporte de sus productos, contactando con:

- Integrador global o *courier*.
- Agente transitario.
- Una compañía aérea, directamente o a través de un GSA.

En el caso de integrador surge una cadena totalmente cerrada, transportándose la mercancía directamente desde el expedidor al destinatario, sin que normalmente surjan más intermediarios debido a que el integrador suele encargarse de todo el proceso, bien con medios propios o subcontratados.

Cuando el canal es un agente transitario, el contacto con la compañía aérea se produce a través de éste. El agente de carga y la empresa transitaria, son los encargados de planificar el envío, procediendo a contactar con el expedidor, preparar la documentación necesaria, recoger la mercancía en la puerta del cliente y entregarla a la compañía aérea transportista o a su agente *handling*.

La compañía aérea también puede desarrollar todo el proceso de transporte, dado que es la que realiza el transporte de la mercancía de aeropuerto de origen a aeropuerto de

En la Figura 3.2 se indica el perfil de un B-747-400 en versión típica de pasajeros, con la ubicación de los contenedores de carga y equipaje, así como la bodega de pequeña paquetería.

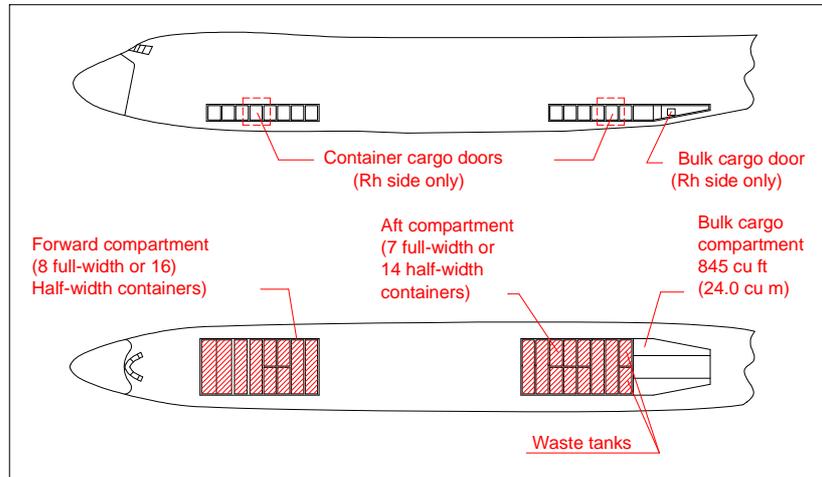


Figura 3.2. Perfiles del B-747-400 de pasajeros.

Fuente: Documentos de estudios de tipos de aviones de la empresa Ineco.

En la Figura 3.3 se representa la versión Combi del mismo avión con 7 pallets de mercancías en la cabina de pasajeros.

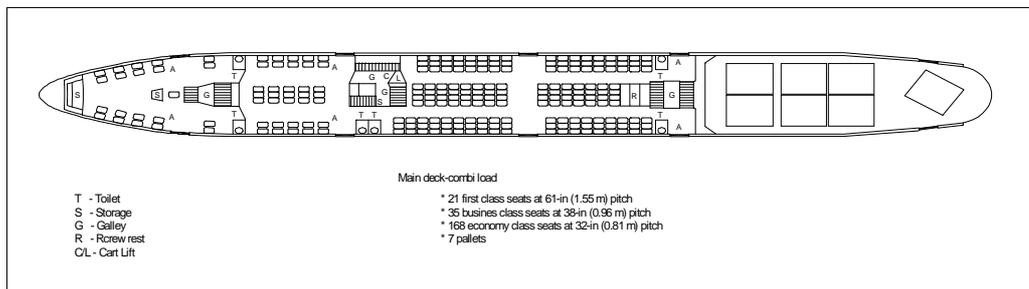


Figura 3.3. Perfil del B-747-400 Combi.

Fuente: Documentos de estudios de tipos de aviones de la empresa Ineco.

En la Figura 3.4 se da la versión carguero del avión con toda la cabina principal de pasajeros ocupada por carga paletizada o contenerizada.

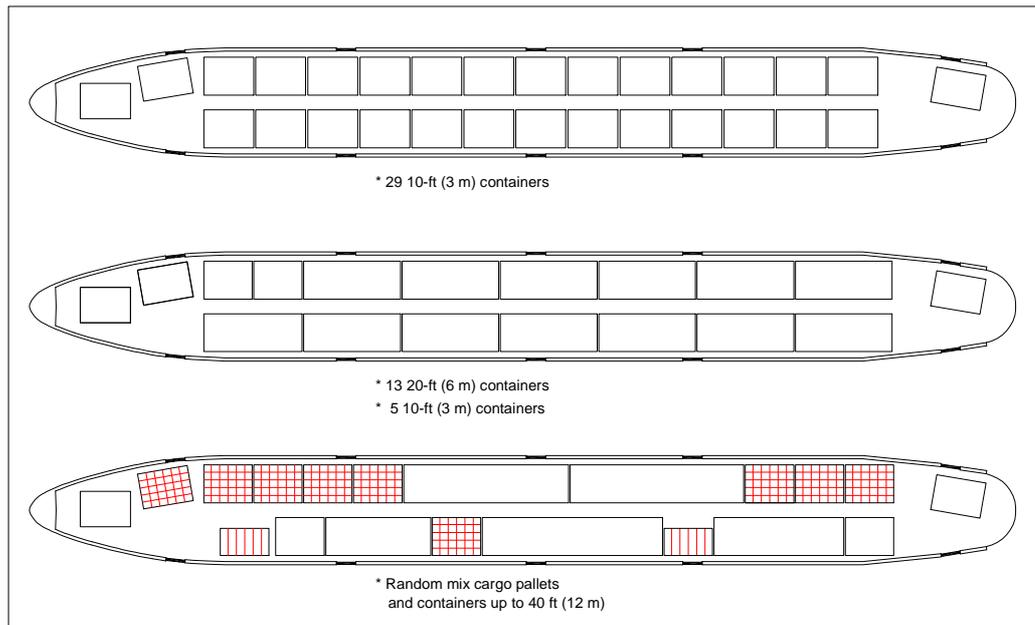


Figura 3.4. Perfiles del B-747-400 Carguero.

Fuente: Documentos de estudios de tipos de aviones de la empresa Ineco.

El hecho de que la carga se mueva en cifras que superan el 50% en vuelos de pasajeros, es debido a que las compañías aéreas venden el exceso de capacidad en bodega a bajos precios. Éste es el principal activo de las compañías, que se ve reforzado por las elevadas frecuencias directas en vuelos punto a punto, y por disponer de derechos históricos en los aeropuertos como son el acceso privilegiado a *slots* y facilidades en el *handling*.

El otro 50% de la mercancía se transporta en aviones cargueros puros, pertenecientes a compañías aéreas como puede ser Cargolux, o a las filiales cargueras puras de las compañías aéreas de pasajeros (SkyCargo filial de Emirates, Air France-KLM Cargo filial de Air France-KLM, Iberia Cargo filial de Iberia, etc.) que interactúan con la compañía de pasajeros para ofrecer una oferta más amplia en su negocio

Hay que destacar las compañías *low cost* como otro importante grupo dentro de las aerolíneas. Estas compañías aparecieron en la década de los 70 en EE.UU ofreciendo bajas tarifas a cambio de eliminar muchos de los servicios tradicionales a los pasajeros. Desde el año 1992, han aparecido más de 20 compañías *low cost* en Europa. Entre las aerolíneas de bajo coste significativas en Europa destacan EasyJet, Ryanair, Clickair, Air Berlin, BMI Baby, AerLingus, Germanwings, etc. Entre estas compañías no son muchas las que tienen un papel importante en el tráfico de carga, pero algunas de ellas ya han empezado a comercializar las bodegas de los aviones de pasajeros para el transporte de carga, como es el caso de Air Berlin a través de la filial Leisure Cargo.

Las estrategias más significativas adoptadas por las compañías aéreas para el desarrollo de los servicios de carga aérea en los últimos años, incluye la creación de servicios competitivos con los integradores, avanzar en las iniciativas de alianzas con los transitarios para configurar servicios logísticos integrados y las políticas de cooperación dentro del sector.

El mapa de alianzas se configura sobre tres grupos, con constantes movimientos de alta y bajas:

- Oneworld: American Airlines, British Airways, Finn Air, Iberia, Lan Chile, Cathay Pacific, Japan Airlines, Málev, Quantas Airways y Royal Jordanian.
- Sky Team: Aeroflot, Aeroméxico, Air France-KLM, Alitalia, China Southern, Delta, Continental Airlines, Czech Airlines, Korean Air, AirEuropa, Copa Airlines, Kenya Airways y NWA Northwest Airlines.
- Star Alliance: Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, BMI, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, South African Airlines, Spanair, Swiss, TAP Portugal Thai Airways, United Airlines, US Airlines.

Además, en el mundo del transporte de la carga se han introducido dos nuevos proyectos:

- New Global Cargo agrupa a Lufthansa, SAS, Singapore Tirlines y JAL, y constituye el esfuerzo más notable hasta la fecha por constituir una agrupación que ofrezca servicios unificados en el segmento Express, con garantía de reserva en cualquier punto de la red y garantía de entrega a través de la red de la alianza.
- Sky Team Cargo agrupa a Aeroméxico, Air France, Delta, Korean Airlines, Alitalia y Czech Airlines. Crearon un equipo de ventas conjunto y un servicio centralizado de reservas.

3.3. Los Transitarios

Son el elemento clave en el transporte de mercancías, su función básica es la organización y gestión, por encargo del propietario de la carga (cargador), de la cadena de transporte internacional de mercancías o parte de ella, en cualquiera de sus modos, aéreo, ferrocarril, carretera y marítimo.

Debe, pues, organizar la cadena de transporte de un determinado envío desde su punto de origen hasta la entrega en otro punto de destino, bien sea éste el almacén del destinatario final de la mercancía, en su propio almacén o bien en el de su corresponsal.

Para su labor, el transitario contrata o realiza todas las operaciones que ello conlleva: transporte físico de las mercancías, operaciones aduaneras, embalajes, consolidación y desconsolidación de cargas, almacenajes, seguros, trámites bancarios y documentarios, etc.

La actividad transitaria está regulada por la Ley 16/1978 sobre Ordenación de los Transportes Terrestres. En su art. 126.1 identifica la responsabilidad y posición contractual de esta actividad: “Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos las siguientes actividades:

- a) Contratación con el transportista, actuando en nombre propio y como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, también en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas
- b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

La actividad de la empresa transitaria, comercializando y coordinando todo tipo de transporte, se centra especialmente en el transporte en régimen de grupaje. Además, el transitario ofrece una amplia gama de prestaciones logísticas.

Las tradicionales ventajas que presentan los transitarios son la cercanía a los clientes y un servicio personalizado basado en la flexibilidad, la capacidad de negociación y una amplia gama de servicios intermodales.

Los servicios de los transitarios presentan algunas debilidades que están siendo explotadas por sus principales competidores, los integradores.

La tradicional actividad de los transitarios, ligada a los servicios de consolidación y despacho de los envíos, contratando servicios de transporte aéreo, está siendo amenazada por los productos garantizados y de tiempo definido que ofrecen empresas como FedEx, UPS, TNT y DHL.

Una estrategia para abordar esta situación es la contratación de espacios fijos con empresas como Atlas, Evergreen y Polar, proveedoras de espacios en aeronaves cargueras. Se trata de mantener una estructura de costes variables, y por lo tanto más flexible que la propiedad de los medios de transporte.

Otra estrategia es el uso exclusivo de aeronaves cargueras mediante contratos de larga duración bajo fórmulas de arrendamiento financiero *leasing*/chárter. Empresas como Panalpina, Danzas y Kintetsu World Express han introducido este tipo de servicios y la denominación de transitarios integrados.

Las alianzas con compañías aéreas para competir con los integradores, y el desarrollo de una creciente gama de servicios de valor añadido a sus clientes, son estrategias adicionales para mantener su cuota de mercado en un entorno cada vez más competitivo.

3.4. Los Agentes de Carga

La Organización Internacional de Transporte Aéreo, IATA, define como Agencia de Carga IATA a la empresa dedicada a la carga aérea y que está autorizada por esa entidad para actuar como agente, en nombre y representación de líneas aéreas miembros de esta organización.

Estos agentes, a solicitud propia y previa investigación y propuesta de las compañías aéreas, son autorizados a efectuar por cuenta de las mismas la promoción, captación y adecuación de cargas para el transporte aéreo y la emisión de la documentación precisa.

Un número importante de empresas transitarias son también agencias de carga registradas por IATA, si bien no todas las existentes comparten ambas actividades.

3.5. Los Integradores Globales

Las compañías express integradoras, también denominadas empresas integradoras, o integradores globales, reciben este nombre por la interrelación vertical de sus estructuras, abarcando todos los segmentos del transporte. Así disponen de sus propios servicios de recogida y entrega, y de su flota de aeronaves y vehículos de distribución terrestre, que soportan las operaciones puerta a puerta.

El servicio express tiene tres características fundamentales:

- Transporte puerta a puerta.
- Definición de plazos.
- Control de envíos.

Aparte de que disponen de otros tipos de servicio, como de aeropuerto-aeropuerto, el negocio básico es el de la mercancía express en la versión de servicio puerta a puerta, que comprende la recogida en el domicilio de expedidor, el acarreo, el transporte aéreo y la distribución, así como todos los trámites administrativos, como el de despacho aduanero, si fuera necesario.

La revolución de los servicios express tuvo lugar en EEUU en las décadas de los setenta y ochenta, y ha dado como resultado la creación de cuatro empresas líderes en el sector del transporte internacional: FedEx, UPS, DHL y TNT.

El mercado internacional de servicios express supera el millón y medio de envíos por día, con una cuota de mercado de más del 80% en manos de las cuatro grandes, y manteniendo DHL de forma destacada el liderazgo del grupo. A considerable distancia de las ya citadas, se encuentran Airborne Express, Express Mail Services, EMS, y otros.

Los integradores con sus sofisticados y eficaces sistemas de información enfocados al control y seguimiento de los envíos, y su red global de servicios, constituyen una competencia muy seria en las compañías aéreas más lucrativas del negocio de la carga aérea. Esta situación ha alterado la oferta del mercado, y plantea la necesidad de que los transitarios y las compañías aéreas se vean obligados a buscar procesos de colaboración para evitar pérdidas significativas en su cuota de mercado.

Las empresas *courier* se distinguen de los integradores por su ámbito de actuación más reducido, normalmente regional o nacional, y el hecho de no disponer de una flota propia de aviones al tratarse generalmente de servicios de distribución terrestre, o bien disponer de aeronaves de reducida capacidad y radio de acción.

3.6. Los Agentes de Aduanas

Se trata de personas físicas o jurídicas facultadas para realizar, por cuenta de terceros, los correspondientes trámites de despacho aduanero de la mercancía, en cualquiera de los casos: importación, exportación o tránsito.

El agente de aduanas, además del propietario de la mercancía, es el único habilitado legalmente para:

- Presentar ante aduana la documentación necesaria para los despachos: Documento Único Administrativo (DUA), factura comercial, parking list, etc.
- Atender los requerimientos de la aduana en el caso de que ésta requiera la inspección física de la mercancía, acto en el que igualmente estará presente.
- Abonar, en nombre del propietario de la mercancía, los aranceles, el IVA y cuantos devengos proceda.

3.7. Los Agentes Generales de Ventas (GSA)

El agente general de ventas (GSA o *General Sales Agent*), es la persona física o jurídica en la que ha sido delegada la representación de una compañía aérea para un ámbito geográfico determinado.

Esta figura está regulada por la IATA mediante una resolución, si bien existe plena libertad entre las partes a la hora de fijar las funciones y servicios que deber proveer el GSA.

Los servicios más solicitados por sus clientes son:

- Reservas y actividades de promoción del tráfico de carga de la línea aérea
- Distribución de los horarios, tarifas y material promocional de la compañía
- Supervisión de la actividad de los agentes de carga en el territorio fijado
- Supervisión del *handling*, coordinando con el agente *handling* la preparación del vuelo de acuerdo con las reservas, resolución de incidencias...

El nacimiento de los GSA proviene de la necesidad de representación de las compañías aéreas *off-line* (compañías aéreas que no vuelan a un destino determinado pero que tienen interés comercial en él), las cuales hallan en el GSA un modo de evitar los costes de instalación de una oficina comercial, transformando los costes fijos en variables.

3.8. Los Agentes de Handling

Las compañías aéreas para el despacho o recepción de un vuelo necesitan de los servicios *handling*. Estos pueden ser realizados con medios propios (*autohandling*) o bien contratando todos o parte de ellos a otra compañía aérea o a una empresa especializada en *handling*, denominada agente *handling*. Para la prestación de sus

servicios de asistencia en tierra a terceros, esta empresa estará autorizada por el aeropuerto y por las autoridades de aviación civil correspondientes.

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 que incluye el proceso de transferencia de la carga desde la terminal hasta la aeronave y viceversa. En la Tabla 3.1 se recogen las actividades principales que realizan ambos *handling*.

ASISTENCIA A LA CARGA	
HANDLING DE RAMPA	HANDLING DE MERCANCÍA
<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar y manejar equipo para el transporte de carga. • Cargar y descargar la mercancía y el correo. • Manejar los sistemas de carga dentro del avión. • Redistribuir la carga según las instrucciones. • Proteger la carga durante el transporte en el aeropuerto. • Proporcionar espacio para el almacenamiento de paletas y contenedores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar instalaciones. • Recibir los documentos y la carga y comprobarlos según condiciones acordadas. • Clasificar la mercancía y almacenarla. • Poner la mercancía a disposición de la Aduana, y Servicios de Inspección en Frontera. • Preparar la mercancía para su embarque en el avión. • Preparar la documentación de salida. • Preparar la mercancía de transferencia. • Comprobar la mercancía de llegada y los documentos. • Preparar la mercancía y la documentación para su entrega al importador.

Tabla 3.1. Actividades de agentes *handling*.
Fuente: Elaboración propia con base a Arán, J. Descubrir la Carga Aérea

Los servicios de los agentes *handling* tienen una gran importancia, puesto que la calidad en la prestación de los mismos es un elemento estratégico de las compañías para la puntualidad y el servicio de atención a los clientes.

Las compañías aéreas que disponían de un servicio de *handling* a terceros han experimentado en los últimos años un proceso de cambio, segregando la actividad de *handling* de la actividad propia del transporte aéreo o bien, creando unidades de negocio diferenciadas del resto de la actividad de la compañía. Otra tendencia ha sido la entrada en los servicios *handling*, según han ido avanzando los procesos liberalizadores de empresas cuya actividad principal se centra en la prestación de estos servicios, sin que ello comporte relación alguna con el transporte aéreo.

3.9. Organizaciones Postales

Se entiende por correos los servicios que prestan las organizaciones postales de cada país.

Hasta hace unos años, el negocio fundamental de las organizaciones postales eran las cartas y documentos. No obstante, de un tiempo a esta parte se ha producido una significativa evolución en el sector con el desarrollo de los procesos de desregulación y de fin de los monopolios nacionales, privatización de las organizaciones postales, introducción en los mercados del paquete Express, de la carga aérea y de los servicios logísticos en general.

Esta nueva situación está llevando a las organizaciones postales a la adquisición de participaciones en empresas del sector de la carga aérea, fundamentalmente integradores, o establecer convenios y acuerdos de colaboración con otras empresas de servicios logísticos generales, transporte y distribución física. Es el caso del correo alemán, Deutsch Post, fusionado con empresas como DHL.

Las organizaciones postales disponen generalmente de una potente red de distribución que, unida a la rapidez de transporte aéreo, ofrece cada día servicios de mayor calidad.

(Fuentes: Arán Iglesias Javier, Descubrir la Carga Aérea, Aena y Vila Carlos, Logística de la carga aérea: manual de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías, Marge Design Editors).