

Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo: Transporte Aéreo y Aereopuertos

Tema: Cálculo del flete aéreo



Cálculo del flete aéreo

El flete aéreo de un envío se calcula multiplicando el "peso sujeto a cargo" por la "tarifa aplicable":

Flete aéreo = peso sujeto a cargo x tarifa aplicable.

La fijación de precios es un elemento importante de la industria de la carga aérea. Solo se transportan aquellos bienes que pueden pagar su camino en este sector de alto costo de la industria del transporte.

El término para los precios en el transporte aéreo es tarifas. Las tarifas son los precios del transporte aéreo más las condiciones que se aplican a estos precios. Para el transporte de carga, el término técnico para el precio es "tarifa".

Las tarifas para el transporte aéreo se consideran en muchas áreas únicamente como indicadores de referencia y, por lo tanto, son negociables.

Publicaciones de flete aéreo y tarifas internacionales

Las aerolíneas publican las tarifas de flete y los cargos aplicables al movimiento por vía aérea. Aunque diferentes aerolíneas pueden tener publicaciones de transporte aéreo en diferentes formatos o presentaciones, todas las publicaciones contienen la misma información básica.

Todas las tarifas y cargos se publican en orden alfabético de aeropuerto a aeropuerto, sin incluir cargos adicionales como recogida, despacho de exportación e importación, gastos de entrega y almacenamiento. La tarifa se aplica en la dirección de vuelo, es decir, desde el lugar de expedición ("origen") hasta el lugar de destino ("destino"), cotizada en libra / lb o en kilogramo / kg.

Las tarifas se cotizan a menudo en la moneda nacional de las aerolíneas. Por lo tanto, para calcular el flete en la guía aérea, se utiliza la moneda local a menos que se especifique lo contrario.

Tarifas Internacionales

A diferencia de la tarifa nacional, las tarifas internacionales se aplican a los embarques que cruzan de un país a otro. Es de suma importancia entender las diferencias entre domestico e internacional en donde en el internacional entran en juego las aduanas de los diferentes países.

Al igual que en el transporte aéreo nacional, los factores que influyen en las tarifas del transporte aéreo internacional incluyen la competencia en la industria aérea, la competencia de otros modos de transporte, la demanda del mercado, la naturaleza de las mercancías, la regularidad del tráfico, la cantidad y el valor de las mercancías.

Tarifas y reglas de cálculo de TACT

Dado que las aerolíneas son libres de establecer su propio flete aéreo, y que los mismos segmentos de transporte a menudo son atendidos por varios transportistas, o que un transporte puede involucrar a más de un transportista aéreo, es necesaria la coordinación entre los transportistas aéreos con respecto a las tarifas de carga a ofrecer.

Debido a restricciones políticas y aeronáuticas a menudo las aerolíneas están de acuerdo en utilizar tarifas acordadas para determinados mercados bilaterales. "The Air Cargo Tariff" (TACT), es el resultado del esfuerzo de IATA y sus aerolíneas miembros, en crear un tarifario en conjunto con los miembros de IATA, que proporciona una uniformidad razonable de tarifas y sus condiciones.

Tarifas TACT

TACT es una publicación autorizada reconocida internacionalmente. Ofrece a las aerolíneas, agentes de carga y transportistas una fuente de referencia uniforme para tarifas, reglas y regulaciones de carga aérea, así como la cobertura más completa de reglas generales. Las tarifas en TACT se discuten y coordinan en conferencias de tráfico anuales de IATA divididas en tres segmentos regionales, que se llevan a cabo de forma conjunta.

Manual IATA (TACT) en tres volúmenes

El manual de la IATA TACT se emite en tres volúmenes: TACT Reglas, TACT tarifas América del Norte y TACT tarifas mundiales. Las tarifas TACT en Norteamérica y las tarifas TACT mundiales se encuentran en las secciones roja y verde del manual.

Las Reglas de TACT contienen todas las reglas, regulaciones y procedimientos generales, reglas adicionales y / o divergentes, así como regulaciones y procedimientos. Las reglas TACT se emiten dos veces al año, en abril y octubre.

TACT Rates North América contiene las tarifas hacía, desde y dentro de América del Norte y del Sur y las islas adyacentes, como Hawái, Groenlandia, Bermudas, las Indias Occidentales y las islas del Mar Caribe.

TACT Rates mundiales contiene todas las demás tarifas distintas de las incluidas en TACT Rates North América.

Validez de tarifas

Las tarifas aplicables son las válidas el día en que la aerolínea acepta el envío para el transporte, es decir, la fecha que figura en la guía aérea.

A menos que se especifique lo contrario, las tarifas se aplican entre los dos puntos específicamente designados independientemente de la ruta por la que se realice el transporte. Por ejemplo, la tarifa para un envío de Ámsterdam a Nairobi es la misma, ya sea que el transporte se realice directamente o vía Londres.

Las tarifas, que no pueden desviarse, son las mismas que son para todas las empresas IATA y se aplican al transporte en las rutas de las empresas IATA, así como en las rutas de todas las demás empresas IATA. Un gran número de empresas que no son miembros de la IATA también han acordado estas tarifas mediante un acuerdo de tarifas.

La tarifa se basa en el envío. Un envío de carga aérea puede consistir en uno o más paquetes transportados en una sola guía aérea, ofrecidos por un remitente y destinados a un receptor.

Reglas de cálculo de tarifas TACT

El flete aéreo de un envío se calcula multiplicando el "peso sujeto a cargo" por la "tarifa aplicable":

Flete aéreo = peso sujeto a cargo x tarifa aplicable.

Peso sujeto a cargo

El peso sujeto a cargo de un envío está determinado por el peso bruto real o el peso volumétrico, el que sea mayor.

El peso bruto real es el peso del envío, incluido su embalaje. El peso bruto real se utiliza a menudo como peso sujeto a cargo en caso de carga pesada en relación con su volumen, como oro, piezas metálicas, maquinaria, etc. (carga de alta densidad). El peso bruto real se expresa en kg, con fracciones de kilogramo redondeadas al siguiente medio kilogramo $\frac{1}{2}$ kg más alto o, en el caso de libras, redondeado al siguiente libra completa superior 1/1 lb.

Por ejemplo:

Peso bruto Peso sujeto a cargo

8,80 kg => 9,0 kg

25,81 libras => 26 libras

El peso volumétrico se utiliza como peso sujeto a cargo en caso de carga ligera en relación con su volumen, como rollos de lana, gorros, etc. (carga de baja densidad).

Para obtener las dimensiones correctas por paquete, la medida es siempre la mayor longitud, el mayor ancho y la mayor altura, independientemente de la forma del paquete. Las fracciones de dimensiones también deben redondearse hacia arriba o hacia abajo al siguiente medio centímetro o pulgada superior / inferior.

La fórmula de cálculo para el peso volumétrico es, en términos de kg:

Si el volumen se mide en centímetros (cm): $L \times W \times H / 6000$

Si el volumen se mide en pulgadas: $L \times W \times H / 366$

Dado que el peso sujeto a cargo es el más alto entre el peso bruto y el peso volumétrico, ambos deben calcularse y compararse en cualquiera de los envíos de carga aérea. Por lo general, para carga de alta densidad, el peso bruto se tomará como el peso sujeto a cargo, mientras que para carga de baja densidad es el peso volumétrico.

Envío

Como una tarifa de carga aérea en particular se basa en un envío, es importante comprender la diferencia entre el envío y el paquete. Un envío puede constar de uno o más paquetes. Una sola guía aérea pertenece a un envío. El envío también se puede denominar consignación.

Si un envío consta de varios paquetes, el peso sujeto a cargo debe calcularse a partir del peso bruto total y el volumen total del envío. Por lo tanto, no calcule el peso sujeto a cargo por paquete. (Los paquetes se envían todos en una guía de porte, por un remitente, a un destinatario y con la misma tarifa).

Si un envío consta de varias piezas que contienen carga de alta y baja densidad, y si todo el envío se va a cobrar a la misma tarifa, el peso sujeto a cargo será el peso bruto real total o el peso volumétrico total del envío, lo que sea más alto.

Ejemplos de peso sujeto a cargo

Ejemplo 1:

1 paquete, cuyo peso bruto es de 4,70 kg y las dimensiones son 60 x 20 x 20 (cm).

El peso bruto real = 4,70 kg => 5 kg

El peso volumétrico = $60 \times 20 \times 20 = 4,00 \text{ kg}$,
6.000

El peso sujeto a cargo es el peso bruto real, 5 kg.

Ejemplo 2:

1 paquete, cuyo peso bruto es de 4,70 kg y las dimensiones son 60 x 50 x 20 (cm).

El peso bruto real = 4,70 kg => 5 kg

El peso volumétrico = $60 \times 50 \times 20 = 10,00 \text{ kg}$,
6.000

El peso sujeto a cargo es el peso volumétrico, 10 kg.

Ejemplo 3:

Si las dimensiones de un envío son 150,2 x 125,5 x 100,6 (cm), ¿cuál es el peso volumétrico en kilogramos?

$$\text{Peso de volumen} = \frac{150 \times 126 \times 101 \text{ (cm)}}{6.000} = 318,1 \text{ kg} \Rightarrow 318,5 \text{ kg}$$

Ejemplo 4:

Hay un envío que consta de dos paquetes. El envío debe enviarse de X a Y con una sola guía de porte y una tarifa. Paquete A: peso bruto 30,4 kg; dimensiones 90 x 50 x 60 cm. Paquete B: peso bruto 30,0 kg; dimensiones 60 x 50 x 40 cm. ¿Cuál es el peso sujeto a cargo?

$$\text{Peso bruto total: } A + B = 30,4 + 30,0 = 60,4 \text{ kg} \Rightarrow 60,5 \text{ kg.}$$

$$\begin{aligned} \text{Peso del volumen total: } A + B &= \frac{90 \times 50 \times 60 \text{ cm} + 60 \times 50 \times 40 \text{ cm}}{6.000} \\ &= \frac{270.000 \text{ cm}^3 + 120.000 \text{ cm}^3}{6.000} = \frac{390.000 \text{ cm}^3}{6.000} = 65 \text{ kg} \end{aligned}$$

El peso imputable es el peso volumétrico total, 65 kg.