

NOVELES DESTACADOS

OUTSTANDING EARLY-STAGE RESEARCHERS

El uso de los INCOTERMS en las exportaciones españolas

Jorge Luis Ibarra-Mendoza¹ y Sonia María Suárez-Ortega

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España

doi: 10.20420/eni.2021.429

Resumen

Según las estadísticas comerciales de la Organización Mundial del Comercio, el valor de las exportaciones mundiales de mercancías creció un 800% en un período de treinta años, lo cual evidencia que el número y la complejidad de las transacciones entre empresas de distintos países es cada vez mayor, y por ende las controversias inherentes a cualquier negocio internacional. Una herramienta eficaz para reducir la incertidumbre propia de estas transacciones son los INCOTERMS, sobre los cuales gira el presente trabajo. Qué son, por qué son importantes y cuál es su uso en las exportaciones españolas son algunas de las cuestiones a las que responde este artículo.

Palabras clave: INCOTERM, comercio internacional, compraventa internacional, exportación, importación.

Clasificación JEL: M16, F23.

Fuente de referencia: Ibarra Mendoza, J.L. (2019). Análisis del uso de los INCOTERMS 2010 en la exportación en España en el periodo 2012-2016. Trabajo fin de Grado del Doble Grado en Administración y Dirección de Empresas y en Derecho, tutorizado por Sonia María Suárez Ortega y por Lucas Andrés Pérez Martín y presentado en la Universidad de las Palmas de Gran Canaria. España.

1 Introducción

En una operación comercial de exportación de un fabricante español a un importador brasileño, por ejemplo, ¿cuándo y dónde se considera entregada la mercancía? ¿a quién le correspondería pagar el transporte hasta el muelle de salida del contenedor? Los Términos de Comercio Internacional -más conocidos por sus siglas en inglés INCOTERMS- de la Cámara de Comercio Internacional, tienen como finalidad delimitar con precisión las obligaciones de exportadores e importadores en las compraventas internacionales, y son uno de los elementos esenciales en logística, transporte y contratación internacional (Velasco, 2019).

Los INCOTERMS tienen un carácter

facultativo, lo que supone que su uso no es obligatorio, aunque sí muy aconsejable debido a las ventajas inherentes al mismo. En este sentido, los INCOTERMS, al establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional, permiten evitar o reducir las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de tales términos en los distintos países. A su vez, aportan firmeza, seguridad y certeza a la hora de negociar los contratos internacionales de compraventa al ser un método de identificación que emplea expresiones uniformes. Las reglas fijan de forma simple, pero clara y directa, las obligaciones de las partes compradora y vendedora. Estas últimas encierran cláusulas de “entrega”, “riesgo”, “gastos”, “precio” y

¹Autor de correspondencia: jorgeimendoza@hotmail.com.

“presupuestos” y son fruto de la autonomía y voluntad de los contratantes, lo que les permite optar por los INCOTERMS que más se acomoden a sus exigencias y circunstancias, teniendo en cuenta el correlativo de obligaciones que genera para comprador y vendedor, así como las características, entre otros, de los mercados, las empresas o los productos.

Este trabajo comenzará abordando los INCOTERMS 2020, vigentes desde el 1 de enero de ese mismo año, de cara a conocer el contenido de estos últimos y su importancia en el proceso logístico. Seguidamente, abordamos la literatura sobre el uso de los mismos y sus consecuencias, así como los factores que condicionan la elección de un INCOTERM u otro. Tras ello, analizaremos el uso de los INCOTERMS en las exportaciones españolas en el período 2012-2016, y por último nos centraremos, antes de emitir las principales conclusiones de este trabajo, en los factores relacionados con el uso de los INCOTERMS en España.

2 INCOTERMS 2020

El mundo está en continua evolución, y es por ello por lo que los INCOTERMS, con el objetivo de adaptarse a esos cambios, se renuevan cada década. El 1 de enero de 2020 entraron en vigor la nueva versión de los INCOTERMS. Estos últimos se dividen, en función de las obligaciones de cada parte, en cuatro grupos diferentes:

- Grupo E: INCOTERM EXW. En este INCOTERM el comprador asume la práctica totalidad de la gestión logística. El exportador cumple con su obligación de entrega cuando pone la mercancía a disposición del importador en su propio establecimiento, y a partir de ese momento, el resto de los costes de la

operación recaen sobre el comprador.

- Grupo F: INCOTERMS FAS, FCA y FOB. En este grupo los INCOTERMS establecen que el vendedor entrega la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador. Cabe destacar que la utilización de los INCOTERMS FAS y FOB es exclusiva para el transporte marítimo y vías navegables interiores.
- Grupo C: INCOTERMS CFR, CIF, CIP y CPT. La característica distintiva de los INCOTERMS de este grupo es que el vendedor contrata el transporte principal. Asimismo, dentro de este grupo, los INCOTERMS CFR y CIF, al igual que los INCOTERMS FAS y FOB, deben de emplearse únicamente cuando el transporte se realice por vía marítima o vías navegables interiores.
- Grupo D: INCOTERMS DDP, DAP y DPU. Este grupo agrega a los INCOTERMS en los que se establece que el vendedor soporta todos los riesgos y gastos necesarios para llevar su mercancía a destino. Cabe resaltar que, con respecto a los INCOTERMS 2010, se sustituye el INCOTERM DAT, que desaparece, por el INCOTERM DPU.

3 El uso de los INCOTERMS, consecuencias y factores que condicionan su elección

Tras revisar la literatura sobre el uso de los INCOTERMS, nos percatamos de que los autores coinciden en que existe un desconocimiento generalizado de éstos que deriva en un mal uso de los mismos. Stapleton, Pande y O'Brien (2014) advierten que, si bien los INCOTERMS son una herramienta eficaz de cara a la gestión de riesgos cuando se utilizan de forma adecuada, su mal uso, que no es infrecuente, se traduce en la asunción de riesgos innecesarios, con consecuencias que muchos

desconocen. A su vez, Velasco (2019) insiste en que los INCOTERMS son los grandes desconocidos. Afirma que la gente sabe que existen y que las empresas los utilizan, pero que, sin embargo, los utilizan mal porque la práctica habitual es incorrecta. Asegura que para que los INCOTERMS se utilicen correctamente, incluso por las empresas que los están utilizando ya, es necesaria una formación correcta. Por último, García (2017) asevera, en base a sus más de veinticinco años de experiencia, que el 95% de las empresas utilizan mal los INCOTERMS, y asumen por la práctica de la costumbre una serie de errores que normalmente se traducen en costes inesperados.

Así las cosas, la elección por parte de las empresas de la regla equivocada constituye una práctica frecuente, y esta suele conllevar como principal consecuencia desajustes entre obligaciones, costes y riesgos recogidos en el contrato de compraventa suscrito y aquellos que se derivan de la transacción comercial real, especialmente en los términos relativos a los medios de transporte y/o logísticos, con los consiguientes potenciales conflictos. Un ejemplo dramático fue el originado por el tsunami japonés de 2011 que destruyó la terminal de contenedores de Sendai. Cientos de envíos en espera de despacho fueron dañados y los exportadores, que operaron bajo el INCOTERM FOB sin conocer el alcance y la responsabilidad de este último, tuvieron que hacerse responsables de las pérdidas, pudiendo evitar esta situación de haber utilizado los INCOTERMS CIP o CIF.

En cuanto a los factores que influyen en la elección de un determinado INCOTERM para una determinada operación, de acuerdo con Hien, Laporte y Roy (2009), son tres los factores determinantes: (1) la experiencia internacional de la empresa y de sus gerentes; (2) el poder negociador de los clientes; y (3) la intensidad competitiva en el país de destino.

Estos autores destacan que cuanto mayor conocimiento tiene la empresa sobre los INCOTERMS, más importancia les concede y más los utiliza, mejores resultados de exportación obtienen. Por su parte, Rosal (2016) observó que el uso de INCOTERMS que incluyen el coste del transporte marítimo (grupo C), y que, por tanto, son más arriesgados, se relaciona positivamente con la ratio peso/valor de los bienes exportados y el PIB per cápita del socio comercial.

4 El uso de los INCOTERMS en las exportaciones españolas

Tal y como se observa en la Tabla 1, el EXW (Grupo E) es, con mucha diferencia, el INCOTERM más empleado en las exportaciones españolas en el período analizado (2012-2016). El segundo término individual más usado es el FOB (incluido en Grupo F), siendo pese a ello los INCOTERMS del Grupo C, en su conjunto, los más empleados, acaparando entre ellos casi un 40% del uso total. También es significativa la escasa utilización de los INCOTERMS del Grupo D, en los cuales como ya comentamos en párrafos anteriores el exportador es aquel que asume la gran mayoría de obligaciones, costes y riesgos a lo largo de toda la transacción comercial.

En la Tabla 1 se muestra, como información adicional, la diferencia entre las exportaciones realizadas por todos los transportes y aquellas llevadas a cabo solo por transporte marítimo, de cara a conocer si el uso de los INCOTERMS viene siendo correcto. La cuestión es que los INCOTERMS vigentes desde el año 2010 se presentan en dos grupos diferentes: aquellos que pueden emplearse en cualquier modo de transporte: EXW, FCA, CIP, CPT, DDP, DAP y DAT; y aquellos cuyo uso es exclusivo para el transporte marítimo y las vías navegables interiores (FAS, FOB CFR y CIF). En este sentido, se espera que, si el uso fuera el correcto,

para estos cuatro últimos INCOTERMS la cantidad exportada solo por transporte marítimo sería igual a la cantidad exportada por todos los medios de transporte. Es decir, cualquier diferencia entre ambas cantidades pondría de manifiesto que el uso de esos INCOTERMS está siendo incorrecto.

Tabla 1. Exportaciones de España en el período 2012-2016 según INCOTERM utilizado y por grupo de INCOTERM (en millones de euros)

	Todos los transportes	% todos los transportes	Sólo marítimo	Diferencia	% error
EXW	294.562,05	25,09	78.760,58		
SUBTOTAL GRUPO E	294.562,05	25,09	78.760,58		
FAS	3.178,17	0,27	2.917,84	260,3	8,19
FCA	89.599,41	7,29	18.999,13		
FOB	186.313,18	15,89	121.054,08	65.259,10	35,03
SUBTOTAL GRUPO F	279.090,76	23,45	32.971,05		
CFR	63.955,82	5,45	52.738,46	11.217,36	17,54
CIF	154.174,98	13,13	81.813,96	72.361,02	46,93
CIP	151.737,82	12,93	15.855,68		
CPT	99.262,26	8,46	9.398,71		
SUBTOTAL GRUPO C	469130,88	39,97	159.806,81		
DDP	55.758,71	4,75	7.442,29		
DAP	69.897,45	5,96	17.058,65		
DAT	5.513,97	0,47	3.216,39		
SUBTOTAL GRUPO D	131.170,13	11,18	27717,33		
TOTAL	1.173.953,82	100	392.217,57		

Fuente: Elaboración propia a partir de DataComex.

Si observamos las diferencias de la Tabla 1, nos percatamos de que los cuatro INCOTERMS exclusivamente marítimos son también utilizados en exportaciones realizadas por medios de transporte distintos al marítimo. Destaca el porcentaje de error para el caso del FOB y del CIF, 35 y 47%, respectivamente. Estos resultados ponen de manifiesto que el uso de los INCOTERMS no es siempre el adecuado, tal como apuntaba la literatura. Estos errores de uso podrían conllevar la pérdida de la mercancía en caso de accidente, ya que las aseguradoras de agarrarían al hecho de que no concuerda el INCOTERM elegido en la operación con las modalidades de transporte utilizadas para no indemnizar por dicha pérdida,

por ejemplo.

5 Factores relacionados con el uso de los INCOTERMS en España

Por último, realizamos un estudio exploratorio para conocer en qué medida el uso de los INCOTERMS 2010 en la exportación en España en el período 2012-2016 depende de determinados factores de cada provincia. Para ello creamos una serie de variables dependientes, relativas al uso en cada provincia de los INCOTERMS más comunes (EXW, FOB y CIF, ver tabla 1 anterior), y las relacionamos con una serie de variables explicativas relativas tanto a factores propios de la provincia, como al destino de las exportaciones de cada una de ellas. Las variables dependientes de nuestro estudio, obtenidas de la base de datos DataComex, son las siguientes:

- Porcentaje de uso del EXW respecto al total de exportación de la provincia.
- Porcentaje de uso del FOB respecto al total de la exportación de la provincia.
- Porcentaje de uso del CIF respecto al total de exportación de la provincia.

Las variables explicativas seleccionadas fueron las siguientes:

- Exportación media por empresa en el período analizado (2007-2011), asumiendo un retardo en la influencia de la variable explicativa en la dependiente.
- Peso de las exportaciones sobre la economía, a través del porcentaje que representan las exportaciones sobre el PIB de la provincia (período 2007-2011).
- Peso de las exportaciones a cada continente (África, América, Asia, Europa y Oceanía), a

través del porcentaje exportado a cada destino en el período analizado 2012-2016.

Las dos primeras variables explicativas estarán muy correlacionadas, ya que ambas reflejan el grado de experiencia de la provincia en la exportación. Por el contrario, el porcentaje exportado a cada destino es una variable muy distinta de las otras dos, y con ella pretendemos averiguar en qué medida afecta el que se exporte más hacia mercados económicamente menos desarrollados, como África, o hacia otros mucho más avanzados como Europa.

Realizamos este estudio ya que cabría esperar que provincias con mayor exportación media por empresa o provincias con mayor peso de sus exportaciones sobre el PIB usen INCOTERMS que supongan mayores obligaciones para el vendedor, lo que posibilitaría un mayor control de la cadena logística en la exportación. También es de esperar que provincias cuyas exportaciones se dirigen en mayor proporción a mercados más lejanos, económica, geográfica y culturalmente, utilicen INCOTERMS que implique menos compromisos para el exportador debido a la mayor complejidad y carácter arriesgado de la operación.

En la tabla 2 observamos que existe una correlación positiva estadísticamente significativa (0,458**) entre el uso del EXW y la exportación media por empresa, lo que indica que cuanto mayor es la exportación media por empresa en una provincia mayor es el uso del EXW. A su vez vuelve a existir una correlación positiva estadísticamente significativa (0,447**), entre el uso del EXW y el peso de las exportaciones sobre el PIB. Esto indica que, a mayor peso de las exportaciones sobre el PIB de la provincia, mayor uso del EXW por parte de las empresas exportadoras radicadas en dicha provincia. Estos resultados van en dirección contraria a lo que esperábamos. Una posible

explicación es que en la mayoría de las ocasiones las empresas compradoras serán grandes almacenes o multinacionales, mientras que por el contrario las empresas vendedoras serán pymes exportadoras españolas. De esta manera, las empresas compradoras tendrían el poder negociador y el control de la logística, lo que conllevaría a que se usen INCOTERMS con poca responsabilidad para la empresa vendedora (Grupos E+F), ya que las grandes empresas importadoras buscarán controlar todo el proceso, asumiendo INCOTERMS más arriesgados. Así, el poder negociador es una variable explicativa que no hemos tenido en cuenta en nuestro estudio, pero que parece que puede tener influencia en el uso de un INCOTERM u otro.

Tabla 2. Correlaciones de Pearson entre las variables explicativas y el uso de los INCOTERMS

	EXW	FOB	CIF	
Exportación media por empresa	0,458**	-0,211	-0,134	
Peso de las exportaciones sobre la economía	0,447**	-0,115	-0,218	
Peso de las exportaciones al continente	África	-0,216	0,021	0,359**
	América	-0,124	0,032	-0,052
	Asia	-0,105	-0,092	0,278*
	Europa	0,380**	-0,370**	-0,269
	Oceanía	-0,086	-0,374	-0,156

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral); * La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Por otro lado, los resultados arrojan una correlación positiva (0,359**) entre aquellas provincias cuyas exportaciones se dirigen en mayor medida a África y el uso del CIF. También existe una correlación positiva (0,278*) entre aquellas provincias cuyas exportaciones se dirigen en mayor medida a Asia y el uso del propio CIF. Con ello, es posible afirmar que cuanto más se exporta a África o Asia, mayor es el uso del CIF. En cuanto a una posible explicación a estos datos, que vuelven a ser opuestos a nuestras hipótesis, debemos apuntar, en primer lugar, que es probable que empresas importadoras de África no tengan el mismo tamaño que otras empresas importadoras de otros continentes más

desarrollados económicamente, y eso conllevaría a que en este tipo de situaciones el poder negociador sí podría recaer del lado de la empresa española. Además, África es, pese a su cercanía, un mercado arriesgado, debido, entre otros factores, al riesgo político existente en muchos de sus países o al menor nivel de desarrollo económico. Todo esto justifica en cierta medida que la empresa exportadora quiera tener el control de todo el proceso logístico y, por ende, utilice INCOTERMS que impliquen mayores riesgos, es decir, INCOTERMS del Grupo C+D. Por consiguiente, cuando la exportación tiene como destino países africanos o asiáticos, al contrario de lo que esperábamos, se utilizan INCOTERMS que impliquen mayores responsabilidades para el exportador.

A su vez, evidenciamos también una correlación positiva (0,380**) entre aquellas provincias cuyas exportaciones se dirigen en mayor proporción a Europa y el uso del EXW. Esto significa que cuanto más se exporta a Europa, más se usa el EXW. Estos resultados, de nuevo contrarios a lo que planteábamos, pueden explicarse en que uno de los riesgos de operar bajo el INCOTERM EXW es la falta de control sobre las formalidades aduaneras de exportación, que corren por cuenta del comprador. Es por eso por lo que el EXW puede ser muy interesante en operaciones comerciales intracomunitarias, al no existir aduanas entre el país de origen y el de destino.

Por último, existe una correlación significativa, pero en este caso negativa (-0,370**), entre aquellas provincias cuyas exportaciones se dirigen en mayor medida a Europa y el uso del FOB, lo que indica que cuanto más se exporta a dicho continente menos uso se hace del FOB. En este caso, recordemos que el FOB es un INCOTERM exclusivamente marítimo, por lo que es lógico esperar que las provincias españolas que exporten a Europa no

utilicen en gran medida el FOB (salvo Baleares y Canarias, donde el transporte marítimo sí es necesario), y sí utilicen más INCOTERMS multimodales aptos para transporte por carretera.

6 Conclusiones

Reducir, o incluso evitar, incertidumbres y posibles malentendidos propios de cualquier transacción comercial es quizás el cometido fundamental por el cual surgen los INCOTERMS, un conjunto de reglas internacionales que definen las obligaciones de cada una de las partes en los contratos de compraventa internacional. Los INCOTERMS tienen un carácter facultativo, lo que supone que su uso no es obligatorio, aunque sí muy aconsejable.

Los INCOTERMS son uno de los elementos esenciales en la parte logística de la transacción comercial, y por ende son sumamente importantes en cualquier proceso exportador. Sin embargo, tal y como apuntan varios autores, las empresas los utilizan mal porque la práctica habitual es incorrecta debido al desconocimiento que existe sobre ellos. Hoy en día están en vigor once INCOTERMS, cuatro destinados a transacciones que se lleven a cabo por transporte marítimo y vías navegables interiores y siete que pueden ser utilizados en operaciones realizadas por cualquier modo de transporte. Al respecto, los datos recopilados y analizados en nuestro estudio empírico ratifican que existe un mal uso de los INCOTERMS, puesto que los cuatro INCOTERMS exclusivamente marítimos son también utilizados en exportaciones realizadas por un medio de transporte distinto al marítimo, lo que se traduce en la asunción de riesgos innecesarios.

Tras haber revisado la literatura académica sobre el tema, evidenciamos que se ha estudiado

muy poco los factores que influyen en la elección del INCOTERM. Nuestro estudio exploratorio sobre los INCOTERMS más utilizados en España –EXW, FOB y CIF–, nos indica que, más que la experiencia exportadora, es quién tiene el poder negociador en la operación de comercio exterior lo que está influyendo en la elección del INCOTERM objeto de lograr un mayor control de la operación de exportación (esto es, el CIF). También parece que las empresas tienden a utilizar más este tipo de INCOTERMS cuando el destino de las exportaciones es África o Asia, mercados muy distantes económica y culturalmente para las empresas españolas.

7 Referencias

- García, V. (2017). Usar bien los INCOTERMS evita costes inesperados. (A/V Asesores, Entrevistador). Zaragoza. Recuperado de <http://redaccion.camarazaragoza.com/valle-garcia-novales-usar-bien-los-incoterms-evita-costes-inesperados/>.
- Hien, N., Laporte, G., & Roy, J. (2009). Business environment factors, incoterms selection and export performance. *Operations and Supply Chain Management*, 2(2), 63-78.
- Rosal, I. (2016). Factors influencing the choice of delivery terms used in Spanish seaborne container trade. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 8(3), 318-333.
- Stapleton, M., Pande, V. & O'Brien, D. (2014). EXW, FOB or FCA? Choosing the right Incoterm and why it matters to maritime shippers. *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*, 81(3), 227-248.
- Velasco, N. (15 de enero 2019). Transporte para exportación, una de las clases para el éxito (E. Castillo, Entrevistador). Madrid. Recuperado de <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/observatorio2/REP2019810534.html>.