

INCLUYE INCOTERMS 2020

Gestión logística y comercial

M.^a José Escudero Serrano



ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN | ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Incluye recursos digitales
en www.paraninfo.es



Paraninfo

FE DE ERRATAS

Agosto 2021

Cubierta

Se añade banda que hace referencia a la inclusión de los INCOTERM 2020.

Página VI

Se añade 2020 al título del epígrafe.

3. COSTES LOGÍSTICOS Y VOLUMEN ÓPTIMO DE PEDIDO . . . 63

3.1. Costes de aprovisionamiento del producto 64

3.1.1. Cálculo del coste de adquisición 65

3.1.2. Gastos de transporte y cláusulas

Incoterms **2020** 69

3.2. Costes logísticos: directos-indirectos

Unidad 3

Páginas 69 a 71

Se modifica el epígrafe 3.1.2.



Actividad propuesta 3.1

La empresa Disber compra una partida de géneros a Bodegas Vegamar. La mercancía se empaqueta en cajas con 12 botellas y los lotes son:

- Vino blanco: 1.000 cajas a 300,00 €/u.
- Vino rosado: 2.000 cajas a 400,00 €/u.
- Vino tinto: 4.000 cajas a 500,00 €/u.

Las condiciones de compra son las siguientes:

- El 10 % de descuento sobre la mercancía.
- Gastos a cargo del comprador: envases y embalajes no retornables 8.750,00 €; portes 6.300,00 €; seguro 1.395,00 €.
- Los gastos de envases y portes se reparten por unidades y el seguro en función del precio neto (después de restar el descuento).

Se pide:

Calcular el coste unitario de cada lote de los vinos.



3.1.2. Gastos de transporte y cláusulas Incoterms 2020

El término «transporte» también engloba otros conceptos o servicios (carga, descarga, seguro, derechos de aduana, peaje, etc.) realizados por varias empresas que, generalmente, no intervienen en la operación de compraventa. Según el medio del transporte utilizado se denomina:

- **Portes:** cuando el recorrido se realiza por carretera o ferrocarril (transporte terrestre).
- **Fletes:** cuando el trayecto se realiza en barco o avión (transporte fluvial o aéreo).

Para establecer quién debe soportar dichos gastos, el comprador o el vendedor, y quién es el responsable de los riesgos que pueda sufrir la mercancía, se aplican las denominadas **cláusulas Incoterms**.

Los Incoterms son **normas de comercio internacional** que se utilizan para delimitar las responsabilidades (transmisión de riesgos y distribución de gastos) en las transacciones comerciales internacionales entre comprador y vendedor. La Cámara de Comercio Internacional (CCI) es la encargada de elaborar estas reglas y supervisar las actualizaciones (cada 10 años) en función de los cambios que se producen en el comercio internacional.

Los Incoterms 2020 se clasifican en dos grupos, los que se utilizan para cualquier tipo de transporte («Any mode of transport») o multimodal y para el transporte de mercancías por mar o vías navegables de interior («Sea and Inland Waterway Transport Only»). La CCI recomienda que se utilicen en el siguiente orden:

- **Incoterms multimodales:** EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU y DDP.
- **Incoterms marítimos o vías navegables:** FAS, FOB, CIF y CFR.

Sabías que

El uso de las cláusulas Incoterms es muy frecuente en las «ventas de plaza a plaza».

La **venta de plaza a plaza** se realiza con la obligación de trasladar la mercancía de origen a destino, desde la ciudad del vendedor a la del comprador, independientemente de que las ciudades sean del mismo país (comercio nacional) o distinto (comercio internacional).

Importante

La cláusula **FCA** permite que los **Bills of Lading (conocimientos de embarque)** se puedan emitir después de la carga. Cuando las mercancías se transportan por vía marítima, el vendedor o el comprador pueden solicitar un conocimiento de embarque con la mención «a bordo».

El porteador, al amparo del contrato de transporte, puede estar obligado y facultado a emitir un conocimiento de embarque cuando la mercancía se encuentre realmente a bordo del buque.



Las cláusulas Incoterms se deben fijar antes de entregar la mercancía para su transporte.

Importante

El Incoterm DDP puede generar algunos problemas. Por ello, se permite su desdoble en dos: **DTP (Delivered at Terminal Paid)**: la mercancía se entrega en una terminal en el país del comprador y **DPP (Delivered at Place Paid)** la mercancía se entrega en cualquier lugar que no sea una terminal de transportes (por ejemplo, en el domicilio del comprador).

Veamos hasta dónde llega o dónde comienza la responsabilidad del vendedor y del comprador. Cuando tiene lugar la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de gastos y los trámites de documentos aduaneros, según el Incoterm seleccionado.

- **EXW (Ex-Works), en fábrica.** El vendedor entrega la mercancía en su fábrica o almacén y no corre ningún riesgo. El comprador se hace cargo de todos los gastos y riesgos hasta el lugar de destino.
- **FCA (Free Carrier), franco porteador.** El vendedor entrega la mercancía al transportista en un lugar acordado. Los gastos y riesgos son a cargo del comprador una vez que la mercancía ha sido entregada al transportista.
- **CPT (Carriage Paid To), transporte pagado hasta...** (lugar de destino convenido). El vendedor paga el transporte hasta la ciudad de destino indicada; pero el seguro y el resto de gastos son a cargo del comprador.
- **CIP (Carriage and Insurance Paid To), transporte y seguro pago hasta...** (destino acordado). El vendedor paga los gastos de transporte y seguro hasta el lugar de entrega. El vendedor debe fijar una cobertura de seguro de carga que cumpla con las **Cláusulas (A)** que cubren “todos los riesgos”, aunque también queda a disposición de comprador y vendedor acordar un nivel inferior de cobertura.
- **DAP (Delivered At Place), entregada en el lugar.** El vendedor entrega la mercancía en algún punto del país de destino, acordado por ambas partes y especificado documentalmente. El comprador se hace cargo de los gastos y riesgos desde el lugar convenido.
- **DPU (Delivered at Place Unloaded), mercancía entregada y descargada en lugar acordado.** El lugar de destino se identifica como «a named place of destination». Significa que puede ser cualquier lugar y no solamente una «terminal», pero incluye la recomendación que el lugar sea siempre uno donde la carga pueda ser correctamente descargada.
- **DDP (Delivered Duty Paid), entrega en destino con derechos pagados.** El vendedor paga los aranceles y gastos en la aduana del país de importación, independientemente del lugar de entrega de la mercancía.
- **FAS (Free Along Ship), entrega a costado del buque.** El vendedor deja la mercancía en el puerto de embarque convenido al costado del buque y sin cargar. A partir de ahí, todos los gastos y riesgos son a cargo del comprador.
- **FOB (Free On Board), entrega a bordo** (designado por el comprador). El vendedor debe entregar la mercancía «a bordo del buque» y pagar los gastos de estiba en el puerto de embarque convenido.
- **CIF (Cost, Insurance and Freight), coste, seguro y flete** (lugar de entrega acordado). El vendedor paga los gastos hasta el puerto de destino convenido, incluido el seguro de cobertura mínima, **Cláusulas de Carga del Instituto (C)**, quedando a negociación entre comprador y vendedor acordar una cobertura superior.
- **CFR (Cost and Freight), coste y flete.** El vendedor entrega la mercancía en el puerto de embarque, contrata la bodega del barco y paga el flete hasta destino. El comprador paga el seguro (durante el transporte en barco) y corre con todos los gastos y riesgos hasta el almacén de destino.

Importante

Los Incoterms 2020 indican que con las reglas **FCA, DAP y DPU** el comprador y el vendedor puedan realizar el transporte por cuenta propia con sus propios medios en lugar de contratar los servicios de un porteador.

INCOTERMS 2020										
	Carga a camión	Transporte interior en origen	Despacho de exportación	Carga y estiba	Flete internacional	Seguro	Descarga	Despacho de importación	Transporte interior en destino	Descarga
EXW	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FCA	V	V	V	C	C	C	C	C	C	C
CPT	V	V	V	V	V	C	C	C	C	C
CIP	V	V	V	V	V	V Cláusula A	C	C	C	C
DAP	V	V	V	V	V	C	C	C	V	C
DPU Lugar	V	V	V	V	V	V	V	C	C	C
DPU Terminal	V	V	V	V	V	V	V	C	V	V
DDP	V	V	V	V	V	V	V	V	V	C
FAS	V	V	V	C	C	C	C	C	C	C
FOB	V	V	V	V	C	C	C	C	C	C
CIF	V	V	V	V	C	V Cláusula C	C	C	C	C
CFR	V	V	V	V	V	C	C	C	C	C

Figura 3.1. **V:** Responsabilidad del vendedor / **C:** Responsabilidad de comprador.

3.2. Costes logísticos: directos-indirectos y fijos-variables

Para clasificar los costes, debemos conocer su comportamiento. El coste de materias primas es proporcional a las unidades fabricadas; los salarios se pueden considerar, en principio, proporcionales, pero también cabe estimar una parte fija (sueldo base) y otra proporcional (comisiones); la energía se puede desglosar igualmente en una parte fija (mínimo) y otra proporcional (consumo). Además, cuando se fabrican o almacenan varias gamas de productos, aunque sea dentro del mismo proceso, generalmente siempre hay unas que ocasionan mayor gasto.

Los tipos de costes que estudiaremos se dividen en dos grupos: según su imputación al producto y según el nivel de actividad.

Página 72

Se corrige el texto resaltado.

- **Costes directos:** son los que se pueden identificar con el producto que los ha motivado. Tal es el caso de los de las materias primas incorporadas a cada producto o la mano de obra utilizada en su elaboración.
- **Costes indirectos:** son aquellos gastos comunes que no se pueden atribuir

Unidad 4

Página 104

Se corrigen los textos resaltados.

$$K = \frac{\text{Coste total}}{\text{Importe bruto**}}$$

$$\text{Importe bruto} = C_1 \times P_1 + C_2 \times P_2 + \dots + C_n \times P_n$$

C_1 = cantidad del artículo 1

P_1 = precio del artículo 1

C_2 = cantidad del artículo 2

P_2 = precio del artículo 2

Coste total = Importe bruto – Descuentos + Gastos (portes, seguros, embalajes, etc.)

** Se utiliza Importe bruto cuando se aplica el mismo descuento para todos los productos, mientras que si algunos se compran sin descuento o cada uno tiene un tipo distinto se utiliza Importe neto.

Una vez conocido el valor de K, el coste unitario de cada artículo será igual a K por el precio de cada unidad (véase el Caso práctico 4.2).

Página 107

Se corrigen los datos y textos resaltados.

Artículo	Cantidad	Precio	Importe
Terrazo	500	10,25 €	5.125,00 €
Cemento	1.300	3,85 €	5.005,00 €
Escayola	700	5,36 €	3.752,00 €
Descuento 5 % S/ 5.125,00			- 256,25 €
Descuento 3 % S/ (5.005,00 + 3.752,00)			- 262,71 €
Importe neto			13.363,04 €
Portes			+937,00 €
Embalajes			+280,00 €
Seguro			+154,00 €
Coste total			14.734,04 €

Como el descuento es distinto para cada artículo tenemos que calcular K con el importe neto

$$K = \frac{\text{Coste total}}{\text{Importe neto}} = \frac{14.734,04}{13.363,04} = 1,102596 \text{ €}$$

Para calcular el coste unitario multiplicamos K por el precio neto

Precio neto = precio - descuento		Coste unitario = K * precio neto
Terrazo =	9,74	10,74
Cemento =	3,73	4,12
Escayola =	5,20	5,73

Unidad 6

Página 168

Se corrige el texto resaltado.

$$1.100 + 1.300$$

Después de registrar la entrada, se multiplican las existencias por el precio medio obtenido (2.400 × 15,02 = 36.048,00 €) para calcular el valor del stock en ese momento.

09-04. Se produce una venta y esta no modifica el precio medio. Las ventas o salidas se registran al PMP que hay en ese mo-

Página 169

Se corrigen los datos resaltados.

01-04	Ex. iniciales							1.100	14,80	16.280,00
07-04	Fabricación	1.300	15,20	19.760,00				2.400	15,02	36.048,00
09-04	Venta Zapatería La Madrileña				2.000	15,02	30.040,00	400	15,02	6.008,00
14-04	Fabricación	1.000	16,30	16.300,00				1.400	15,93	23.302,00
16-04	Venta Zapatería Mayordomo				1.000	15,93	15.930,00	400	15,93	6.372,00
21-04	Fabricación	1.800	17,50	31.500,00				2.200	17,21	37.872,00
26-04	Venta Distribuciones Sánchez				2.000	17,21	34.420,00	200	17,21	3.442,00