

656
L864
2013



UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DEL ALMACÉN EXTRAPORTUARIO DENTRO
DE LA CADENA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Autores

ARIEL FRANCISCO LOPEZ OSORIO
CARLA ALEJANDRA YAÑEZ DIAZ



CARRERA: ADMINISTRACION DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

PROFESOR GUIA: ADRIANA LATORRE VILLEGAS

Agradecimientos

Primero que todo dar gracias a quienes nos hicieron alcanzar esta instancia, personas que nos inspiraron y apoyaron en todo momento, personas que formaron parte de este proceso, que iniciara un par de años atrás con dos jóvenes llenos de sueños que llegaron a un lugar que pronto se convirtió en su segundo hogar, en ese lugar se anidaron recuerdos, ilusiones y surgieron también fuertes lazos de unión.

Allí encontramos amigos para toda una vida, compañeros de camino, quienes hoy forman parte de nuestra familia, y a quienes queremos expresar nuestra gratitud, pero se torna difícil plasmar la multitud de sentimientos que experimentamos al llegar a esta etapa culmine en nuestra vida académica, la que marca el camino que hemos decidido seguir, fijando a la vez un nuevo comienzo.

Tal vez si los nombramos uno por uno, lo más seguro es estas líneas serían insuficientes, pero sí tenemos claro a cada una de las personas que fueron y son nuestro apoyo en el diario caminar, por ello les damos las gracias a todos ustedes, quienes están grabados en nuestros corazones.

Índice

Introducción	8
CAPITULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL	9
1.1. Descripción de la Empresa u Organización	9
1.1.1. Identificación de la Empresa, Misión y Visión.....	9
1.1.2. Estructura Organizacional.....	9
1.1.3. Reseña Histórica.....	11
1.1.4. Servicios	13
1.1.5. Sitrans Almacenes Extraportuarios.....	14
1.1.5.1. Objetivo	14
1.1.5.2. Oficinas San Antonio y Curauma	14
1.1.5.3. Servicios.....	15
1.2. Descripción de las Funciones Realizadas	17
1.2.1. Descripción de las Funciones Realizadas Oficina Control Carga.....	17
1.2.1.1. <i>Recepción de Carga Importada</i>	17
1.2.1.2. <i>Despacho de Carga importada</i>	18
1.2.1.3. <i>Rebaja de Sistema de Carga Despachada</i>	19
1.2.1.4. <i>Confección Planilla Unidades a Arribar y Despachadas</i>	20
1.2.1.5. <i>Rendición a TPSV</i>	21
1.2.2. Descripción de las Funciones Realizadas en Oficina Control Documentos	21
1.2.2.1 <i>Recepción de Tarjas de Despacho</i>	21

1.2.2.2. <i>Emisión de Papeletas de Recepción</i>	21
1.2.2.3. <i>Visación de Documentos de Importación</i>	23
1.2.2.4. <i>Actualización de Planilla de Carga Despachada y Carga en Almacén.</i>	24
1.2.2.5 <i>Confección de Providencias para Desconsolidado</i>	26
1.2.2.6. <i>Confección de Informe de Faltas y Sobras</i>	26
1.3. Razones que impulsan el tema a desarrollar.	27
CAPITULO 2: ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DEL ALMACÉN	
EXTRAPORTUARIO DENTRO DE LA CADENA LOGÍSTA EN EL COMERCIO	
INTERNACIONAL	28
2.1. Objetivos Generales y específicos.	28
2.1.1. Objetivo General.	28
2.1.2. Objetivos Específicos.....	28
2.2. Contextualización de la Cadena Logística en el Comercio Internacional.....	29
2.3. Definición de términos fundamentales asociados al Almacén Extrap.	32
2.3.1. <i>Almacén Extraportuario</i>	32
2.3.2. <i>Zona Primaria</i>	33
2.3.3. <i>Zona secundaria</i>	33
2.3.4. <i>Mercancía</i>	33
2.3.5. <i>Operación Portuaria</i>	34
2.3.6. <i>Amarre y Desamarre</i>	35
2.3.7. <i>Carga, estiba, desestiba, descarga</i>	35
2.3.8. <i>Almacenaje de carga</i>	36

2.3.9. Transporte de carga	37
2.4. Definición de los requisitos legales que permiten el funcionamiento de los	
Almacenes Extraportuarios	41
2.4.1. Requisitos establecidos para la habilitación de un Almacén Extrap.....	41
2.4.1.1. Ubicación geográfica de los recintos de depósito Eextraportuario	41
2.4.1.2. Solvencia Económica	43
2.4.1.3. Constitución de garantía ante la Aduana	44
2.4.1.4. Superficie Mínima	45
2.4.1.5. Giro Exclusivo	45
2.4.1.6. Título sobre el inmueble que se pretende habilitar	46
2.4.1.7. Idoneidad Moral	47
2.4.1.8. Presentación del listado de empresas con que el solicitante o sus socios con	
<i>facultades de administración tuviere vinculación de propiedad directa o</i>	
<i>indirecta.</i>	47
2.4.1.9. Plazo de habilitación	49
2.4.1.9.1. Presentación de proyecto de funcionamiento del recinto que se quiere	
<i>habilitar</i>	49
2.4.1.10 Forma de constitución.....	51
2.5. Análisis evolutivo de la legislación Port. y de su influencia en los Almacenes. ..	52
2.5.1. Evolución Portuaria	52
2.5.2. Antecedentes Legislativos	53

2.6 Definir funciones y tipos de Almacenes	62
2.6.1. <i>El Almacén en la Cadena Logística</i>	62
2.6.2. <i>Funciones del Almacén</i>	62
2.6.2.1. <i>Recepción de Productos</i>	63
2.6.2.2. <i>Almacenaje y Manutención</i>	66
2.6.2.3. <i>Preparación de Pedios</i>	66
2.6.2.4. <i>Organización y Control de las Existencias</i>	67
2.5.2.5. <i>Expedición</i>	69
2.6.3. <i>Principales Zonas dentro del Almacén</i>	70
2.6.3.1. <i>Zona de Descarga</i>	70
2.6.3.2. <i>Zona de Control de Entrada</i>	71
2.6.3.3. <i>Zona de Envasado y Reenvasado</i>	71
2.6.3.4. <i>Zona de cuarentena</i>	71
2.6.3.5. <i>Zona de Almacenamiento</i>	72
2.6.3.6. <i>Zona de Consolidación</i>	73
2.6.3.7. <i>Zona de Embalaje para la Expedición</i>	73
2.6.3.8. <i>Zona de Control de Salida</i>	73
2.6.3.9. <i>Zona de Espera</i>	74
2.6.3.10. <i>Zona Técnica</i>	74
2.6.3.11. <i>Zona Administrativa</i>	75
2.6.3.12. <i>Zona de Servicios</i>	75
2.6.4. <i>Tipos de Almacenes</i>	76

2.6.4.1. Según su función en la red logística.....	76
2.6.4.2. Según su situación geográfica y la actividad que realicen	78
2.6.4.3. Según tratamiento fiscal que reciben productos a almacenar	79
2.6.4.4. Según el recinto del Almacén.....	80
2.6.4.5. Según el grado de Mecanización.....	80
2.6.5. Regímenes de Almacenes	81
2.6.5.1. Depósito Aduanero	82
2.6.5.2. Zona Franca	83
CAPITULO III: ANALISIS ESTADÍSTICO DEL COMERCIO EXTERIOR Y SU IMPLICANCIA EN LA GESTIÓN DE ALMACENES.....	84
3.1. Análisis del Comercio Exterior en la Región de Valparaíso.....	84
3.2. Análisis del Comercio Exterior en el país	86
3.2.1. Participación en Exportaciones y previsiones de crecimiento de PIB.....	88
3.2.1.1. Exportaciones Chilenas por Acuerdo Comercial en MM US\$.....	92
3.2.1.2. Comercio Exterior de Chile Enero – Abril 2011/ 2012 (MM US\$).....	95
3.2.2. Importaciones Chilenas por Acuerdo Comercial (CIF)	99
3.2.3. Relación entre importaciones y exportaciones con los almacenes ninguna siestecita.....	102
CAPITULO 3: CONCLUSIONES	104
Bibliografía	109
Anexos	111

Introducción

Todo proceso debiese estar concluido con algún tipo de logro o con la obtención de alguna experiencia de vida que justifique todo el esfuerzo desplegado con anterioridad para llegar a la meta y alcanzar esos objetivos que muchas veces son planteados sin tener la mayor idea de la labor y compromiso que traen consigo, y menos del impacto que tendrán para nuestro futuro.

La realización de la práctica profesional se convierte en el término de un largo proceso de aprendizaje, trabajo y dedicación a los estudios. Y obtiene un mayor significado cuando a su término, ésta es claramente reconocida por profesionales con una vasta experiencia en el mercado, quienes además de reconocer tus logros y competencias personales, te dan la oportunidad y la confianza de ser parte de su equipo de trabajo.

Esta práctica fue realizada en Sitrans Almacenes Extraportuarios, y corresponde a la motivación de incursionar en un área de la cual no se tiene mucho conocimiento, y en donde la propia actividad del rubro significaba un desafío a tomar. Este informe, además de la amplia presentación de la empresa y un claro desarrollo de las labores llevadas a cabo durante el periodo de práctica, tiene la misión de dar a conocer la importancia que tiene un almacén extraportuario dentro del comercio internacional, demostrando su rol, funciones e implicancias para el desarrollo del comercio en Chile y en la región de Valparaíso.

CAPITULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

1.1. Descripción de la Empresa u Organización

1.1.1. Identificación de la Empresa, Misión y Visión.

Sitrans, *Servicios Integrados de Transporte Ltda.*, es una compañía chilena relacionada al Grupo de Empresas Ultramar, empresas que están ligadas fuertemente al transporte marítimo y a los servicios de apoyo al comercio internacional.

Es una empresa creada en el año 1981, con la Misión de “satisfacer los requerimientos logísticos dentro del país, de importadores, exportadores y compañías navieras, brindando servicios especializados, diferenciados, flexibles y orientados al cliente”.¹ Ligado a esto, la Visión de Sitrans se centra en “su posición de Liderazgo sustentada sobre bases sólidas de calidad”, haciendo mención que su futuro se basa en la capacidad que poseen sus profesionales de visualizar las mejores oportunidades de crecimiento.²

1.1.2. Estructura Organizacional

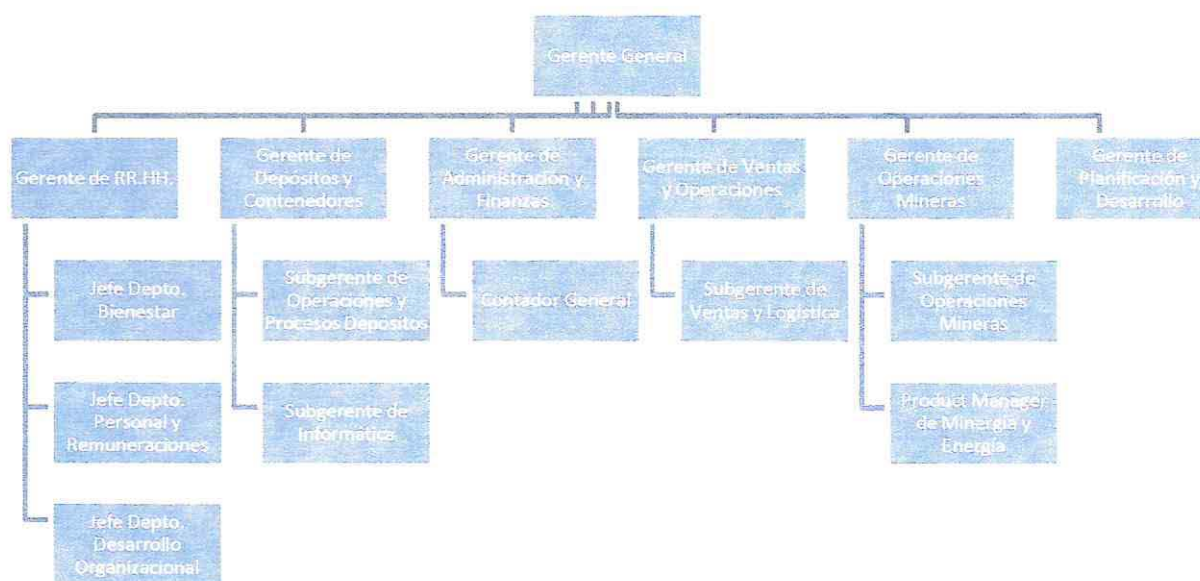
El pilar fundamental en el cual se basa el desarrollo de Sitrans es el respeto a la persona. Su objetivo es atraer talentos, dotados de las habilidades necesarias que les

¹ Sitrans, Servicios Integrados de Transportes Ltda., www.sitrans.cl, http://www.sitrans.cl/empresa/empresa_empresa.html, 21.11.2012, 16:20 PM.

² Sitrans, Servicios Integrados de Transportes Ltda., www.sitrans.cl, http://www.sitrans.cl/empresa/futuro_empresa.html, 21.11.2012, 16:26 PM.

permitan desarrollarse plenamente en una empresa que fomenta el trabajo en equipo y que cree en la igualdad de oportunidades como la mejor manera para que cada persona alcance su máximo potencial. Existe un esfuerzo por entregar condiciones de trabajo seguras y saludables para todos sus trabajadores, además de brindar oportunidades para el desarrollo personal a través de programas de capacitación y de motivación.

Su organigrama³ se representa de la siguiente forma:



Fuente: Elaboración Propia

³ Sitrans, Servicios Integrados de Transportes Ltda., www.sitrans.cl, http://www.sitrans.cl/empresa/estructura_empresa.html#, 21.11.2012, 16:45 PM.

1.1.3. Reseña Histórica

A lo largo de sus 31 años, Sitrans cuenta con los siguientes hitos históricos a su haber:

<i>Año</i>	<i>Hito</i> ⁴
1981	Se inaugura el terminal de contenedores en Lo Valledor, Santiago.
1988	Comienza la operación en Talcahuano.
1990	Comienza a operar la Agencia de Puerto Montt.
1991	En un terreno de 180.000 m ² con capacidad para almacenar 7.000 TEU's, se inaugura el depósito en Chena, comuna de San Bernardo, reemplazando el depósito de Lo Valledor.
1992	Comienza la operación en Valparaíso.
1994	Sitrans comienza a operar en San Antonio, Iquique y Arica.
1996	Se inaugura nuestro terminal en Valparaíso (Placilla), de 37.000 m ² de terreno y capacidad de almacenamiento de 3.500 TEU's.
1997	Se inaugura el terminal de San Antonio en un terreno de 50.000 m ² , con capacidad para almacenar 4.000 TEU's y bodega de 3.000 m ² .
1997	Se inaugura el terminal en Talcahuano sobre una laguna, con una profundidad máxima de 1.9 metros. Un volumen total de 45 millones de litros fueron llenados con 133 mil m ³ de arena, equivalentes a 14.900 camiones.

⁴ Sitrans, Servicios Integrados de Transportes Ltda., www.sitrans.cl, http://www.sitrans.cl/empresa/hitos_empresa.html, 21.11.2012, 17:02 PM.

Año Hito

- 1997 Se inaugura el terminal en Iquique, donde fue necesario mover 176 mil m³ de arena (19.500 camiones) y verter 1.300 camiones con agua, equivalentes a 13 millones de litros para preparar un terreno de 32.000 m² con capacidad para almacenar 3.500 TEU's.
- 2002 Se inaugura el terminal y Frigorífico en Puerto Montt. En un terreno de 130.000 m² se emplazaron tres cámaras frigoríficas con capacidad para almacenar 1.600 toneladas.
- 2003 Se inaugura el terminal de Curauma en Placilla, sobre un terreno de 130.000 m².
- 2005 En Puerto Montt se amplían las bodegas para carga seca con el fin de alcanzar una capacidad de 1.200 m².
- 2005 Crecen las operaciones logísticas relacionadas al extraportuario de San Antonio, con la construcción de la segunda bodega de 4.400 m².
- 2006 Se amplía en 12 hectáreas el depósito de Curauma.
- 2007 Se inician las operaciones logísticas en los almacenes extraportuarios de Sitrans Curauma, con una superficie de 4.5 hectáreas y una bodega de 4.000 m²
- 2007 Se amplía en 5 hectáreas el depósito de Chena.
- 2007 Se abre oficina comercial en Sitrans Temuco
- 2007 Se inicia el servicio de operador logístico de la minería a Codelco.
- 2008 En Talcahuano se construye bodega para carga seca de 10.500 m².
- 2008 Se inaugura el terminal de Copiapó en un terreno de 6.100 m² y una bodega de apoyo de 300 m².

1.1.4. Servicios

Sitrans, en su misión de satisfacer todos los requerimientos logísticos dentro del país, cuenta con una amplia gama de servicios relacionados al transporte multimodal y el manejo de contenedores, facilitando a los importadores, exportadores y compañías navieras, la realización de sus diversas operaciones logísticas. Los servicios otorgados por la empresa son:

- Transporte terrestre de contenedores.
- Transporte terrestre de carga general y de proyectos.
- Terminal frigorífico.
- Servicios a la carga.
- Almacén Extraportuario.
- Depósito de contenedores.
- Soluciones modulares.
- Servicios a la minería.
- Operador logístico.

1.1.5. Sitrans Almacenes Extraportuarios

1.1.5.1. Objetivo

Actualmente Sitrans cuenta con dos almacenes de carga general habilitados como Zona Primaria de Extensión Aduanera, que permiten mantener los productos de sus clientes almacenados por un período de tiempo de hasta 90 días, sin tener que pagar derechos e impuestos aduaneros. Así mismo, Sitrans Almacenes Extraportuarios (SAE) basa su objetivo en “entregar servicios de operación logística de excelencia a clientes para su carga de exportación, importación, en tránsito y transbordos, entre otros”⁵.

1.1.5.2. Oficinas San Antonio y Curauma

Existen dos Oficinas de SAE operando como zona primaria de extensión aduanera para los productos de exportación, importación, en tránsito, transbordos y otros. Éstas se encuentran ubicadas en los terminales de San Antonio y Curauma.

En su preocupación de cumplir con su objetivo y de brindar un servicio de excelencia, es que SAE cuenta con las siguientes infraestructuras y accesos:

- SAE San Antonio

El almacén extraportuario de San Antonio se encuentra operando desde el año 2003 y está ubicado a 800 mts. del puerto, con un excelente acceso a las rutas 78 y 66. Posee una superficie total de 5 hectáreas y bodegas de 7.500 mts² provistas con tecnología de punta, piso de hormigón y recubrimiento metálico. En su interior se encuentran

⁵ Sitrans, Servicios Integrados de Transportes Ltda., www.sitrans.cl, <http://www.sitrans.cl/extraportuario/extraportuario/html/somos.html>, 29.11.2012, 16:22 PM.

instalados 2.000 posiciones de racks metálicos para lograr una mejor utilización del espacio, además de otorgarle una mayor protección a las cargas.

- SAE Curauma

El extraportuario de Curauma comienza a funcionar el año 2007 y se encuentra en una zona estratégica, a 22 Km de distancia del puerto de Valparaíso y a un costado de la ruta 68, lo cual facilita en gran medida el transporte de carga desde y hacia Santiago. Cuenta con 5 hectáreas de terreno total, con 4.000 mts² de bodegas provistas con tecnología de última generación, piso de hormigón, recubrimiento metálico y racks metálicos en sus interiores para tener una mejor utilización del espacio y darle un mayor resguardo a las cargas. Además, cuenta con buses de acercamiento disponibles para los clientes que deban realizar trámites en las oficinas de Curauma.

1.1.5.3. Servicios

Los servicios otorgados por Sitrans Almacenes Extraportuarios son:

- Traslado de Carga/Contenedores hasta los terminales Extraportuarios.
- Consolidación y Desconsolidación de contenedores.
- Devolución de contenedores vacíos.
- Almacenaje de contenedores cargados.
- Almacenaje de contenedores Reefer.
- Almacenaje de cargas IMO.

- Almacenaje de carga general en bodega.
- Aforo y reconocimiento de cargas.
- Emisión de Listas de Contenido por Contenedor.
- Ingreso de la carga a al sistema de control de inventario.
- Visualización de Stock de contenedores cargados en página Web.
- Rotulado/Etiquetado de carga.
- Pickeo de productos.
- Paletizados.
- Coordinación con Sitrans Ltda. para transporte terrestre de carga/contenedores hasta destino final.

1.2. Descripción de las Funciones Realizadas

1.2.1. Descripción de las Funciones Realizadas Oficina Control Carga

Los roles desempeñados en Sitrans dentro del área de depósito Extraportuario son:

1.2.1.1. *Recepción de Carga Importada*

Arriban al almacén Extraportuario los camiones Flota Sitrans desde el TPSV con la carga contenedorizada .La carga se almacena de acuerdo a sus características y condiciones necesarias para mantenerse en buen estado.

Al momento de ser desconsolidada se genera un documento denominado tarja de desconsolidación, el cual es generado por un programa de control de inventario llamado CIS; donde se registran datos fundamentales tales como:

- Nombre del dueño de la carga
- Rut del dueño de la carga
- Fecha de recepción
- Hora de recepción
- Nombre del operador de grúa
- Jefe que autoriza el movimiento
- Nave en la que venía
- Siglas del contenedor
- Tipo de contenedor
- Nombre del armador
- Bodega de origen

- Bodega de destino
- Detalle de la carga; tipo, peso, medidas, tipo de envase, código aduanero, condición de la carga, bodega de almacenaje, entre otras

Esto genera un número único e irrepetible que será como la cedula de identidad del contenedor desconsolidada.

1.2.1.2. *Despacho de Carga importada*

Cuando la carga ha sido desconsolidada, se espera que de acuerdo a las asignaciones del día, provenientes de Santiago, lleguen desde la bodega del cliente a retirar la carga. Este retiro puede ser completo o parcial, pero dependerá básicamente de las condiciones que ponga el cliente.

Para proceder a retirar la carga el nombre del chofer, la patente del camión y el número de bultos que viene a buscar deben coincidir con la información entregada desde Santiago en las asignaciones. Recién allí se puede generar el documento que le permitirá llevarse la carga a la bodega del cliente. Este documento se obtiene del CIS, antes mencionado, para lo cual se crea una **tarja de despacho de carga**.

La tarja de despacho al igual que la tarja de desconsolidación, será un número único e irrepetible donde se completan datos tales como:

- Cliente
- Rut cliente
- Fecha de salida

- Hora de salida
- Operador de grúa
- Jefe que autoriza el movimiento
- Sigla del contenedor
- Bodega de origen
- Bodega de despacho
- Nombre del chofer
- Rut del chofer
- Transporte al que pertenece
- Detalle de la carga a despachar; peso, medidas, cantidad, estado de la carga

Hecho esto, el camión puede ser cargado y despachado a la bodega correspondiente.

1.2.1.3. Rebaja de Sistema de Carga Despachada

Tras ser despachada la carga a bodega de cliente, se hace ingreso al CIS para proceder a descontar del sistema la cantidad y tipo de carga que se despacho (esto se hace de acuerdo a los requerimientos del cliente; ya que se puede descontar por marca del producto, componente principal del producto, etc.) debiendo cuadrar lo desconsolidado con lo despachado. Asimismo se debe enviar un informe al cliente mediante la página de Sitrans, donde aparecerá descontado lo que se cargó.

1.2.1.4. *Confección Planilla Unidades a Arribar y Despachadas*

En Excel se genera un documento diario donde se registran todos los movimientos de carga arribada y despachada, la cual va detallada con datos tales como:

- Nave de la que proviene la carga
- Número de contenedores que vienen por Nave
- Detalle de cada contenedor; siglas
- Cliente al que pertenece la carga
- Tipo de contenedor
- Medidas contenedor
- Fecha estimada de arribo
- Armador
- Manifiesto de carga
- Lugar de depósito vacío
- Fecha de salida
- Orden de Servicio

En la medida que se van vaciando y despachando las cargas se envía un informe al área de ventas, transporte y también a Santiago, ya que así se puede continuar con la gestión que prosigue que es la facturación.

1.2.1.5. *Rendición a TPSV*

Todos los días a TPSV se debe informar acerca de los contenedores que se despachan, este proceso se ejecuta de forma directa en la página de TPSV, a la cual se puede ingresar como empresa, y buscar uno a uno los contenedores dejando registro del día y la hora a la cual se han despachado.

1.2.2. Descripción de las Funciones Realizadas en Oficina Control Documentos

1.2.2.1 *Recepción de Tarjas de Despacho*

Todo despacho de carga suelta (desconsolidada) desde bodega, debe estar respaldado por una Tarja de Despacho emitida en la Oficina Control Carga. Éste documento se recepciona en la Oficina Control Documentos y se revisa que contenga la información que facilita la identificación con la carga respectiva, es decir, Nombre del Cliente, Nave, Contenedor, B/L Master, Fecha y Hora del Desconsolidado, Tipo de Producto, Cantidad, Peso, Clase, Marcas, etc.

1.2.2.2. *Emisión de Papeletas de Recepción*

Digitación de la Tarja de Despacho a través del software PUDA. La información otorgada por la tarja se corrobora con los datos que proporciona el Manifiesto de Carga.

1.2.1.5. *Rendición a TPSV*

Todos los días a TPSV se debe informar acerca de los contenedores que se despachan, este proceso se ejecuta de forma directa en la página de TPSV, a la cual se puede ingresar como empresa, y buscar uno a uno los contenedores dejando registro del día y la hora a la cual se han despachado.

1.2.2. Descripción de las Funciones Realizadas en Oficina Control Documentos

1.2.2.1 *Recepción de Tarjas de Despacho*

Todo despacho de carga suelta (desconsolidada) desde bodega, debe estar respaldado por una Tarja de Despacho emitida en la Oficina Control Carga. Éste documento se recepciona en la Oficina Control Documentos y se revisa que contenga la información que facilita la identificación con la carga respectiva, es decir, Nombre del Cliente, Nave, Contenedor, B/L Master, Fecha y Hora del Desconsolidado, Tipo de Producto, Cantidad, Peso, Clase, Marcas, etc.

1.2.2.2. *Emisión de Papeletas de Recepción*

Digitación de la Tarja de Despacho a través del software PUDA. La información otorgada por la tarja se corrobora con los datos que proporciona el Manifiesto de Carga.

con el fin de que la mercancía desconsolidada en bodega sea la misma que dice traer la Nave. Se ingresan al sistema los siguientes datos:

- Nave, Número de Viaje y Agencia Naviera
- Número de Manifiesto y Fecha
- Número de B/L Master y su correspondiente apertura (B/L Hijo o Nieto)
- Puerto de Descarga
- Bultos, Peso, Tipo de Carga
- Consignatario
- Puerto de Embarque
- Clase de Bulto (Contenedor de 20" o 40")
- Estado de Bulto (Buenas, Regulares o Malas Condiciones)
- Tipo de Almacenaje (Directo o Indirecto)
- Observaciones (por ej.: Folio correspondiente al Manifiesto, Carga que dice contener "STC", etc.)
- Código de Pallet y Ubicación (Patio o Pasillo)
- Número y Sello de Contenedor
- Condición (FCL o LCL)
- Observaciones (respecto al Contenedor)
- Tipo de Contenedor, Tara, Bultos y Kilos.

Con esta información se emite la Papeleta de Recepción, con la que posteriormente se visarán los Documentos de Importación para el retiro de la carga desconsolidada.

1.2.2.3. *Visación de Documentos de Importación*

Recepción de los siguientes documentos traídos por el personal de las distintas Agencias de Aduana o Particulares para el retiro de mercancías que se encuentran en las bodegas del almacén:

- Declaración de Ingreso (DIN)
- Comprobante de Selección de Aforo
- Comprobante de Pago
- Bill of Lading (B/L) (o Conocimiento de Embarque)

Con la recepción de estos documentos se procede a la Visación, que es la aprobación de que la Declaración de Ingreso se encuentra correctamente emitida, es decir, debe coincidir con la información detallada en la Papeleta de Recepción (Nombre de la Nave, Manifiesto de Carga, Puertos de Embarque y Desembarque, Numeración de B/L Master, Hijo o Nieto según corresponda, Nombre del Consignatario, Cantidad de Bultos, Clase de Bultos, Peso de los Bultos, Marcas, entre otros) y que además cuenta con los respaldos necesarios para la autorización del retiro de la mercancía (Comprobante de Selección de Aforo, Comprobante de Pago y Copia del B/L).

Cada uno de estos documentos es timbrado para corroborar su aceptación. En caso de que algún dato se encuentre en disconformidad, se procede a la devolución de los documentos al Despachador de la Agencia de Aduana (o al Particular correspondiente) para que emita una Aclaración al Manifiesto, en el cual se deberá indicar que es lo que debiese realmente decir en la DIN.

Cuando todos los documentos están en correcto orden, quedan en nuestro poder la copia de la DIN que corresponde al Almacenista, una copia de la Selección de Aforo, una copia del Comprobante de Pago y una Copia del B/L (en caso que fuese necesario comprobar el Endoso del Consignatario). Documentos que finalmente son entregados a Facturación, quien al recibir el pago correspondiente del manipuleo de la mercancía, procede a entregar 3 copias timbradas de la Papeleta de Recepción: una para la Agencia de Aduana, una para entregar en bodega y poder retirar la carga y otra para entregar en portería al momento de salir del almacén.

1.2.2.4. *Actualización de Planilla de Carga Despachada y Carga en Almacén.*

Actualizar diariamente la *Planilla de Carga Despachada*, que contiene la información de las cargas que han sido retiradas de bodega por Personal de Agencias de Aduana o Particulares, con el fin de proporcionar la información real para la confección de informes solicitados por los principales clientes o Freight Forwarders del Almacén Extraportuario (tales como Pluscargo, Carotrans, Cargomaster, etc.). Esta planilla se confecciona ingresando los siguientes datos en planilla Excel:

- Nave
- Número d Manifiesto
- Fecha de Recepción
- Fecha de Desconsolidado
- Cliente (Freight Forwarder)
- Consignatario
- B/L Hijo o Nieto
- Marcas, Bultos, Clase de Bultos, Peso, Condiciones.
- N° de DRS (N° de Papeleta de Recepción otorgado por sistema PUDA).
- Tránsito o Transbordo (si es que corresponde).
- Fecha de Despacho

De la misma manera se trabaja con una *Planilla de Carga en Almacén*, que refleja la información real de las cargas que actualmente siguen almacenadas en bodega. A diferencia de la planilla anterior, ésta se actualiza semanalmente y no cuenta con los últimos datos (tránsito, transbordo, fecha de despacho), pero sí con la columna de **Días de Almacenaje** con el fin de llevar un control de que mercancías están pasando a Rezago.

1.2.2.5 Confección de Providencias para Desconsolidado

Confeccionar y preparar informes de Providencias para Desconsolidado de contenedores. Este informe es un tipo de carta en el que se solicita al Servicio de Aduanas (en este caso representada por el Fiscalizador) el permiso para abrir el contenedor y desconsolidar las cargas. Por lo tanto, este informe debe llevar principalmente la información de: Nave y Manifiesto, Cliente, B/L Master, N° de Contenedor, Tipo de Carga y los Turnos en que se procederá a la manipulación de la carga. Además, este informe tiene que ir respaldado con el folio del manifiesto de carga correspondiente de los contenedores a los cuales se les otorgó el permiso.

1.2.2.6. Confección de Informe de Faltas y Sobras

Confeccionar Informe de Faltas y Sobras, el que es presentado al Fiscalizador de Aduana y que contiene una relación de los bultos recibidos en bodega con la descrita en el Manifiesto de Carga. Mediante este informe se debe detallar la carga sobrante o faltante, indicando: Bultos, Marcas, Peso, B/L Master y Manifiesto al que pertenece, Clase del Bulto y Fecha del término de la descarga.

1.3 Razones que impulsan el tema a desarrollar.

Dentro de los motores que han impulsado a hablar acerca de los almacenes y su importancia en la cadena logística, una de las primordiales es el hecho que existen pocos registros y antecedentes del tema, ya que no ha sido un área muy explorada dentro de los negocios, precisamente porque no se le otorga el lugar que corresponde.

Es así que, siendo parte del proceso, mientras ejecutábamos la práctica, nos dimos cuenta que es indispensable contar con un grupo humano eficiente y eficaz, capaz de desarrollar a tiempo las tareas que engloba el proceso de almacenaje en bodegas, desde la venta o arriendo del espacio hasta el mantenimiento bajo las condiciones adecuadas de las mercancías, y muy especialmente el despacho de las mercancías en el momento acordado, dado que tal como reza la frase: “el tiempo es dinero”.

Por tanto el no ser capaz de llevar cabo una gestión de almacenes eficiente, puede retrasar pedidos, entorpecer el proceso logístico y encarecer el valor final de la operación, lo cual se traduce en falta de competitividad y en un daño a la imagen país, mas aun teniendo en cuenta el desarrollo estimado para los próximos años de nuestros vecinos.

Es por todo lo esgrimido que, existe la intención, mediante este informe, de crear conocimiento sobre el valor que debe tener la labor del almacenaje en los negocios internacionales, porque es en la operación donde se evalúa la competitividad de los actores del comercio.

CAPITULO 2: ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DEL ALMACÉN EXTRAPORTUARIO DENTRO DE LA CADENA LOGÍSTA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

2.1. Objetivos Generales y específicos.

2.1.1. Objetivo General.

Analizar la importancia de los Almacenes Extraportuarios dentro de la cadena logística en el Comercio Internacional.

2.1.2. Objetivos Específicos.

- Describir términos o conceptos asociados a la Cadena Logística y a los Almacenes.
- Enunciar el marco legal que permite el funcionamiento apropiado de los Almacenes.
- Analizar la evolución de la legislación Portuaria y de su influencia en los Almacenes.
- Describir las funciones y tipos de Almacenes.
- Analizar estadísticamente datos del comercio exterior chileno (importación y exportación), de la región de Valparaíso y su relación con la logística de Almacenes.

2.2. Contextualización de la Cadena Logística en el Comercio Internacional

Para entender este concepto, comenzaremos por definir el término de Logística como el conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución⁶. También se puede entender como el proceso de dirigir estratégicamente el movimiento y almacenamiento de materias primas y producto terminado, así como el flujo de información, desde los proveedores a través de la empresa hasta el cliente (interno y externo).

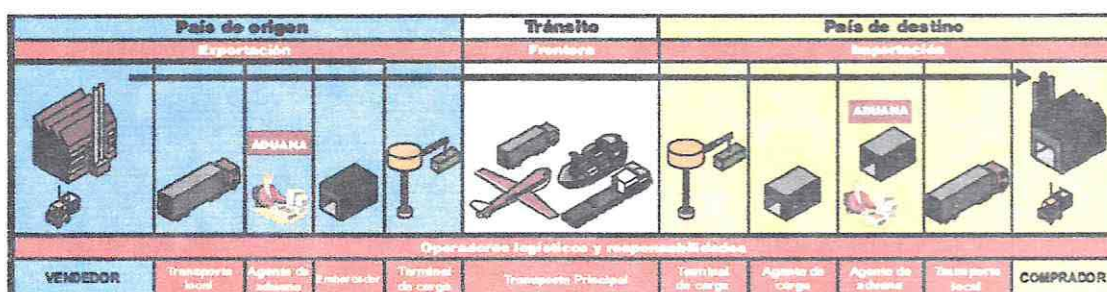
La logística se torna como elemento clave para lograr el máximo de eficiencia, porque entre menos tiempo permanezca un producto o mercancía en cada una de las etapas de la cadena logística, menores serán los costos que se agregarán al valor final del producto y además el mercado se abastecerá con una mayor rapidez. Y clave también para lograr el máximo de efectividad, porque mientras en menos gastos se incurra, mayor será el resultado operacional de la empresa.

En términos comerciales, la logística se hace fundamental para el desarrollo del mismo comercio, ya que su actividad se transforma en el puente entre la producción y los mercados que están separados por el tiempo y la distancia.

Es por esto que cuando hablamos de Cadena Logística, nos referimos a un proceso que engloba un conjunto de actividades que permite tener la mercancía o producto adecuado en el lugar adecuado, en el momento preciso y en las condiciones deseadas. Este mismo concepto lo podemos trasladar al Comercio Internacional, donde

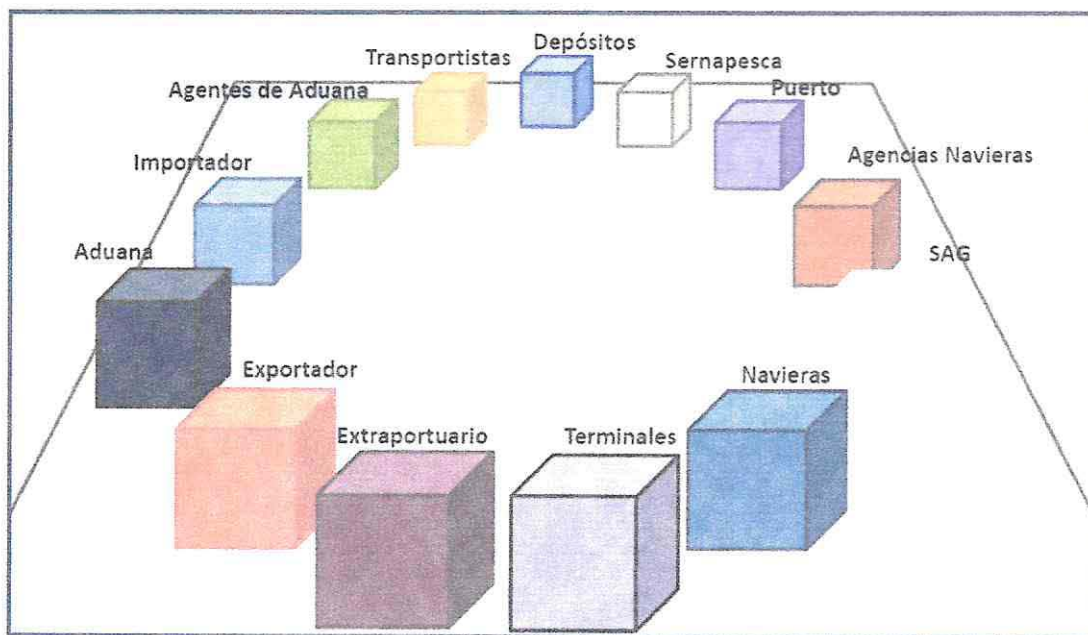
⁶ Real Academia Española; Diccionario de la Lengua Española, vigésima segunda edición, <http://lema.rae.es/drae/?val=logistica>, 20-01-2013, 16:46 Pm.

el proceso logístico se desarrolla en torno a situar un producto o mercancía en el mercado internacional cumpliendo con los términos negociados entre el vendedor y el comprador. Este proceso también se conoce como Distribución Física Internacional (DFI) y su principal objetivo es reducir al máximo los tiempos, los costos y el riesgo que se pueden generar durante el trayecto, desde el punto de partida (origen) hasta el punto de la entrega (destino).



Fuente: "Logística y Distribución Física Internacional: Clave en las Operaciones de Comercio Exterior"

Dentro de este proceso, se distinguen una serie de miembros y entidades que conviven para llevar a cabo la DFI con eficacia y en donde cada uno de ellos cumple un rol fundamental para el desarrollo del comercio exterior: Importador, Exportador, Agente de Aduana, Transportistas, Agencias Navieras, Aduana, Extraportuario, Servicio Agrícola y Ganadero, etc. Las funciones y responsabilidades de cada uno de éstos son bastante conocidas, sin embargo, el Almacén Extraportuario muchas veces pasa desapercibido, ya que su papel está más bien relegado a un segundo plano, pero las funciones que se realizan en este lugar son de vital importancia para que el importador pueda tener la mercancía en sus manos.



Fuente: 1er Encuentro de Logística y Comercio Exterior FOLOVAP.⁷

⁷ Presentación "Un paso adelante en desarrollo logístico para el comercio exterior", Gonzalo Davagnino, Gerente de Logística, Puerto Valparaíso.

2.3. Definición de términos fundamentales asociados al Almacén Extraportuario

2.3.1. Almacén Extraportuario

Para precisar este término se pueden encontrar diferentes definiciones, dentro de las cuales las más relevantes se encuentran en nuestra legislación. Algunas de estas son:

*“Se entiende por Almacén Extraportuario al recinto de depósito aduanero destinado a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquiera mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera”.*⁸

*“Almacén Extraportuario es el recinto de depósito aduanero autorizado mediante habilitación directa, destinados a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquier mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera”*⁹

*“El recinto autorizado para operar como almacén extraportuario es considerado zona primaria de jurisdicción de la aduana respectiva para todos los efectos legales y reglamentarios, y por consiguiente sujeto a la potestad aduanera”*¹⁰

⁸ Juan Lorca Úbeda . DFL 30/2004. Art 56 de la Ordenanza de Aduanas de Chile.

⁹ Juan Lorca Úbeda . DFL 30/2004. Art 56 de la Ordenanza de Aduanas de Chile, Letra a) del artículo 2 el Decreto N° 1.114/98

¹⁰ Juan Lorca Úbeda . DFL 30/2004. Art 56 de la Ordenanza de Aduanas de Chile, artículos 56 inciso 7° OA y artículo 7° del Reglamento de aduanas

2.3.2. Zona Primaria

El espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías, el que, para los efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en el cual han de cargarse, descargarse, recibirse o revisarse las mercancías para su introducción o salida del territorio nacional. Corresponderá al Director Nacional de Aduanas fijar y modificar los límites de la zona primaria.

Límites de la zona primaria: Los límites son todas aquellas instalaciones habilitadas para la ejecución de operaciones aduaneras, según como figura en los planos, croquis y fotografías panorámicas de esta zona.

2.3.3. Zona secundaria

La parte del territorio y aguas territoriales que le corresponda a cada Aduana en la distribución que de ellos haga el Director Nacional de Aduanas, para los efectos de la competencia y obligaciones de cada una.

2.3.4. Mercancía

Todos los bienes corporales muebles, sin excepción alguna. Es extranjera la que proviene del exterior y cuya importación no se ha consumado legalmente, aunque sea de producción o manufactura nacional, o que, habiéndose

importado bajo condición, ésta deje de cumplirse. Es nacional la producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas; y es nacionalizada la mercancía extranjera cuya importación se ha consumado legalmente, esto es, cuando terminada la tramitación fiscal queda la mercancía a disposición de los interesados.

2.3.5. Operación Portuaria¹¹

La Operación Portuaria es un proceso amplio que comprende aspectos administrativos previos al atraque, procesos que se ejecutan en el momento en que el buque arriba al puerto, manipulación de la mercancía, servicios prestados a los pasajeros, entre otros. Así dentro de todas estas actividades intermedian una serie de agentes especializados cuya misión es la optimización del resultado, intentando lograr el máximo rendimiento al mínimo coste.

Dentro del cúmulo de actividades que componen las operaciones portuarias uno de los roles fundamentales es la manipulación de mercancías en su paso por el puerto, entendiéndose éstas como las maniobras o movimientos realizados por los medios de transporte desde las bodegas de almacenaje hasta su puesta en las nave, por tanto es el transporte y el almacenaje de las cargas una pieza indispensable de esta cadena. Así es

¹¹slideshare www.slideshare.com

<http://www.slideboom.com/presentations/21731/Operaci%C3%B3n-Portuaria> 20-11-2012 23:50 PM

menester señalar que las principales operaciones portuarias que se reconocen dentro del medio son amarre, desamarre, carga, estiba, desestiba, descarga, almacenaje y transporte

2.3.6. Amarre y Desamarre

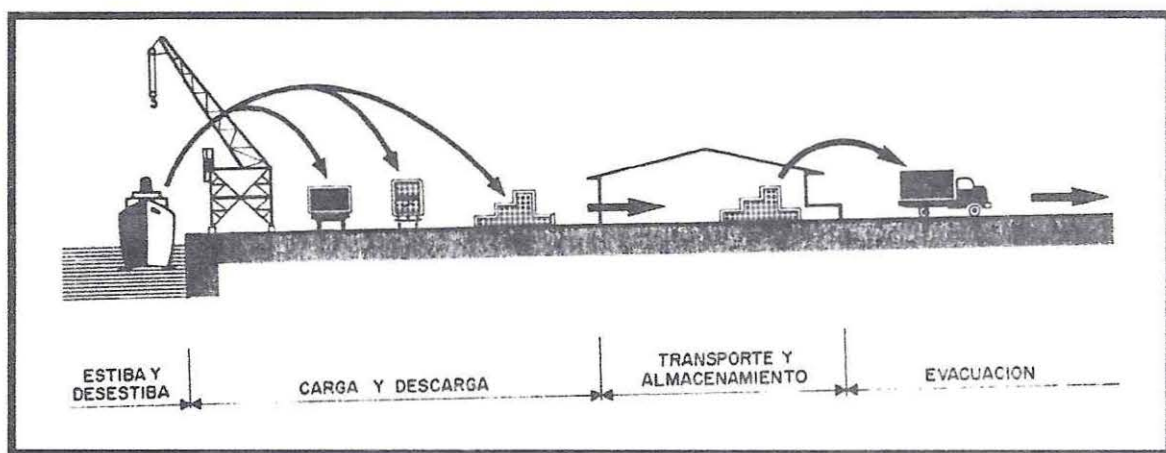
Amarre es la operación cuyo objetivo es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los medios dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán de la nave. Así el desamarre es la operación inversa, cuyo objeto es el de largar las amarras de la nave a los elementos destinados para este fin en el puerto, y que estén determinados por la autoridad marítima, siempre siguiendo las instrucciones del capitán.

2.3.7. Carga, estiba, desestiba, descarga

Se consideran dentro de estas actividades todas aquellas que permitan su transferencia entre naves, ya sea en tierra o vía otros medios de transporte. Por tanto dentro de las primeras operaciones a realizar cuando el barco está ya amarrado en el puerto se encuentra la desestiba a través de la cual las mercancías que transporta el barco son ubicadas correctamente en las áreas y zonas de carga, contando siempre con todas las normas de seguridad exigidas para cada operación.

El segundo paso consiste en la descarga de las mercancías en el muelle. El proceso de carga-descarga se considera finalizado cuando la carga descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa. El vehículo

transportará la mercancía desde el lugar de carga-descarga al lugar designado para el almacenamiento. A continuación se presenta una imagen que esquematiza este proceso.



2.3.8. Almacenaje de carga

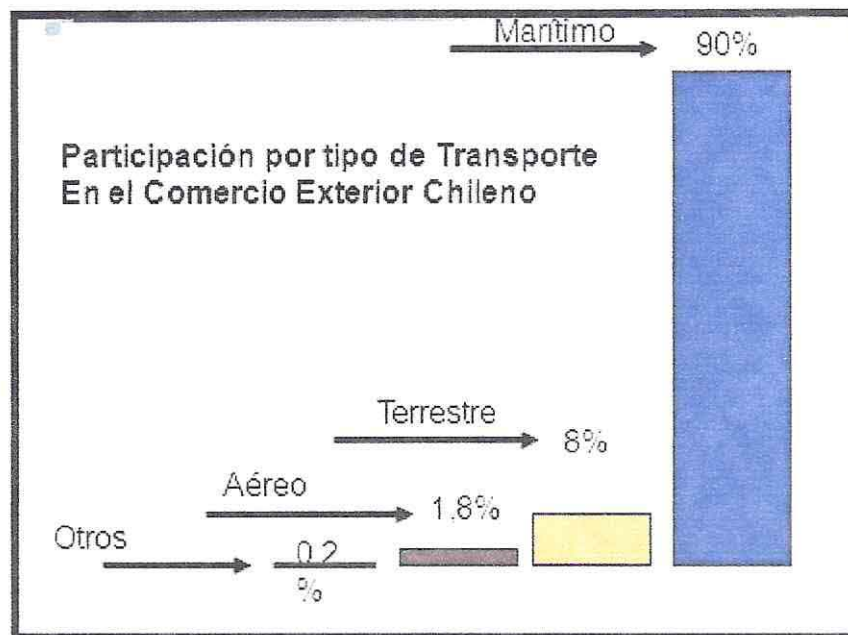
Dependiendo de las condiciones de la carga es como ésta será almacenada. Así podemos distinguir las mercancías en general, gráneles y unitarizada.

- *Carga general*: está constituida por mercancías de distintas clases, que se transportan en unidades o en pequeñas cantidades en un mismo vehículo, pudiendo ser sólidas o líquidas.

- *Carga a granel:* son cargas sólidas líquidas y/o gaseosas que se transportan en grandes cantidades en las bodegas y tanques de las naves. Las cuales por sus cantidades no permiten un tratamiento unitario.
- *Carga unitarizada:* este concepto se extiende a toda la carga general que se transporta formando una sola unidad de carga, universalmente vía la utilización e pallets estandarizados de acuerdo a normas internacionales, las que al mismo tiempo estará en sacos, bolsas, cajas de cartón, bins, rollos o fardos.

2.3.9. Transporte de carga

El transporte de la carga puede ser vía terrestre, carretero, aéreo y marítimo. Pero se debe tener en cuenta que en Chile el principal medio de transporte de carga está contenido en el marítimo. A continuación se presenta una gráfica que muestra los porcentajes de participación que tiene cada uno de estos medios en el comercio exterior en Chile.

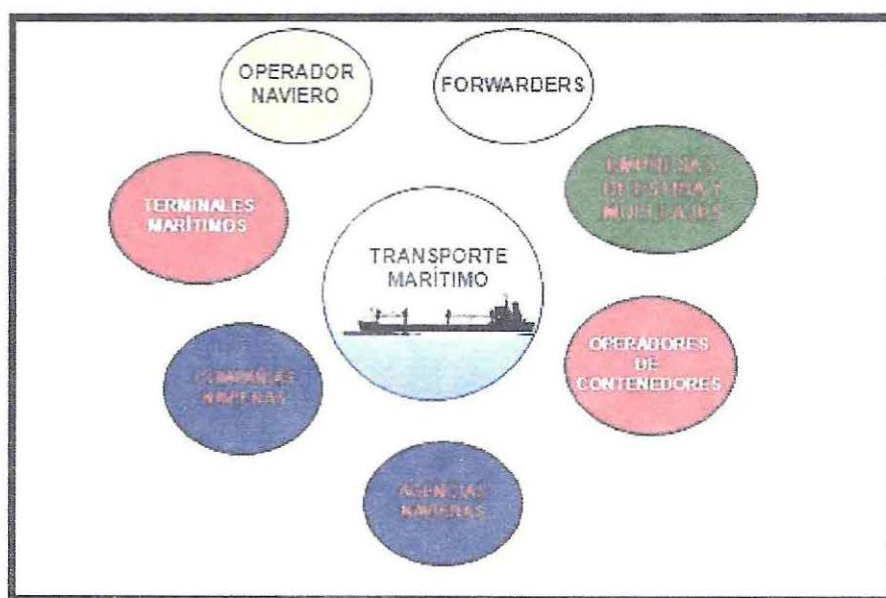


Fuente: Elaboración Propia

De este modo, se ve que la mayor participación la ocupa el transporte marítimo, teniendo una mínima participación los demás medios de transporte. Radica aquí la importancia de conocer cómo nuestros puertos han ido evolucionando en el tiempo, y cómo las diversas políticas y cambios a nivel social y los acuerdos internacionales firmados en estas décadas han hecho imprescindible que la legislación y los términos que rigen el comercio se vayan adaptando a las nuevas necesidades y por ende a los incrementales volúmenes de carga almacenada y transportada como consecuencia de esto.

Cabe señalar que dentro de los primordiales participantes del transporte naviero nos podemos encontrar con terminales marítimos, armadores o compañías navieras, operadores, agentes de nave, agentes de estiba o de muellaje, agentes operadores de contenedores y agentes de embarque o freight forwarders. A continuación se muestra una grafica donde se resumen estos actores en el transporte marítimo, para proceder a dar una breve descripción de cada uno de ellos.

Principales Actores del Transporte Marítimo



Fuente: Elaboración Propia

- *Terminales Marítimas* : Puertos estatales, Terminales Privados, Puertos Privados de Uso Público, Puertos Privados de Uso Privado a cargo de los terminales y la zona primaria aduanera.

- *Armadores o Compañías Navieras*: Son los transportistas del modo marítimo, según el Código de Comercio el “Armador” es la persona natural o jurídica, propietario de la nave.
- *Operadores*: es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato explota la nave (s), soportando las responsabilidades consiguientes
- *Agentes de Naves*: Son personas naturales o jurídicas, que actúan en nombre del armador, del dueño o del capitán de la nave y en representación de ellos, para gestiones concernientes a la atención de naves en el puerto de consignación.
- *Agentes de Estiba o Muellaje*: Son personas naturales o jurídicas, que están autorizadas para operar en las faenas portuarias.
- *Agentes Operadores de Contenedores*: Empresas autorizadas por la Aduana para manejar una partida de contenedores bajo la figura de admisión temporal.
- *Agentes de Embarque (Freight Forwarders)*: Son empresas que operan como intermediarios entre la nave y las cargas. Normalmente actúan por mandato del dueño de la mercancía para negociar su expedición.

2.4. Definición de los requisitos legales que permiten el funcionamiento de los Almacenes Extraportuarios.¹²

Para la habilitación y ejercicio de su actividad, los almacenes extraportuarios se encuentran sujetos al cumplimiento de la regulación establecida en la Ordenanza de Aduanas y en el Decreto N° 1.114/98, donde se establecen requisitos para la habilitación de los recintos extraportuarios, aplicables tanto a sus dueños como a los recintos, y los derechos y obligaciones que deben cumplir durante el ejercicio de sus funciones.

Este instrumento revisará los requerimientos establecidos para la autorización como almacenista, y por otra parte los requerimientos para el funcionamiento de los recintos de depósito extraportuarios que se han estimado relevantes.

2.4.1. *Requisitos establecidos para la habilitación de un Almacén Extraportuario*

2.4.1.10. *Ubicación geográfica de los recintos de Depósito Extraportuario*

De acuerdo con lo dispuesto en el inciso 4° del Artículo 56 de la Ordenanza de Aduanas y en el artículo 20 del reglamento, los recintos de depósito aduanero deben ubicarse dentro del territorio jurisdiccional de la aduana de la cual dependan, es decir aquellos recintos bajo potestad aduanera.

¹² Juan Lorca Úbeda . DFL 30/2004. Art 56 de la Ordenanza de Aduanas de Chile, Inciso 4°, artículo 20 del reglamento de Aduanas.

Esta salvedad legal tiene su origen en una prolongada discusión en el Congreso Nacional, que dio categoría de ley a una disposición sobre ubicación de los recintos de depósito aduanero, que anteriormente sólo se observaba en el Decreto de Hacienda N° 845¹³, publicado en el Diario Oficial de 29.01.87, que establece el Reglamento de almacenamiento de mercancías.

A través de la Ley N° 19.479 se reemplazó el artículo 80 de la Ordenanza de Aduanas, presente artículo 56 del mismo organismo legal, supliendo el sistema de licitación de los recintos de depósito aduanero por el de habilitación directa. De esta manera queda entregada a la decisión privada el establecimiento y administración de recintos de almacenaje, manteniéndose en sólo para el ámbito público su regulación y fiscalización.

De acuerdo con lo señalado en el reglamento los depósitos extraportuarios se clasifican en:

- a) *Recintos menores*: corresponderán a aquellos ubicados en la zona de jurisdicción de las aduanas de Tocopilla, Chañaral, Coquimbo, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Coyhaique y Puerto Aysén.
- b) *Recintos medianos*: corresponderán a aquellos ubicados en la zona de jurisdicción de las aduanas de Arica, Iquique, Antofagasta, Talcahuano y Punta Arenas.

¹³ De acuerdo con el artículo primero transitorio del decreto de Hacienda N° 1.114/98 el decreto de Hacienda N° 845/87, fue derogado, "sin perjuicio, de mantener su vigencia respecto de las concesiones existentes actualmente hasta su término o habilitación directa a solicitud de los interesados."

c) *Recintos mayores*: corresponderán a aquellos ubicados en la zona de jurisdicción de las aduanas de Valparaíso, San Antonio, Los Andes y Metropolitana.

La clasificación instituida por la norma tiene numerosos efectos, tales como que sólo pueden instalarse el tipo de recinto en las zonas establecidas en el reglamento, la determinación del capital que debe acreditar el demandante de habilitación, la determinación del monto de la garantía que debe rendir, y la determinación de la superficie mínima que debe tener el recinto de almacenaje.

Cabe señalar que las limitaciones de orden geográfico, establecen que el almacenista deberá disponer de instalaciones para uso exclusivo, las cuales deberán estar dispuestas a una distancia de las aduanas de control no superior a 25 kilómetros.

2.4.1.11. *Solvencia Económica*

La persona natural o jurídica que solicite la legitimación en calidad de almacenista extraportuario deberá acreditar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56, inciso 5, letra c) de la Ordenanza de Aduanas, un patrimonio mínimo igual o superior a 6.000 Unidades de Fomento (U.F.).

Por su parte, el reglamento requiere que de acuerdo a la clase de almacén, el almacenista acredite que tiene un patrimonio de a lo menos 6.000 U.F. tratándose de recintos menores, 12.000 U.F. en el caso de recintos medianos y 18.000 U.F. para los recintos mayores (Artículo 10 letra c).

2.4.1.3. Constitución de garantía ante la Aduana

El almacenista debe rendir una garantía a favor del Servicio Nacional de Aduanas, mediante boleta bancaria de garantía o póliza de seguro por una suma igual o superior a 3.000 Unidades de Fomento, sin señalar cuál es el objeto garantizado con la caución que se debe rendir.

El Reglamento agrega que la garantía tiene por objeto prevenir el íntegro cumplimiento de las obligaciones del almacenista. La garantía puede consistir en una boleta bancaria de garantía o póliza de seguro inscrita en registro de la Superintendencia de Valores y Seguros, aprobada por el Director Nacional de Aduanas y fija su monto en 3.000 U.F. tratándose de recintos menores, 6.000 U.F. en el caso de recintos medianos y 18.000 U.F. para los recintos mayores.

De conformidad con lo dispuesto en el texto reglamentario, el almacenista debe constituir dicha garantía a beneficio del Servicio Nacional de Aduanas, en el plazo que le fije el Director Nacional de Aduanas en la resolución que concede la habilitación, y deberá permanecer vigente hasta 90 días después de haber expirado el derecho a operar el recinto de depósito aduanero.

Se debe tener en consideración que el sistema de habilitación de almacenes extraportuarios trabaja sobre la base de la constitución de dos garantías

- *La primera:* cautela el fiel cumplimiento de las obligaciones del almacenista Extraportuario

- *La segunda:* trata sobre los derechos y obligaciones en la explotación de la actividad de almacenista extraportuario, garantizando los derechos, impuestos y demás gravámenes que devenguen las mercancías.

2.4.1.4. *Superficie Mínima*

El reglamento exige una superficie mínima total de 2.000 metros cuadrados en los recintos menores, 15.000 metros cuadrados en los recintos medianos y 50.000 metros cuadrados en los recintos mayores. Los almacenes ubicados dentro de los espacios aeroportuarios o destinados al almacenamiento de carga aérea tendrán una superficie mínima de 300 metros cuadrados en los recintos menores y medianos, y de 1.500 metros cuadrados en los recintos mayores. La superficie del recinto deberá ser unitaria y totalmente rodeada con cierres que ofrezcan garantías de seguridad.

Es menester señalar que el Director Nacional de Aduanas justificadamente y cuando las circunstancias así lo requieran, podrá autorizar superficies inferiores a las recién señaladas, especialmente tratándose de recintos de depósito aduanero que se habiliten en las zonas portuarias o aeroportuarias, sujetas a la potestad aduanera.

2.4.1.5. *Giro Exclusivo*

El almacenista debe acreditar que tiene la actividad de almacenaje como giro exclusivo. No debe entenderse que el giro exclusivo excluye actividades expresamente

autorizadas por la normativa, ya que el reglamento autoriza la prestación de otros servicios, complementarios y adicionales con él, en igual sentido el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, regula la manera en que los almacenistas que se ubiquen fuera de la zona primaria de los puertos y aeropuertos para que puedan acceder a estos últimos y retirar y almacenar mercancías destinadas a sus depósitos.

Por tanto, así se intenta separar el patrimonio que se encuentra destinado al ejercicio de la actividad empresarial de almacenista Extraportuario, del necesario para desarrollar otras actividades comerciales. Lo cual no impide que el controlador de la sociedad que desarrolla la actividad de almacenista extraportuario pueda emprender otras actividades comerciales.

2.4.1.6. Título sobre el inmueble que se pretende habilitar

El solicitante deberá tener la calidad de dueño o arrendatario del inmueble que se pretende habilitar. En caso que se tenga la calidad de arrendatario, este contrato deberá constar por escritura pública, inscrita en el Registro del Conservador de Bienes respectivo.

En consecuencia, se excluye cualquier otro título que el solicitante de la habilitación pueda tener sobre el inmueble en que pretende ubicar el almacén Extraportuario, sin embargo, se debe entender que este requisito se cumple respecto de los recintos de depósito aduanero cuya explotación se otorga por concesión mediante licitación pública

2.4.1.7. *Idoneidad Moral*

De acuerdo a la Ordenanza de Aduanas, en el artículo 56 se establece que “*no podrán ejercer como almacenistas las personas naturales que hayan sido condenadas por crimen o simple delito de acción pública, o que hayan sido declaradas en quiebra, a menos que, en este último caso, acrediten haber sido legalmente rehabilitadas. Tratándose de personas jurídicas regirá el mismo requisito para caso de quiebra y, además, deberán acreditar que los impedimentos señalados precedentemente no afecten a sus administradores o directores*”.

Sin perjuicio con lo anterior, el Reglamento establece, en su artículo 5, una prohibición absoluta en cuanto no podrán ser almacenistas “*las personas naturales que hayan sido condenadas o se hallen procesadas por crimen o simple delito de acción pública y los fallidos no rehabilitados.*”

2.4.1.8. *Presentación del listado de empresas con que el solicitante o sus socios con facultades de administración tuviere vinculación de propiedad directa o indirecta.*

Esta exigencia se explica en función de la nueva estructura del mercado de recintos aduaneros de depósito para el almacenamiento de mercancías. Con la entrada en vigencia de la ley 19.479, publicada en el Diario Oficial de 21.11.96, el establecimiento

de recintos de almacenaje de mercancía que ingresa o sale del país queda entregado en general a la iniciativa privada, previa habilitación del Servicio Nacional de Aduanas.

El sistema de recintos de depósito aduanero ha transitado desde la propiedad y administración por parte del Servicio, pasando por el sistema de concesión de los recintos de depósito para llegar al sistema actual, en que puede instalarse en calidad de almacenista extraportuario cualquier persona que cumpla con los requisitos establecidos en la Ordenanza de Aduanas, previa habilitación del Director Nacional de Aduanas.

La determinación si la conducta del almacenista constituye un “trato abiertamente discriminatorio en materia de tarifas” no le corresponde al Servicio, ello deberá ser determinado y sancionado por el órgano competente, que en la actualidad es el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

2.4.1.9. *Plazo de habilitación*

De conformidad al reglamento aduanero el plazo mínimo de habilitación son 5 años y el máximo 20 años, el que puede ser prorrogado previa solicitud del interesado, siempre que éste cumpla con los requisitos generales exigidos para desarrollar dicha actividad.

La prórroga debe solicitarse dieciocho meses antes del vencimiento del plazo de vigencia de la habilitación, debiendo el Director Nacional de Aduanas pronunciarse doce meses antes de la fecha referida. Si el Director no se pronunciare se entenderá concedida la prórroga.

2.4.1.9.1. *Presentación de proyecto de funcionamiento del recinto que se quiere habilitar*

De acuerdo al reglamento se deben adjuntar un conjunto de antecedentes tanto respecto del inmueble donde se instalaría el recinto extraportuario como de las instalaciones que construirían para desempeñar la actividad, que se refieren a condiciones técnicas, de seguridad y salubridad. Estos elementos son:

- a) Sistema de alumbrado de altura que comprenda la totalidad del recinto.
- b) Vías de acceso al recinto que posibiliten un expedito ingreso, circulación y salida de las mercancías que en él se depositen.

- c) Dependencias para el Servicio de Aduanas y otros Servicios u organismos, cuyos funcionarios deban desarrollar labores de fiscalización, reuniendo condiciones adecuadas para su uso.
- d) Sistemas de control de ingreso y salida de las mercancías y de revisión de camiones.
- e) Bodega o área para el almacenamiento de las mercancías.
- f) Áreas de revisión de carga de importación y exportación, con romana de pesaje de mercancías.
- g) Zona para consolidar y desconsolidar mercancías.
- h) Sistemas de seguridad y vigilancia durante las 24 horas del día.
- i) Espacio destinado al almacenaje de mercancías decomisadas, retenidas y expresa o presuntivamente abandonadas.
- j) contar con un sistema de información computacional para el inventario de mercancías almacenadas, registro de documentos y comunicaciones con el Servicio Nacional de Aduanas certificado por el Director Nacional de dicho Servicio.

Por lo cual no está demás destacar que el almacenista no podrá iniciar la operación del recinto si no cuenta con dicha certificación y aprobación.

2.4.1.10. *Forma de constitución*

La instalación y explotación de almacenes extraportuarios se entregará mediante habilitación directa a cualquiera persona natural o jurídica que lo solicite y que cumpla los requisitos que exige la ley.

Se define así como habilitación directa a la autorización que otorga el Director Nacional de Aduanas para entregar la explotación de un almacén extraportuario, a la persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos exigidos en la ley y en el presente reglamento.

La habilitación debe solicitarse por escrito, con un original y cinco copias, dirigida al Director Nacional y acompañándose los documentos y antecedentes que permitan acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley y en el reglamento.

El Director Nacional tiene un plazo de 15 días para pronunciarse sobre la solicitud de habilitación, contados desde la presentación de la misma. Si no se pronunciare dentro de dicho plazo se entenderá aprobada la solicitud.

2.5. Análisis evolutivo de la legislación portuaria y de su influencia en los Almacenes.

2.5.1. *Evolución Portuaria*

El sistema portuario en general ha ido incrementado la participación privada en su cadena logística en especial en puertos de uso público para carga general y contenedorizada. Han surgido así empresas internacionales que operan un progresivo número de puertos en diferentes regiones del mundo. La descentralización y la creciente participación del sector privado en las operaciones portuarias forman parte de todo un esquema de reformas estructurales y macroeconómicas en toda la economía, las cuales incluyen una apertura económica y la reducción del déficit financiero del sector público.

En Chile el mercado para operaciones portuarias crece más rápidamente que la economía en general y dentro de este comercio el movimiento de bienes en contenedores está aumentando. Como consecuencia, la tasa de crecimiento de movimientos portuarios de contenedores alcanzó un promedio de 7% a 8% en los años noventa, surgiendo un interesante nicho para operadores internacionales de puertos, dónde se pueden realizar economías de escala si una empresa opera puertos más grandes o un mayor número de ellos, y favorecerse de la experiencia ganada en diferentes puertos, incluso integrando sistemas de información.

En los años recientes han surgido empresas internacionales especializadas en las operaciones portuarias dentro de la cadena logística, tales como estibadores, armadores, almacenistas, transportistas, entre otros, los cuales se han convertido en el motor fundamental que impulso los cambios generados en Chile, América Latina y el Caribe,

ya que han demostrado que para los gobiernos de la región, los costos de mantener estos procesos en manos de los Estados son muy elevados e insostenibles en el tiempo, por lo que las reformas estructurales generales han tendido a la privatización del sector, de modo de ir a la par con el ritmo del crecimiento económico.

2.5.2. Antecedentes Legislativos

En cuanto al marco regulatorio portuario chileno, este incremento de movimiento de carga contenedorizada se ha visto marcado por los cambios en la legislación, a través de los cuales se ha intentado nivelar las capacidades y atribuciones de los actores participantes con las necesidades reales que demanda el competitivo mercado portuario. Es posible separar esta en diferentes etapas, las cuales se presentan a continuación.

- *Ley 6415¹⁴ 1939*

A través de esta ley se intenta reservar el comercio de cabotaje a las naves chilenas; quedando el 100% del tráfico de cabotaje y el 50% de la carga de comercio exterior a favor de las naves chilenas. De este modo nacen los armadores de naves de

¹⁴ Ley de Chile www.leydechile.cl

<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=25343> 25-11-2012 02:14 AM

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile [www.bcn.cl](http://bcn.cl)

<http://bcn.cl/88js> 25-11-2012 03:46 AM

cabotaje quienes se clasificarán en armadores de "servicio público" y en armadores "particulares".

Los Armadores que hagan el servicio público serán aquellos que dedican las operaciones de sus naves al transporte de carga ajena a la empresa armadora. En tanto que los armadores particulares serán aquellos cuyas operaciones de sus naves están exclusivamente dedicadas al cabotaje de carga producida por la industria principal a que sirven. Estos armadores podrán hacer el cabotaje de las materias primas que sean necesarias a la industria principal y que pertenezcan al armador, pero para estos efectos deberán estar autorizados por el presidente de la república.

- *Ley 12041* ¹⁵ 1956

Esta ley, ahora derogada, viene a dar énfasis al cabotaje, ordenando los sistemas de contabilidad mercante, así se obliga tanto a los armadores que hagan servicio público como a las empresas de lanchas y muelles a llevar una contabilidad auxiliar, separada de todo otro negocio a que puedan dedicarse. Se establecen tarifas para las operaciones portuarias, se valorizan y se fija cálculos para impuestos. Asimismo se fijan periodos y forma de pago y cobranza, delimitando las responsabilidades de los armadores de las naves.

¹⁵ Ley de Chile www.leydechile.cl

<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=27003> 27-11-2012 00:07 AM

De este modo se trata de dar un orden económico-contable a cada una de las operaciones portuarias, delimitando las responsabilidades y obligaciones de quienes las ejercen, fomentando a la marina mercante para que el comercio por mar se torne en un mercado atractivo.

▪ *DFL 290 1960*

Este DFL viene a cambiar radicalmente el sistema portuario chileno como era conocido hasta ese entonces, creando una entidad llamada Empresa Portuaria de Chile, la cual será una persona jurídica propiedad del Estado, de carácter autónomo, cuyas relaciones con el Gobierno se mantendrán por intermedio del Ministerio de Economía, y con la Subsecretaría de Transportes. Esta empresa deberá suministrar periódicamente al Gobierno todos los datos e informes estadísticos que puedan requerirse para el constante estudio de la política portuaria.

El objeto principal de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) entonces fue la explotación, administración y conservación de puertos de la República, de manera que se constituyó como una autoridad portuaria y su casa matriz estaba en Valparaíso, y se encargaba de la explotación y desarrollo de los 10 puertos más importantes de Chile. Estos puertos son:

- Arica
- Iquique
- Antofagasta

- Coquimbo
- Valparaíso
- San Antonio
- Talcahuano
- Valdivia
- Puerto Montt
- Punta Arenas

La EMPORCHI estaba encargada de forma exclusiva a la prestación de servicios de transferencia, porteo, recepción y almacenamiento de la carga en los recintos portuarios, así como también inversiones y equipamiento. Operaciones de estiba y desestiba sólo realizadas por trabajadores adscritos al sindicato portuario de estibadores, quienes debían contar con licencias especiales llamadas matrículas.

▪ *DL 466¹⁶ 1974*

El DFL 466 viene a modificar la Ley de Marina Mercante, modernizando las excepciones tributarias y confirmando el 100% del tráfico de cabotaje y el 50% del transporte del comercio exterior a las naves chilenas. Teniendo una visión crítica de la efectividad de las políticas desarrolladas hasta ese entonces en el ámbito naviero, por considerarlas poco efectivas, dado el incremento que estaban alcanzando las operaciones portuarias.

¹⁶¹⁶ Ley de Chile www.leydechile.cl
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=6108> 30-11-2012 22:00 PM

Bajo estas modificaciones, se obliga a todas las empresas navieras públicas y privadas a establecer seguros de casco y máquinas excesos, fletes y desembolsos, y quien se encargase de fiscalizar para estos efectos, sería la Superintendencia de Compañías de Seguros, Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio determinará, en cada oportunidad.

▪ *DL 2222¹⁷¹⁸ 1978*

Este DL sustituye a la Ley de Navegación, conservando los principios de la Ley del año 1836. Establece las autoridades marítimas y estipula que las naves chilenas quedan sujetas a esta ley aun estando fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Define la clasificación de las naves; siendo éstas naves mercantes, aquellas que se encargan del transporte (pudiendo ser este nacional o internacional) o naves especiales, aquellas que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas. Y, según su tamaño, en naves mayores y menores; siendo las mayores aquellas de más de ciento cincuenta toneladas y menores aquellas de cincuenta o menos toneladas. Además, hace mención al registro y nacionalidad de las naves, del personal embarcado; el orden,

¹⁷ Ley de Chile www.leydechile.cl
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=6855&buscar=DL+2222.01-12-2012> 21:45 PM

¹⁸ Legislación Oficial www.vlex.cl
<http://legislacion-oficial.vlex.cl/vid/decreto-ley-sustituye-navegacion-248309982> .30-11-2012 23:50 PM

la disciplina y seguridad a bordo de la nave, los riesgos y la contaminación, entre otros temas.

- *DL 3059 Ley de Fomento a la Marina Mercante 1979*

Eliminó la reserva de carga para el comercio exterior, así como los subsidios y excepciones tributarias, siendo la perspectiva de esta ley fomentar el transporte marítimo en naves chilenas. También permitió el arrendamiento de buques con bandera extranjera, lo que se traduce hasta el día de hoy que su operación y administración sea menos costosa de la que existía anteriormente.

Lamentablemente lo que vino con la puesta en vigencia de esta nueva disposición no produjo el efecto esperado y, en cambio, fue aprovechado sólo para la obtención de economías y beneficios, los que, entre otras cosas, significaron la venta de buques y la disminución de las dotaciones chilenas, debido al desempleo generado por esta modalidad.¹⁹

- *Ley 18042 1980*

La ley 18042 modificó la Ley de la Empresa Portuaria de Chile - Emporchi, y deroga la exclusividad de operación que tenía Emporchi al interior de los puertos. Elimina las licencias para realizar la actividad portuaria de estiba y desestiba, abriendo esta actividad a cualquier trabajador.

¹⁹ Horacio Balmelli Urrutia, *Revista Mar Liga Marítima de Chile*, <http://www.ligamar.cl>, <http://www.ligamar.cl/revis10/17.htm>, 06.12.2012, 23:42 PM.

Crisis del Ordenamiento Portuario Chileno Anticuado ordenamiento laboral y tarifario Escasa coordinación existente al interior de los puertos Altos costos de las operaciones portuarias. Presión de la creciente demanda de servicios de comercio exterior que generaba la apertura de la economía chilena. Necesidad de aumentar la capacidad y eficiencia en los puertos, para lo cual se instauró un nuevo ordenamiento consistente en la incorporación de gestión privada al trabajo portuario, rompiendo los monopolios que tenían Emporchi y los gremios marítimos.

El Estado a través de Emporchi, administraba, mantenía y asignaba los sitios de atraque, designaba los lugares de almacenamiento de las cargas y prestaba el servicio de almacenaje dentro de los recintos portuarios, Cobraba por el derecho a uso de muelles. El Sector Privado realizaba las funciones operativas de estiba, desestiba, transferencia y movilización de cargas, por medio de las empresas que se constituyeron especialmente. Los gremios marítimos siguieron participando en las faenas de estiba y desestiba a bordo, contratados por dichas empresas, en un régimen de libertad de contratación. Todo esto regulado por el mercado. Multiplicidad de operadores al interior del recinto portuario. El Sistema Multioperador incrementó los rendimientos y redujo las tarifas en los puertos.

- *Ley 18966 1991*

Definitivamente entrega a manos del sector privado los servicios de estiba, transferencia de carga y atraque de naves. EMPORCHI solo está abocada a administrar la infraestructura portuaria y el almacenamiento de carga dentro del puerto. La

propiedad y administración se conserva en manos del sector estatal, mientras los servicios portuarios en manos del sector privado bajo el esquema del sistema multioperador.

La modernización post-1990s con el sistema Multioperador no era viable debido a: No existían los incentivos para que los privados realizaran las inversiones que eran necesarias para enfrentar estos desafíos. Las razones fundamentales de esto eran: Elevada inversión debido a falta de aguas abrigadas. Escasos incentivos para los privados debido a la competencia con los puertos existentes (estatales). Tarifas fijadas por Decreto para el uso de puertos estatales. Falta de mecanismos adecuados para la inversión privada al interior de los puertos estatales. Fácil adaptación de los puertos estatales a los nuevos requerimientos, con menor inversión que la necesaria en puertos nuevos. Aunque Emporchi había logrado un buen nivel de modernidad en su gestión, el esquema estatal de administración centralizada y su régimen laboral basada en el Estatuto Administrativo, dificultaban la explotación de los puertos con criterio comercial.

- *Ley 19542, Ley de Modernización de los puertos.1997*

Fue promulgada para incrementar la participación del sector privado para acelerar la modernización de los puertos. Para lo cual se crearon diez empresas portuarias estatales autónomas a partir de EMPORCHI. Los servicios portuarios se licitan y concesionan en los principales puertos estatales del país.

Formación de diez empresas portuarias estatales autónomas, una por puerto, en reemplazo de Emporchi, con esquema de administración de sociedades anónimas. Desvinculación de parte del personal de la ex Emporchi mediante mecanismos de jubilación anticipada y retiro voluntario y, aplicación a los trabajadores de las nuevas empresas del Código Laboral. El objeto social de estas empresas es administrar, explotar, desarrollar y conservar los respectivos puertos, en su carácter de propietarias, debiendo privilegiar la participación del sector privado especialmente en las operaciones portuarias y en el desarrollo y explotación de los frentes de atraque.

Esta Ley busca el equilibrio entre la promoción de la competencia y la preservación y fortalecimiento de los niveles de productividad y eficiencia en la operación portuaria. El proceso de modernización del sector portuario estatal chileno, buscó y está claramente orientado a propiciar la participación privada en la provisión y gestión de la infraestructura y servicios portuarios. La Ley crea a las EPs (Emp. Portuarias Estatales), como empresas públicas del Estado, personas jurídicas de derecho público. Los actos o contratos que celebren las empresas en el desarrollo de su objeto, se rigen exclusivamente por el derecho privado, en todo aquello que no sea contrario a las disposiciones de esta ley (Art. 9). En todo caso resultan aplicables a las EPs, las disposiciones contenidas en la Ley N° 18.575, de Bases de Administración del Estado, ya que ésta en su artículo 1° establece que la administración del Estado esta constituida por diferentes órganos y servicios públicos creados para el cumplimiento de la función administrativa y las empresas públicas creadas por ley. Además, dichas empresas se rigen por sus leyes orgánicas.

- Preparación de pedidos
- Organización y control de las existencias
- Expedición

2.6.2.1 Recepción de Productos

La recepción de productos abarca el conjunto de tareas que se realizan antes de la llegada de los productos al almacén, desde la entrada hasta después que llegan. Es así que, la recepción se puede separar en las siguientes fases:

- Antes de la llegada

Antes de la llegada de los productos se deberá disponer de la documentación necesaria, tanto la originada por el área de aprovisionamiento en la que constan los pedidos con detalle respectivo como los documentos al área de ventas con los datos de los clientes y con toda la documentación aduanera correspondiente al tipo de destinación aduanera.

- Llegada de los productos

Este es un momento muy importante, ya que se traspasa la custodia y propiedad de la mercancía del proveedor al cliente, es en este momento cuando se verifica el

pedido, es decir, se verifican si los artículos recibidos corresponden con los que constan en los documentos que corroboran el traspaso de propiedad de los mismos. Asimismo deberá procederse a la devolución de aquellos productos que no reúnan las condiciones estipuladas.

- Después de la llegada

Una vez que se han recibido los productos, se procede al control e inspección de los mismos, en lo que se refiere a calidad y se ajusta a las condiciones estipuladas en el contrato de compraventa. Finalizadas el control y la inspección se repaletiza la mercancía si procede y se le asignan los códigos internos del almacén, emplazándola en su ubicación definitiva.

2.6.2.2. Almacenaje y manutención

Entre las actividades realizadas en el propio almacén podemos distinguir las correspondientes al almacenaje propiamente tal y a la manutención de los productos.

- Almacenaje

Se refiere a la principal actividad realizada en un almacén extraportuario y consiste en mantener con un tratamiento especializado las mercancías de forma

sistemática y llevar un control a largo plazo, pero es menester señalar que esta función no añade valor al producto.

El almacenaje requiere de recursos que generan los siguientes costos asociados:

- ❖ La maquinaria y las instalaciones se suponen una serie de inversiones, generando costes, tales como el valor de adquisición y el mantenimiento de los equipos de transporte interno, las estanterías y las instalaciones en general.
- ❖ La obsolescencia que consiste en la depreciación del valor que sufren los productos almacenados como consecuencia de la irrupción de mercado de productos nuevos.
- ❖ El inmovilizado que, consiste en el valor del espacio o de la nave destinada al almacenamiento de los productos y de los equipos y productos industriales.
- ❖ Los recursos humanos, el conjunto de personas que trabajan en el almacén, dedicados a la conservación y mantenimiento de los productos y de los equipos que conforman el inmovilizado.
- ❖ El coste financiero que implica el valor del capital humano en los procesos ejecutados en el almacén.

- ❖ Los costes informáticos que significa la gestión de almacén, que de acuerdo a los expertos abarcan el 5%

- Manutención

La manutención o manejo de mercancías se refiere a la función que desempeñan los operarios del almacén empleando los equipos e instalaciones para manipular y almacenar los productos con el fin de alcanzar una serie de objetivos y un espacio determinado.

Las operaciones de manutención pueden ser simples o complejas. Las operaciones simples se caracterizan por realizarse manualmente y en ellas se manipula un número reducido de productos. En tanto que las operaciones de manutención complejas se caracterizan por la incorporación de equipos automatizados que manejan grandes volúmenes y pesos de productos, tales como las operaciones de estiba que se realizan en un buque portacontenedores.

2.6.2.3. Preparación de Pedidos

Este proceso es también conocido en inglés como *picking* y se refiere principalmente a la separación de una unidad de carga de un conjunto de productos con el fin de constituir otra unidad correspondiente a la solicitud del cliente. Una vez preparada la unidad se acondicionará y embalará adecuadamente.

La preparación de pedido tiene un coste más elevado que el resto de las actividades que se desarrollan en el almacén, debido a que:

- ❖ Los costes de manutención recaen siempre sobre las unidades individualizadas y no sobre la carga agrupada.
- ❖ La mecanización de esta operación es compleja y no llega a automatizarse por completo.
- ❖ En la mayoría de las ocasiones las unidades de expedición no coinciden con las recibidas; las primeras suelen inferiores a las segundas. Generalmente en los almacenes se suelen recibir paletas completas de productos y se expiden cajas o medias paletas. Cuando las expediciones son de mayor volumen suelen prepararse paletas, pero de distintos productos, incrementando la tarea de manipulación.

2.6.2.4. Organización y Control de las Existencias

La organización y el control de las existencias dependerán del número de referencias a almacenar, de su rotación y del grado de automatización e informatización de los almacenes, entre otros. Independientemente de esto, para una buena organización y control se debe tener en cuenta donde ubicar la mercancía y cómo localizarla, para:

- ❖ Minimizar los costes correspondientes al manejo de las mercancías en lo que se refiere a la extracción y preparación de pedidos

- ❖ Maximizar la utilización del espacio

- ❖ Tener en cuenta algunas condiciones exigidas por los propios productos a almacenar, como seguridad e incompatibilidad entre los mismos.

Además de tener en cuenta las consideraciones anteriores, una buena organización y control de las existencias se basa principalmente en:

- ❖ La situación de las mercancías dentro del almacén, es decir, el sistema que se emplea para la distribución de existencias dentro del área de almacenaje.

- ❖ El modo de extraer los productos de su lugar de almacenamiento, con el objetivo de disminuir la manipulación de los mismos en el momento de preparar los pedidos requeridos por los clientes.

- ❖ La trazabilidad por lotes, es decir, el sistema mediante etiquetado y gestión de la información en diferentes soportes que permite introducir un producto en la cadena de suministros y poder averiguar cuál es el origen del stock.

2.6.2.5. Expedición

La expedición consiste en el acondicionamiento de los productos con la finalidad de que estos lleguen en perfecto estado y bajo las condiciones de entrega y transporte pactadas con el cliente. Las actividades que, de forma genérica se realizan dentro de esta fase son:

- ❖ El embalaje de la mercancía que consiste en proteger ésta, de los posibles daños ocasionados por la manipulación y transporte
- ❖ El precintado que pretende asegurar la protección de la mercancía y aumentar la consistencia de la carga.
- ❖ El etiquetado, es decir, las indicaciones que identifican la mercancía embalada, así como otro tipo de información de interés para su manipulación y conservación, o información de carácter logístico.
- ❖ La emisión de la documentación, ya que toda la información de la expedición de mercancías debe estar acompañada de una serie de documentos habituales que deben complementarse en toda la operación de compraventa.

2.6.3. Principales Zonas dentro del Almacén

El recinto del almacén se divide en distintas áreas, en las que se desarrollan unas actividades específicas. Según el tamaño y el tipo de almacén habrá unas zonas u otras. Pero dentro de las más habituales, podemos encontrar:

2.6.3.1. Zona de Descarga

Es el recinto donde se realizan las tareas de descarga de los vehículos que traen la mercancía procedente de los proveedores, principalmente, y de las devoluciones que realizan los clientes.

En este recinto se encuentran los muelles que, ocupan tanto la parte interna como la parte externa del almacén. Las zonas externas comprenden los accesos para los medios de transporte a su llegada, espacio suficiente para que los vehículos realicen sus maniobras oportunas, zonas para aparcar y el espacio reservado para su salida.

Cada vez más, esta zona requiere de equipamiento específico como es el caso de las rampas de carga. Estas se ajustan al medio de transporte, al nivelar la altura del muelle con la plataforma de carga del vehículo, lo que permite la descarga mediante carretillas, agilizando el proceso. También se impone la utilización de cubiertas que protegen la zona de las inclemencias del tiempo, asegurando así la integridad de los productos y evitando su posible deterioro.

2.6.3.2. Zona de Control de Entrada

Una vez descargada la mercancía ésta se traslada a un recinto donde se contrasta lo que ha llegado con los documentos correspondientes a lo solicitado. En primer lugar se realiza un control cuantitativo, en el que se comprueba el número de unidades que se han recibido. Posteriormente se hace un análisis cualitativo, para conocer el estado en que se encuentra la mercancía, el nivel de calidad, etc. Algunos productos exigen que se preparen salas especializadas y personal técnico para realizar este tipo de control como, por ejemplo, productos alimenticios, los elaborados por la industria química y farmacéutica.

2.6.3.3. Zona de envasado o reenvasado

Encontraremos esta zona en aquellos almacenes en los que se requiere volver a envasar o repaletizar; en unidades de distinto tamaño, las cargas recibidas, por exigencia del sistema de almacenaje, por razones de salubridad o simplemente para etiquetar los productos recibidos.

2.6.3.4 Zona de cuarentena

Sólo algunos almacenes tiene esta zona. En ella se depositan los productos que, por sus características especiales, la normativa exige que pasen algunos análisis previos al almacenamiento para conocer si están en buen estado o no. Hasta que no se realicen

esas pruebas el producto no se puede tocar ni almacenar. Una vez que haya superado los controles necesarios, se procederá a su almacenamiento definitivo. Los almacenes que suelen disponer de esta zona son los que almacenan productos farmacéuticos y agroalimentarios.

2.6.3.5. Zona de Almacenamiento

Se denomina zona de almacenamiento al espacio donde se almacenan los productos hasta el momento en que se extraen para proceder a su expedición.

En esta zona se diferencian 2 áreas:

- ❖ Un área que se destina al stock de reserva o en masa, desde donde se trasladan los productos a otras áreas donde se preparan para la expedición. Para ello se requieren equipos de almacenamiento específicos como, por ejemplo, la habilitación de los pasillos para la correcta manipulación de la mercancía.

- ❖ El área denominada de *picking*, que es donde se extraen los productos para su expedición. Se caracteriza porque los recorridos de la mercancía y el tiempo de preparación del pedido son as cortos. En esta zona se emplean equipos de manutención específicos, que facilitan al operario la realización de tareas de *picking*.

2.6.3.6. Zona de Consolidación

Este espacio está destinado a reunir el conjunto de tareas y productos variados correspondientes a un mismo pedido. En algunos almacenes esta zona no existe, por lo que la tarea de reagrupamiento de los productos destinados a un mismo cliente la realiza, generalmente, la empresa de transporte.

2.6.3.7. Zona de Embalaje para la Expedición

En esta zona se procede al embalaje del conjunto de mercancías dispuestas para ser servidas al cliente. Este embalaje puede ser manual o bien se puede realizar a través de equipos automatizados. En algunos almacenes en que no existe esta área, el embalaje se realiza en la zona de consolidación. Es importante que la zona de almacenamiento esté próxima a los utensilios de envasado y disponer de medios informáticos para la edición de etiquetas y confección de listados.

2.6.3.8. Zona de Control de Salida

En este recinto se verifica que las mercancías relacionadas en el pedido se corresponden con las referencias se han preparado para servir al cliente y si la cantidad de productos coincide con la solicitada. La tarea de control se puede agilizar mediante la incorporación a los productos de etiquetas provistas de un código de barras, así el

operario recogerá información de las mismas mediante un lector óptico con el fin de comprobar que la unidad de expedición es correcta.

2.6.3.9. Zona de Espera

Esta zona se reserva en algunos almacenes para hacer frete a diversos imprevistos, tales como la rapidez o lentitud en la preparación de las mercancías que pueden ocasionar adelantos o retrasos a la hora de cargar los medios de transporte, o el retraso del transportista en el momento de cargar. La superficie reservada para esta área debe ser igual a la plataforma del vehículo que vaya a cargar la mercancía. Se señala con una raya blanca pintada en el suelo para delimitar la zona, con el fin de facilitar la tarea a los operarios de las carretillas y evitar así que se produzca cualquier desorden.

2.6.3.10. Zona Técnica

Es la zona destinada a cargar las baterías de los medios de transporte interno y la zona de mantenimiento de las carretillas. También se trata de una sala para los elementos informáticos y donde se puede realizar la distribución eléctrica del almacén, según su magnitud, pudiéndose incluso incluir en este espacio una subestación de tensión media. Es además un espacio destinado para los elementos deficientes como pallets, embalajes, etc.

2.6.3.11. Zona Administrativa

Es el espacio destinado a las oficinas del almacén, donde encontramos al responsable del almacén, a los administrativos, la recepción, el espacio para atender a los transportistas, etc.

2.6.3.12 Zona de servicios

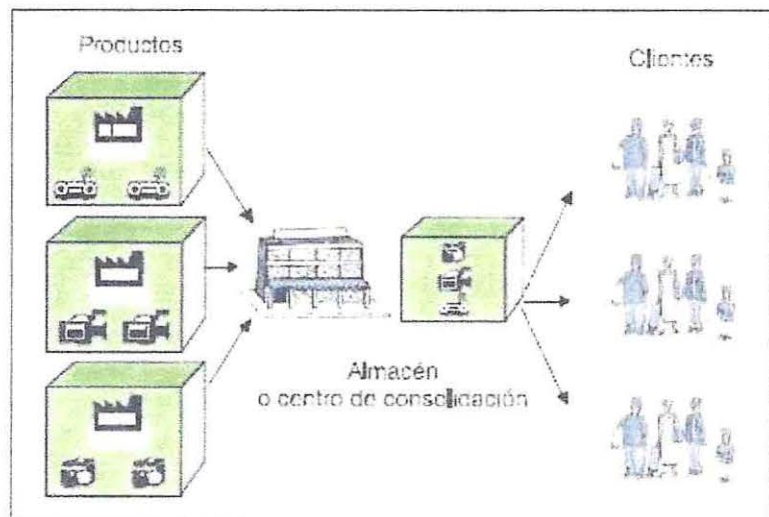
Esta zona estará destinada a cubrir ciertas necesidades del personal que trabaja en el almacén. Allí encontraremos los vestuarios y aseos, el comedor, la zona de descanso, la sala de reuniones, etc.

2.6.4. Tipos de almacenes

Por regla general, toda actividad empresarial requiere la existencia de almacenes. Cada tipo de almacén tiene una serie de características diferentes, que nos sirven para poderlos clasificar y agruparlos de acuerdo a diferentes criterios.

2.6.4.1 Según su función en la red logística, se pueden distinguir:

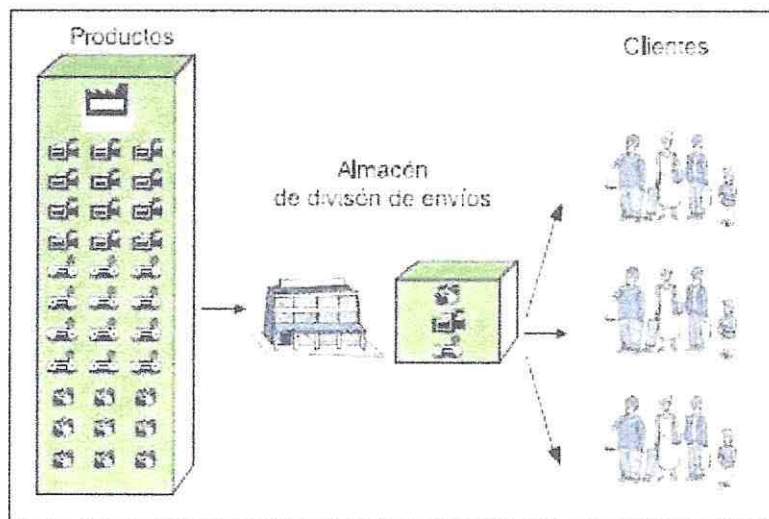
- Almacén de consolidación



Fuente: *El almacén en la cadena Logística* Ed. McGraw Hill

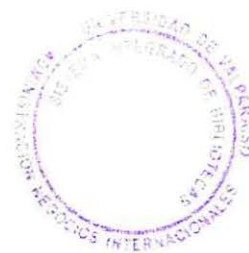
Es el almacén en el que se concentra una serie de pequeños pedidos de diferentes proveedores, para agruparlos y así realizar un envío de mayor volumen. Este tipo de almacén tiene la ventaja que reduce los costes de transporte al agrupar varios pedidos en uno de mayor tamaño, favoreciendo el flujo de producto hacia el cliente.

- Almacén de división de envíos



Fuente: El almacén en la cadena Logística Ed. McGraw Hill

Es el almacén en que se realiza la función contraria a la del caso anterior, es decir, cuando un pedido es de gran volumen para enviarlo a cliente, en este almacén se divide para realizar envíos de menos tamaño.



2.6.4.2 *Según su situación geográfica y la actividad que realicen*

- Almacén Central

Es el almacén más próximo a los centros productivos con el fin de disminuir los costos. Una de las funciones que tiene este tipo de almacén es suministrar productos a los almacenes regionales. Se caracteriza porque en él se manipulan unidades de carga completas, como los pallets.

- Almacén regional

Es el almacén que se localiza cerca de los lugares donde se van a consumir los productos. Se caracteriza por su especial diseño: adecuado para recibir grandes vehículos para la descarga de mercancía y con una zona de expedición menor. La ruta de distribución de los productos del almacén a los centros de consumo no debe ser superior a un día.

- Almacén de Transito

Se trata se trata un recinto especialmente acondicionado para la recepción y expedición rápida de productos.

Se suele localizar en algún punto intermedio entre el almacén regional y el lugar de consumo, cuando entre ambos hay una distancia que se tarda en cubrir un tiempo superior a un día. Suele aplicar equipos y sistemas de almacenaje sencillos.

2.6.4.3. Según tratamiento fiscal que reciben productos a almacenar

- Almacén con productos en régimen fiscal general

Es aquel en el los productos almacenados no gozan de exenciones fiscales, por lo que se les aplican los impuestos vigentes y de forma general.

- Almacén con productos en régimen fiscal especial

Es el almacén cuyos productos están exentos de impuestos ordinarios mientras estén situados en ese espacio en concreto; un ejemplo de ello son las zonas francas, los depósitos aduaneros, etc.

2.6.4.4. *Según el recinto del Almacén*

- Almacén abierto

Es aquel que no requiere ninguna edificación, la superficie destinada a almacenaje, al igual que los pasillos, queda delimitada por una valla, o bien por números o señales pintadas. Debe almacenarse productos que no se deterioren cuando estén expuestos a la intemperie.

- Almacén cubierto

Es el almacén cuya área destinada al depósito de los productos es constituida por un edificio o nave que los protege. En ocasiones hay productos que necesitan estar protegidos de la luz, tener unas condiciones térmicas especiales, etc. por lo que debe existir un edificio adecuado para estos casos.

2.6.4.5. *Según el grado de Mecanización*; podemos distinguir tipos de almacenes, en función de cómo se manipulen los productos, se usen los equipos y se apliquen los sistemas de almacenaje:

- Almacén convencional

Es aquel cuyo equipamiento máximo de almacenaje consiste en estanterías para el depósito de pallets, con carretillas de mástil retráctil. Esto influirá en las dimensiones

del almacén, cuya altura oscilara entre 6 y 7 mts; además deberá tener pasillos anchos para que se discurran sin dificultad las carretillas.

- Almacén Mecanizado

Es el almacén en el que la manipulación de productos se realiza mediante equipos automatizados, por lo que reduce al mínimo la actividad realizada por los trabajadores. Su altura sobrepasa los 10 mts, por lo que permite almacenar mayor volumen de productos. Todo esto requiere que las unidades de carga tengan las mismas dimensiones.

2.6.5. Regímenes de Almacenes

Los almacenes se pueden clasificar también de acuerdo al tratamiento fiscal que reciben los productos en ellos almacenados. Es así que entre estos podemos encontrar:

- Depósito aduanero
- Zona o depósito franco
- Local autorizado

2.6.5.1. *Deposito Aduanero*

El depósito aduanero es un complejo legal que se utiliza para dar cobertura a determinadas situaciones que surgen en el comercio internacional. Cuando se realiza una importación y el propietario desconoce cuál va a ser el destino final de las mercancías que ha comprado fuera de las fronteras.

El depósito aduanero no está vinculado a un espacio físico en concreto. Únicamente necesita como requisito que sea reconocido como tal por las autoridades aduaneras y sometido al control de estas.

El tipo de mercancías que pueden estar sometidas a este tipo de almacenamiento son principalmente mercancías provenientes del extranjero. Dependiendo de cuál sea el uso, se pueden encontrar dos tipos de depósito aduanero:

- *Depósito Aduanero Público*

Si el uso de las instalaciones sólo está restringido al cumplimiento de la normativa de aplicación a este régimen aduanero, podrá ser utilizado por cualquier sujeto para depositar las mercancías.

- *Depósito Aduanero Privado*

En este caso, el almacenamiento está reservado únicamente para las mercancías de aquel que posea autorización para gestionar el depósito.

2.6.5.2. Zona Franca

Se considera zona franca al espacio delimitado geográficamente como libre de aplicación de medidas de política comercial o arancelaria nacional.

Las zonas francas suelen constituirse principalmente en puertos marítimos y suele inducir a confundir zona franca con puerto franco. La diferencia entre ambos radica en que en un puerto franco la legislación permite la residencia de población, en cambio en la zona franca sólo está permitida la actividad industrial y comercial, pero no la residencia.

Dentro de la zona franca es posible distinguir dos tipos de almacén, estos son:

- Comercial

Es el almacén en el que se permite, exclusivamente que, las mercancías allí almacenadas sean objeto de transacciones de carácter comercial y no se permiten en otras operaciones que las estrictamente necesarias para el mantenimiento de su estado.

- Industrial

Es el almacén en el que se permite la realización de transformaciones simples o incluso de transformaciones más completas.

CAPÍTULO III: ANÁLISIS ESTADÍSTICO DEL COMERCIO EXTERIOR Y SU IMPLICANCIA EN LA GESTIÓN DE ALMACENES.

3.1. *Análisis del Comercio Exterior en la Región de Valparaíso*

El comercio exterior chileno experimenta un periodo de auge, por lo que existe una alta demanda portuaria en el Puerto Valparaíso y de San Antonio; distinguiéndose entre ambos que a Valparaíso arriba mayormente carga palletizada proveniente de Estados Unidos y Europa, mientras que San Antonio se destaca por ser un Puerto granelero, de elección de chinos y asiáticos. A esta situación se añaden las diversas transformaciones que se han gestado en la industria naviera además de las proyecciones estimadas para los próximos años.

Se espera que la demanda en la Quinta Región de Chile durante los próximos 20 años crezca en promedio entre un 5 y 7%, con un alza sustancial en la contenedorización de la carga. Mientras, Valparaíso tendría un crecimiento del 6 al 8 %, con una participación en este mercado entre el 55 y 60 por ciento²¹.

La expectativa de tonelaje en la Quinta Región para el año 2015 es de 25 a 30 millones de toneladas. Mientras, el esperado en Puerto Valparaíso se encontraría entre 16 y 18.5 millones.

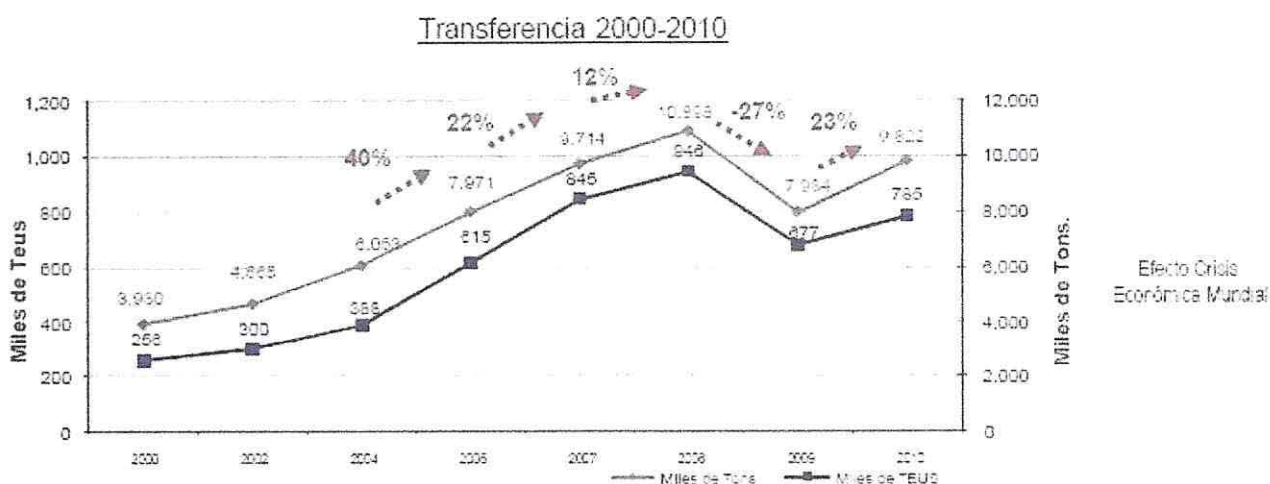
Valparaíso es el puerto de Chile con las más altas proyecciones en demanda y movimiento de carga a futuro. Y se espera que una vez que entre en operación el

²¹ Empresa Portuaria de Valparaíso www.epv.cl

http://www.epv.cl/contenido/desarrollo_proyectos/terminal2.asp. 23-12-2012; 20:03 PM

Terminal 2, el Puerto Valparaíso aumentará entre un 70 y 73% su capacidad de movimiento de carga y de una manera más eficiente.

A continuación se presenta una gráfica que muestra el aumento sustancial de la transferencia de carga entre el año 2000 y 2010, incluyendo el efecto de la crisis subpryme.



*Fuente: Empresa Portuaria de Valparaíso, sobre la base de datos de la ampliación
del espigón 2 de Valparaíso*

De esta gráfica se puede extraer como la transferencia de carga ha ido en aumento sostenido, desde 3930 ton movilizadas en el año 2000 hasta 9822 ton en 2010, alcanzando un pick de 10898 en 2008, a cual sólo se vio afectada por la crisis subpryme en 2009, haciéndola caer a 7894 ton, sobre todo teniendo en cuenta que uno de los mayores socios comerciales de Chile es Estados Unidos.

No obstante la tendencia sigue siendo al alza, y según cifras de Cepal la participación de Valparaíso en cuanto a las operaciones logísticas en el comercio exterior se puede resumir de la siguiente manera:

- Valparaíso abarca el 12% del Tráfico contenedores de la Costa Oeste de Sudamérica
- Representa el 29% del Comercio Exterior de carga general a nivel nacional
- A nivel regional compromete el 50% del Comercio Exterior de carga general, esto es mayormente carga palletizada, como se mencionara anteriormente
- Constituye el 25% del Tráfico de contenedores del país, esto en otras cifras corresponde al 48% del tráfico de contenedores a nivel regional, de ahí que radique la importancia fundamental de contar con almacenes extraportuarios adaptados a las incrementales necesidades que van surgiendo del aumento continuo de las transacciones comerciales con el extranjero.

3.2. Análisis del Comercio Exterior en el país

El cálculo estadístico del movimiento de carga transferida en el país, ya sea a nivel de importaciones, exportaciones y balanza de pagos, es generado por el Banco Central de Chile, quien elabora un informe anual con todas las importaciones y exportaciones efectuadas, por cada trimestre y por cada tipo de carga.

De esta manera, para el cálculo de las exportaciones el Banco Central utiliza la declaración única de salida emitida por el Servicio Nacional de Aduanas, sujetos a algunos ajustes, tales como revalorizaciones de las zonas francas, los valores de los productos embarcados con precios provisionales y la eliminación de exportaciones de servicios que generan declaraciones de salidas.

Por otra parte, las importaciones clasificadas según tipo de bien, se generan a partir de las mismas cifras publicadas por el Banco Central, no obstante a esto se suman algunas partidas a la declaración de ingreso tales como las importaciones de zona franca, las de carácter reservado tomadas del balance extrapresupuestario y el Gobierno Central. A esto se le restan las compras de organismos internacionales y algunas compras de bienes ya provistas como servicios.

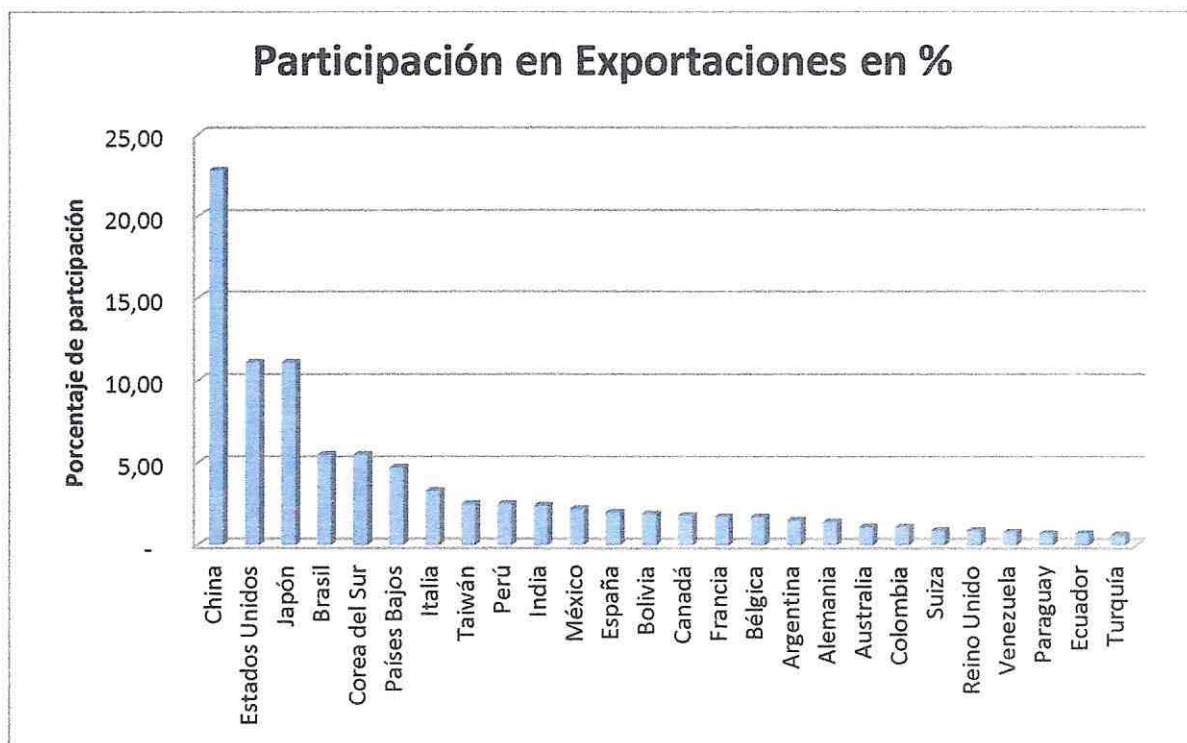
A continuación se presenta un cuadro con la participación en exportaciones y la previsión del PIB 2012 y 2013, elaborado por la DIRECON, del cual se desprende una gráfica que señala a los principales socios comerciales en las exportaciones de forma porcentual.

3.2.1. Participación en Exportaciones y previsiones de crecimiento de PIB

	Participación en Exportaciones	Previsión Crecimiento PIB	
		2012	2013
China	22,8%	8,23	8,79
Estados Unidos	11,1%	2,11	2,37
Japón	11,1%	2,04	1,71
Brasil	5,5%	3,03	4,15
Corea del Sur	5,5%	3,55	3,95
Países Bajos	4,7%	-0,50	0,82
Italia	3,3%	-1,91	-0,29
Taiwán	2,5%	3,58	4,71
Perú	2,5%	5,51	6,03
India	2,4%	6,86	7,29
México	2,2%	3,60	3,65
España	2,0%	-1,83	0,13
Bolivia	1,9%	5,00	5,00
Canadá	1,8%	2,06	2,16
Francia	1,7%	0,48	1,01
Bélgica	1,7%	0,01	0,83
Argentina	1,5%	4,22	3,98
Alemania	1,4%	0,62	1,47

Australia	1,1%	3,03	3,50
Colombia	1,1%	4,72	4,43
Suiza	0,9%	0,81	1,73
Reino Unido	0,9%	0,82	2,03
Venezuela	0,8%	4,74	3,20
Paraguay	0,7%	-1,50	8,55
Ecuador	0,7%	4,45	3,89
Turquía	0,6%	2,29	3,17

Fuente: Departamento de Estudios, DIRECON, sobre la base de datos del Banco Central de Chile y del Fondo Monetario Internacional.



Fuente: Elaboración Propia

A partir de la información proporcionada por la DIRECON y la gráfica planteada se logra apreciar que la mayor participación la posee China, con el 22,8%, seguido por Estados Unidos y Japón quienes compartieron durante el 2012 la misma participación del 11,1 %. En tanto que con quienes menos transacciones comerciales se efectuaron nos encontramos con Paraguay (0,7%), Ecuador (0,7%) y Turquía (0,6%).

Para el 2013, las estimaciones que se aprecian, apuntan a que la economía mundial se expandiría en torno al 4% pronosticándose un mayor dinamismo para la mayoría de los socios comerciales de Chile, especialmente para China y Estados Unidos.

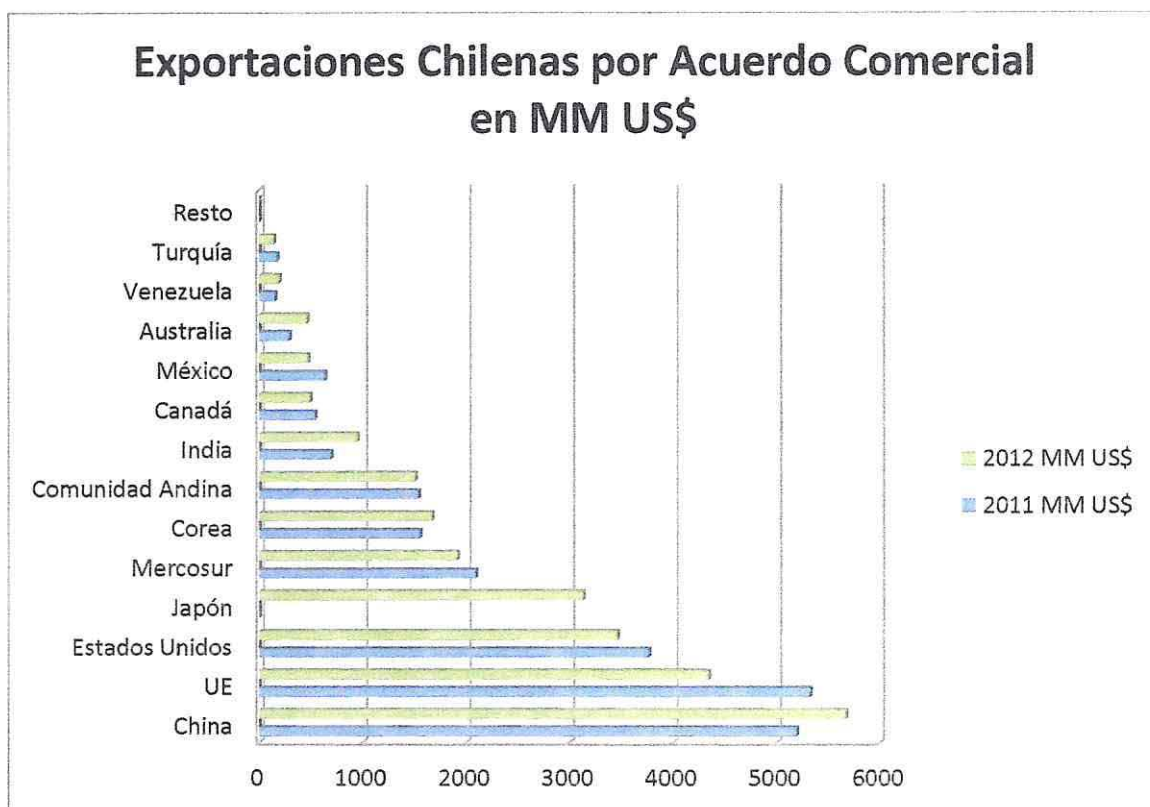
Este crecimiento implicaría una demanda externa más robustecida que en 2012, reflejándose en el aumento de exportaciones.

A continuación se presenta un cuadro comparativo entre al año 2011 y 2012, en cuanto a las exportaciones realizadas con países con los cuales existe un acuerdo comercial vigente, en cantidades de millones de dólares, su participación porcentual y la variación que significó entre 2011 y 2012, de cual generamos una grafica, donde se aprecia de mejor forma la relevancia cuantitativa de cada socio en las exportaciones.

3.2.1.1. Exportaciones Chilenas por Acuerdo Comercial en MM US\$

	2011		2012		Variación %
	MM US\$	Participación	MM US\$	Participación	2011-2012
China	5.199	18,9%	5.676	20,9%	9,2%
UE	5.331	19,4%	4.346	16,0%	-18,5%
Estados Unidos	3.771	13,7%	3.468	12,8%	-8,0%
Japón	3.08	11,2%	3.137	11,6%	1,8%
Mercosur	2.099	7,6%	1.923	7,1%	-8,4%
Corea	1.557	5,7%	1.676	6,2%	7,6%
Comunidad Andina	1.543	5,6%	1.516	5,6%	-1,8%
India	698	2,5%	954	3,5%	36,6%
Canadá	542	2,0%	494	1,8%	-8,8%
México	641	2,3%	475	1,7%	-25,9%
Australia	294	1,1%	466	1,7%	58,5%
Venezuela	154	0,6%	196	0,7%	27,6%
a	173	0,6%	144	0,5%	-16,8%
Resto	2.38	8,7%	2.69	9,9%	13,0%
Total Exportaciones de Chile	27.463	100%	27.16	100%	-1,1%

Fuente: Departamento de Estudios, DIRECON (mayo 2012) sobre la base de cifras del Banco Central de Chile



Fuente: Elaboración Propia

A partir de estos datos podemos observar que a nivel sectorial, Estados Unidos, permaneció posicionándose como el primordial destino de las exportaciones nacionales, concentrándose en un 40% de la estimación total de lo exportado. En tanto que, la Unión Europea es el segundo socio en importancia, consiguiendo una participación que bordea el 21% de las exportaciones totales.

En términos de diligencia, se acentúa el acrecentamiento de un 108% que tales envíos registran al mercado chino, resultado que significa posicionarse como el tercer

destino de las ventas del sector tras concentrar un 8,7% del total de las exportaciones. Esta dinámica se puede traducir en las mayores compras que China realizó de fruta fresca desde el mercado local, alcanzando una expansión anual que superó el 120% con montos por US\$ 224 millones.

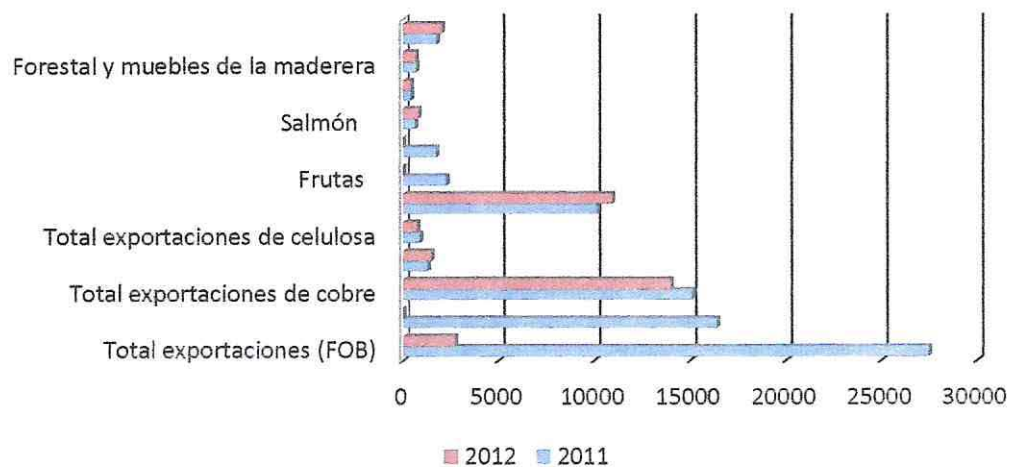
Para mostrar de manera más específica el tipo de exportaciones a que corresponden las efectuadas durante 2012, se presenta un cuadro que va desde enero de 2011 a abril de 2012 con el total de las exportaciones (FOB) y el total de las importaciones (CIF) efectuadas en este periodo, la cual se traduce en una grafica que luego de señalados los datos se procederá a explicar.

3.2.1.2. Comercio Exterior de Chile Enero – Abril 2011/ 2012 (MM US\$)

	Enero-	Abril	Variación Anual
	2011	2012	
Total exportaciones (FOB)	27.463	27.16	-1,1%
Total exportaciones mineras	16.399	15.482	-5,6%
Total exportaciones de cobre	15.094	13.979	-7,4%
Total exportaciones resto minería	1.305	1.504	15,2%
Total exportaciones de celulosa	887	743	-16,3%
Total exportaciones no mineras ni celulosa	10.177	10.935	7,4%
Frutas	2.302	2.412	4,8%
Alimentos procesados sin salmón	1.744	1.818	4,2%
Salmón	648	815	25,8%
Vino embotellado	431	414	-3,9%
Forestal y muebles de la maderera	704	673	-4,4%
Químicos	1.788	2.035	13,8%
Productos metálicos, maquinaria y equipo	822	960	16,8%
Total importaciones (CIF)	22.932	24.753	7,9%
Bienes intermedios	13.055	14.499	11,1%
Petróleo	2.134	2.027	-5,0%
Bienes de consumo	5.936	6399	7,8%
Bienes de capital	3.941	3.855	-2,2%
Total importaciones (FOB)	21.577	23.326	8,1%
Saldo Balanza Comercial (FOB)	5.886	3.834	-35%

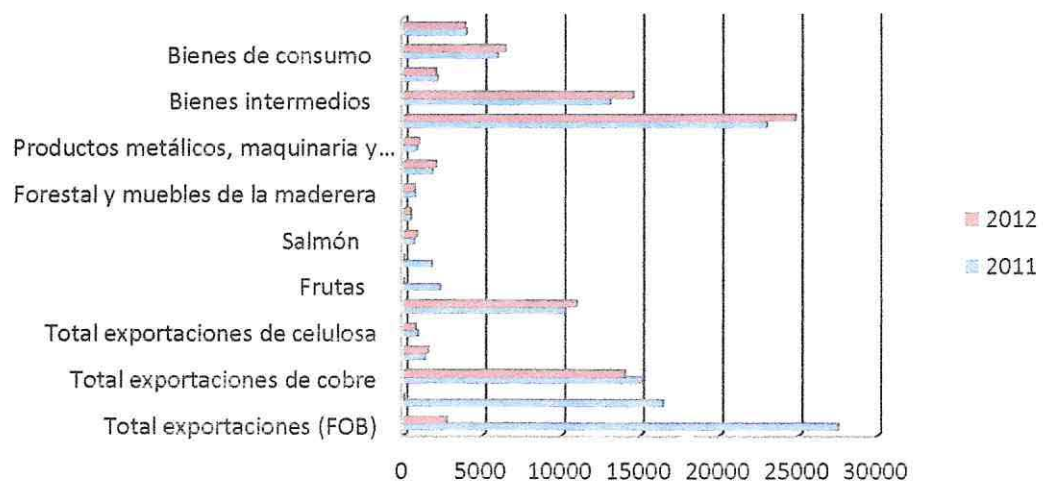
Fuente: Departamento de Estudios, DIRECON, sobre la base de datos del Banco Central de Chile.

Total Exportaciones (FOB) en MM US\$



Fuente: Elaboración Propia

Total Importaciones (CIF) en MM US\$



Fuente: Elaboración Propia

De la información presentada, tanto a nivel tabular y grafico se aprecia que los productos de no cobre acumulan a abril ventas por US\$ 13.181 millones, cuyo nivel sobresale en un 6,6% a los registros de igual periodo en el año 2011. Destacan, primordialmente las exportaciones de salmón con montos de US\$ 815 millones y una expansión anual de un 25,8% de las exportaciones. Esta tendencia es equivalente a la demostrada por las exportaciones de químicos y productos metálicos, maquinarias y equipos tras crecer un 13,8% y 16,8%, respectivamente con envíos que sobrepasaron en su conjunto los US\$ 2.900 millones. Así también el vino embotellado y los productos forestales prueban un retroceso en sus envíos, tras acumular a abril exportaciones por US\$ 414 millones y US\$ 673 millones, en cada caso.

Por otra parte, las importaciones de bienes intermedios son las que evidencian el mayor incremento tras propagarse en un 11,1% anual y totalizar US\$ 14.499 millones, liderando las internaciones nacionales por tipo de bien.

Así, se observa que las importaciones ascendieron a US\$ 24.753 con una expansión anual de 7,9%, este crecimiento obedece básicamente a las compras de bienes intermedios, relacionadas a las mayores internaciones de productos energéticos exceptuando el petróleo con totales por US\$ 3.781 millones, un 26% más que los registros de 2011. En el mismo periodo, las internaciones de petróleo retrocedieron un 5% lo que respondió a la caída de un 18% en el volumen internado (2,5 millones de toneladas), en un contexto en que el precio del commodity experimento un crecimiento de un 16% anual en 2012.

Las compras externas de bienes de consumo, por su parte, alcanzaron totales cercanos a los US\$ 6.400 millones, un 7,8% más que hace un año. Las internaciones de bienes de capital, en tanto, no logran superar los niveles del primer cuatrimestre de 2011, periodo en que alcanza su máximo registro histórico.

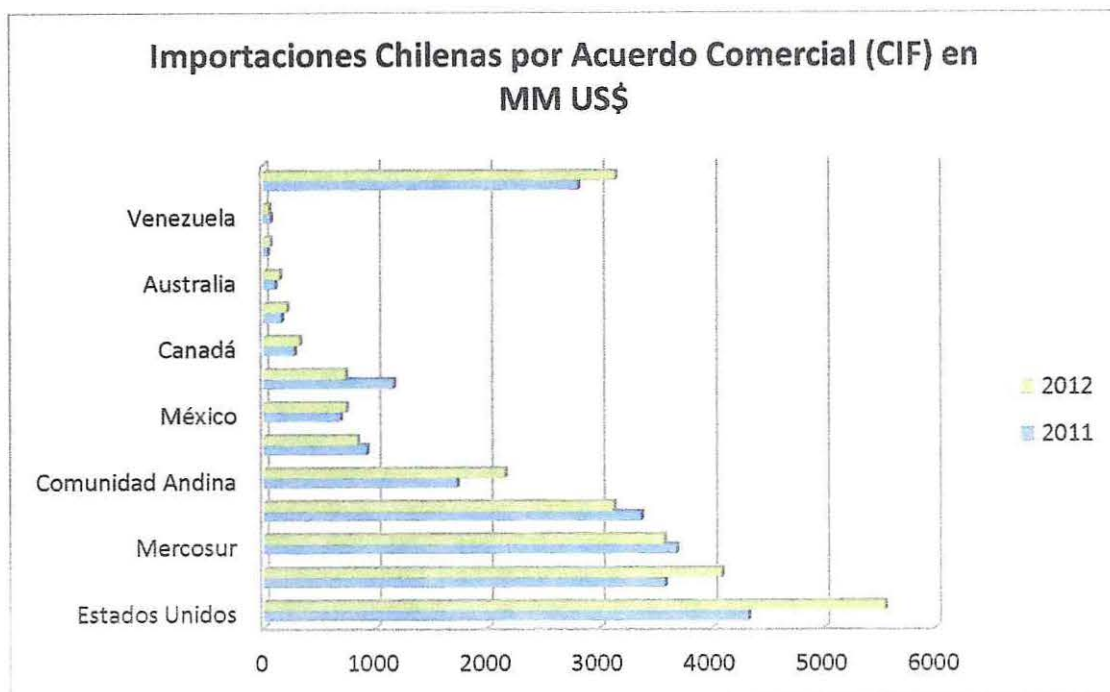
A continuación se presenta un cuadro comparativo entre el año 2011 y 2012, en cuanto a las importaciones realizadas con países con los cuales existe un acuerdo comercial vigente, en cantidades de millones de dólares, su participación porcentual y la variación que significó entre 2011 y 2012, de cual generamos una grafica, donde se aprecia de mejor forma la relevancia cuantitativa de cada socio en las importaciones.

3.2.2. Importaciones Chilenas por Acuerdo Comercial (CIF)

	2011		2012		Variación %
	MM US\$	Participación	MM US\$	Participación	2011-2012
Estados Unidos	4.324	18,9%	5.548	22,4%	28,3%
China	3.584	15,6%	4.088	16,5%	14,1%
Mercosur	3.686	16,1%	3.576	14,4%	-3,0%
UE	3.374	14,7%	3.126	12,6%	-7,3%
Comunidad Andina	1.729	7,5%	2.154	8,7%	24,6%
Corea	924	4,0%	841	3,4%	-9,0%
México	689	3,0%	743	3,0%	7,8%
Japón	1.162	5,1%	735	3,0%	-36,7%
Canadá	277	1,2%	322	1,3%	16,1%
India	160	0,7%	211	0,9%	32,4%
Australia	106	0,5%	148	0,6%	39,5%
Turquía	39	0,2%	65	0,3%	66,0%
Venezuela	68	0,3%	54	0,2%	-21,1%
Resto	2.809	12,2%	3.143	12,7%	11,9%
Total Importaciones de Chile	22.932	100%	24.753	100%	8%

Fuente: Departamento de Estudios, DIRECON (mayo 2012) sobre la base de cifras del

Banco Central de Chile



Fuente: Elaboración Propia

De la información presentada se logra apreciar que durante 2012, el 75% de las importaciones chilenas provino desde cinco mercados, todos ellos países o bloques con Acuerdos Comerciales. Estados Unidos se posicionó como el más importante suministrador concentrando un 22,4% del valor total de las importaciones nacionales, con internaciones que sumaron US\$ 5.548 millones. A este nivel de importaciones le siguieron en importancia las provenientes de China y Mercosur con ventas al mercado local por US\$ 4.088 millones y US\$ 3.576 millones, respectivamente.

Por lo cual se puede aseverar que destacan el dinamismo de las importaciones realizadas desde Estados Unidos, China y los países de la Comunidad Andina, desempeño que les valió acrecentar cuantiosamente su colaboración en relación al año 2011. Es así que China pasó de ser el tercer suministrador durante el primer cuatrimestre de 2011 a ser el segundo en igual periodo de 2012, superando al Mercosur. Esto responde principalmente a la mayor internación de bienes de consumo provenientes desde el mercado chino, con incrementos anuales que alcanzaron el 14% en relación a los registros de hace un año.

Por tipo de bien, recalcan las compras de bienes intermedios perpetradas desde Estados Unidos quien suministró un 27% del total, seguido de Mercosur con un 17%. De igual forma, la Comunidad Andina (14%) y la Unión Europea (10%) aparecen como importantes orígenes de las compras que Chile hace de este tipo de mercancías. Dentro de las compras de bienes intermedios realizadas desde Estados Unidos, destaca la importación de productos energéticos exceptuando el petróleo, mercado desde el cual provino un 61% del total comprado en el periodo, lo que en términos de nivel implicó la internación de US\$ 2.318 millones.

En el caso de los países del Mercosur, son tanto las compras de petróleo como las de otros bienes intermedios, las que hacen que este bloque comercial lidere en esta clase de bien, tras centralizar en cada caso un 48% y un 16% del total comprado. Por su parte, es desde el mercado chino de dónde provino un 37% del total comprado de bienes de consumo, ello tras importarse desde dicho socio comercial US\$ 2.383 millones. Le siguen en estos términos los países del Mercosur con ventas por US\$ 796 millones y una

participación de un 12%. No obstante los bienes de capital comprados en 2012 provinieron principalmente desde la Unión Europea, Estados Unidos y China, mercados que proporcionaron en su conjunto un 65% del total comprado al mercado externo.

3.2.3. Relación entre importaciones y exportaciones con los almacenes.

Como ya se ha mencionado en capítulos anteriores la importancia del almacén en la cadena logística, está dada en que toda la carga, sin excepción alguna en cuanto a su destinación aduanera, debe ser conservada bajo condiciones que permitan una mantención adecuada para llegar al destino presupuestado, en el momento convenido por las partes que se han comprometido previamente bajo un acuerdo de carácter internacional y que ambas deben cumplir, ya sea enviando o recibiendo lo requerido.

De este modo es que, Chile se ha posicionado a nivel mundial como un buen socio para este tipo de transacciones de carácter internacional, ya que respeta y cumple con los acuerdos comerciales, además de contar con los actores idóneos para tales efectos, dentro de los cuales figuran los almacenes con un gran nivel de importancia, ya que si la operación dentro del almacén es ineficaz los tiempos no son los esperados, por lo cual se elevan los costos y se encarece el proceso, restando competitividad a nivel internacional.

Cuando se mira al almacén como un eslabón de la cadena logística, las empresas navieras, las grandes productoras de bienes exportables así como las importadoras relevantes y embarcadores, dependen en forma crítica de los rendimientos y costos de

transferencia de carga y su accesibilidad. Ello genera fuertes incentivos a participar en esa operación a fin de asegurar eficiencia y reducir así el costo total de la cadena de transporte.

Respecto a los sistemas portuarios de la región, existe un importante impulso a la modernización de los puertos de Perú y Ecuador, los que compiten directamente con los puertos nacionales en la carga proveniente de Sudamérica, por lo que a nivel nacional se debe actuar de manera organizada y proactivamente, de manera que el sistema portuario nacional no pierda competitividad ante la competencia que representan estos puertos, mas aun teniendo en cuenta que las estadísticas indican que la tendencia comercial chilena, a pesar de la crisis mundial, sigue siendo al alza.

CONCLUSIONES

De acuerdo a la unidad de servicios de infraestructura DRNI CEPAL, del 2012 de Naciones Unidas, el Puerto de Valparaíso se ubica en el lugar número 12 del ranking mundial de contenedorización con un nivel de 8.958.510 teus²² de carga movilizada, en tanto que San Antonio abarca 550.520 teus, información que nos sirve para valorizar el grado de participación e incidencia que tiene Sitrans en el comercio.

En Anexos se presenta un cuadro en US\$ con la carga movilizada por Sitrans Curauma sólo en la bodega extraportuaria, durante el año 2012, por mes y por cliente, donde sólo se indica en un ítem el total de carga movilizada en teus, sin detallarla; esto a petición de quienes la proporcionaron, por política de privacidad de la Empresa.

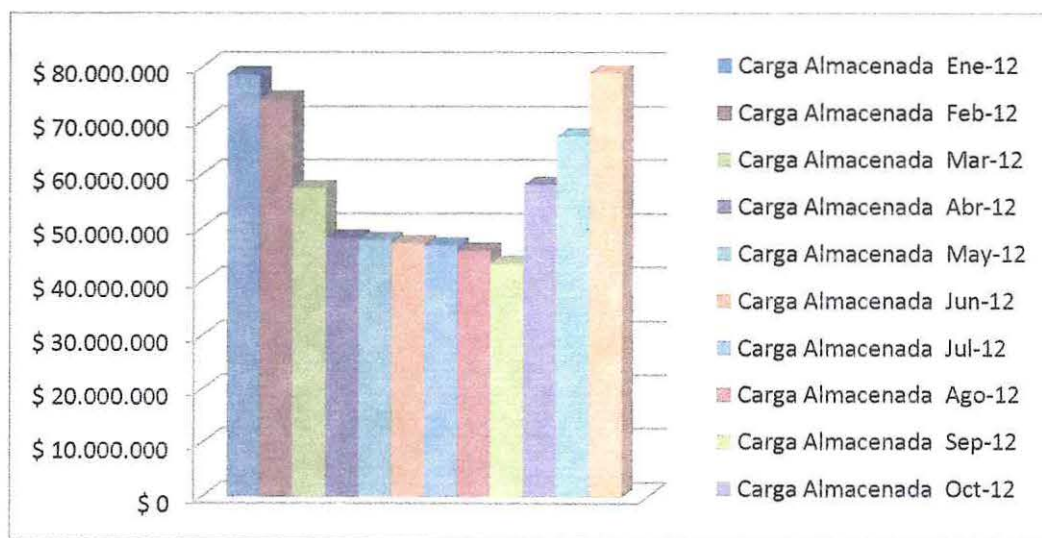
Es entonces que de los datos planteados, primero que todo, podemos concluir que el mayor movimiento de carga se efectuó durante los meses estivales, esto es Enero, Febrero, Octubre, Noviembre y Diciembre, alcanzando un pick de almacenaje en Diciembre con \$78.873.670. En tanto que en los meses correspondientes a la época de otoño-invierno, presentó menores niveles de carga almacenada, la cual alcanza un mínimo de \$ 43.373.346 en el mes de Septiembre.

²² Unidad de Medida que se refiere al acrónimo inglés Twenty foot equivalent unit; esto es el peso de un contenedor de 20 pies www.gerenciaynegocios.com
http://www.gerenciaynegocios.com/diccionarios/comercio_internacional/glossary.php?word=TEU-18-01-2013; 11:12 PM

Cabe señalar que entre Septiembre y Octubre se produjo un alza considerable de \$ 14.693.917, la cual no sólo encuentra lugar en que es la época en que tienden a aumentar las importaciones y exportaciones de productos de temporada como la fruta, peces y otros, sino que también se vio favorecida por el paro de funcionarios en el Puerto de San Antonio, el cual provocó que el único puerto en actividad fuera el de Valparaíso, recalando el doble de naves de las acostumbradas.

En el siguiente grafico se muestra lo señalado con respecto a las fechas con mayor almacenaje de carga en Curauma.

Carga Almacenada en Curauma en US\$

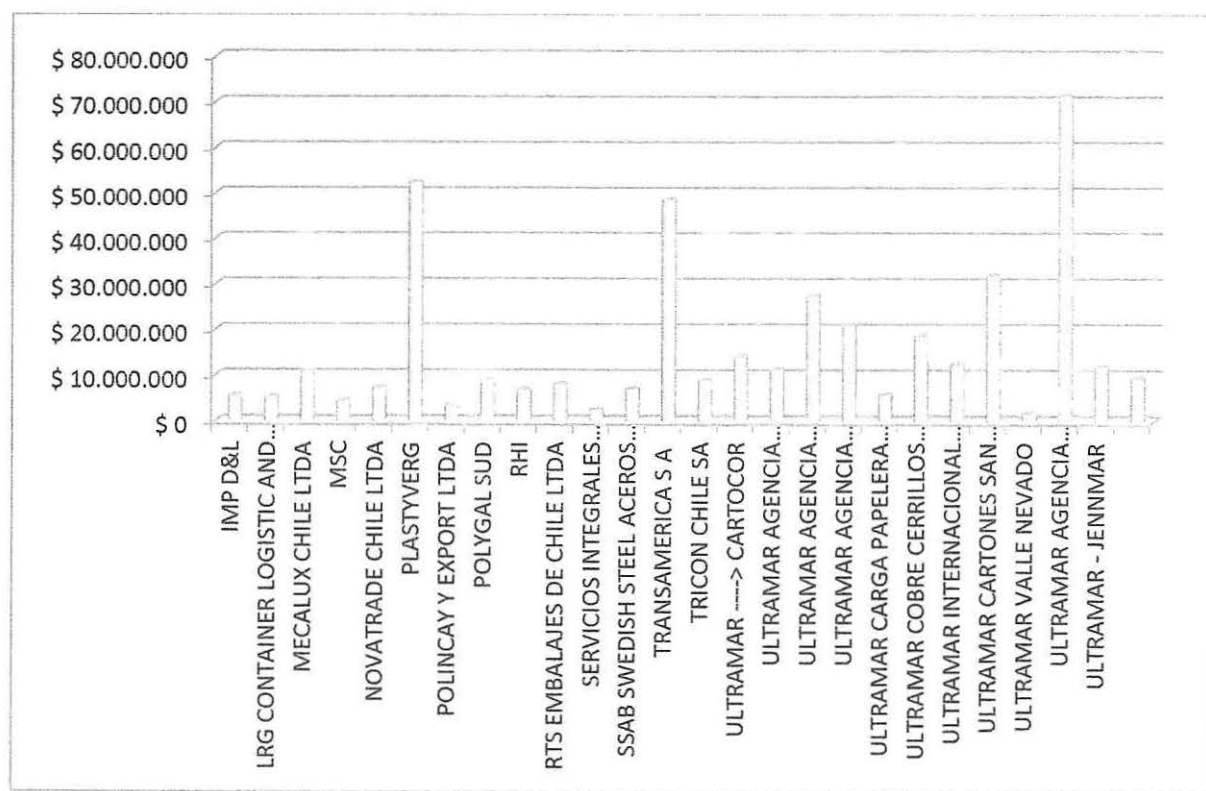


Fuente: Elaboración Propia

Por otra parte, para contextualizar la participación de Sitrans en el mercado almacenero, es importante recoger de este mismo cuadro que el mayor nivel de carga almacenada pertenece al cliente Panor, el cual comercializa azúcar blanca y azúcar refinada, mientras que el menor nivel de almacenaje se dio por parte de Austrade, empresa que importa carga general desde Australia.

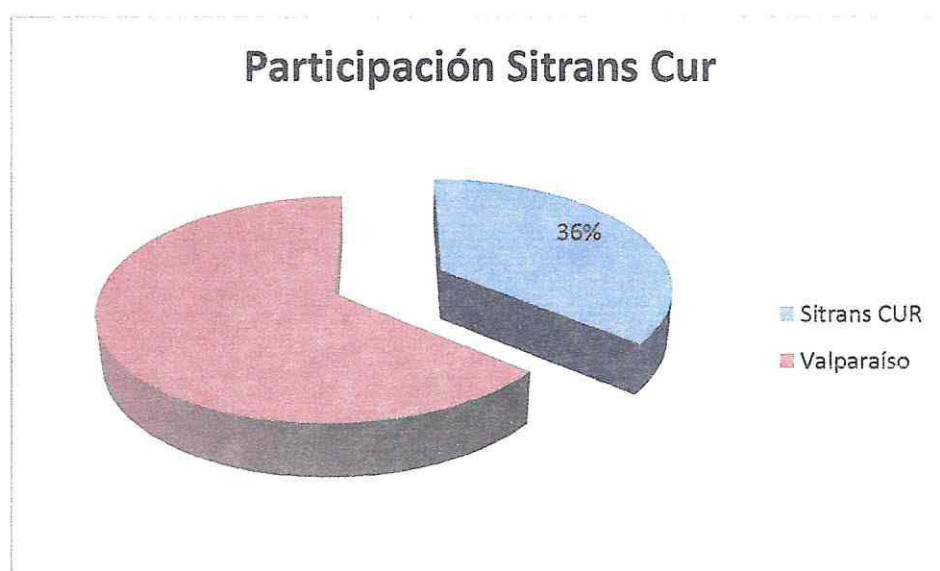
A continuación, se presenta una grafica donde se muestra lo señalado en cuanto a los principales clientes de Sitrans Curauma bodega Extraportuario.

Clientes Sitrans Curauma 2012 en US\$



Fuente: Elaboración Propia

En base a estos antecedentes, podemos entonces situar a Sitrans Curauma en cuanto al movimiento de carga en Valparaíso, en un lugar importante, ya que si al total de la región le quitamos la participación del Puerto de San Antonio obtenemos que el real de Valparaíso sea de 8.407.990 teus de lo cual 3.052.213 teus corresponden a Sitrans Curauma, esto en otras cifras corresponde al 36% de participación, el que no es un porcentaje menor, sobre todo si tenemos en cuenta que no estamos valorizando todo lo almacenado en Sitrans Curauma, sino que únicamente lo de la bodega extraportuaria.



Fuente: Elaboración Propia

Este 36% la ubica en un lugar relevante, por lo cual ser eficientes no es una alternativa, sino un deber, siendo imprescindible que las operaciones realizadas dentro del almacén sean al más alto nivel, para evitar restar competitividad atrasando pedidos o dándole el cuidado inapropiado a las cargas.

Es por lo mismo que dentro de los principales objetivos a tener en cuenta son el buen servicio al menor costo, para lo que se hace necesario cumplir con los plazos de entrega, protección de la carga, además estar coordinados con el lugar de entrega, reduciendo los costos y optimizándolos al máximo. Son tareas importantes a igual que contar con una buena planificación que permita que la gestión no sea deficiente y asegure que exista capacidad suficiente en el almacén, controlando el flujo de carga de entrada y salidas de las áreas de almacenaje.

De modo contrario, si Sitrans Curauma, no va al ritmo incremental del comercio exterior chileno y muy en especial de la región, parte de las consecuencias negativas que le puede traer son:

- Incremento de pedidos pendientes, por no poder cumplir a tiempo
- Incremento de la inversión en almacenaje por estar retrasado en los pedidos
- Aumento de pedidos anulados por clientes, quienes perderán fidelidad por Sitrans Curauma y escogerán otro almacén
- Alta rotación de clientes, quienes elegirán un almacén más eficiente
- Aumenta el riesgo de obsolescencia de productos perecederos que deberán ser costeados por Sitrans al ser el responsable ante un posible daño
- Daños y averías en productos por manejo de maquinarias
- Incumplimiento de compromisos comerciales al no generar las ganancias esperadas
- Mala calidad en el servicio y por ende mala administración.

Bibliografía

- Banco Central <http://www.bcentral.cl/index.asp>
 - Biblioteca del Congreso Nacional de Chile www.bcn.cl, <http://bcn.cl/88js>
 - Direcon <http://www.direcon.gob.cl/>
 - El almacén en la Cadena Logística, Editorial McGraw Hill .España año 2010.Capítulo I
 - Empresa Portuaria de Valparaíso www.epv.cl
http://www.epv.cl/contenido/desarrollo_proyectos/terminal2.asp.
 - *FOLOVAP, Seminario 1er Encuentro de Logística y Comercio Exterior*,
Presentación “Un paso adelante en desarrollo logístico para el comercio exterior”, Gonzalo Davagnino, Gerente de Logística, Puerto Valparaíso.
 - Juan Lorca Úbeda. DFL 30/2004. Art 56 de la Ordenanza de Aduanas de Chile,
Inciso 4º, artículo 20 del reglamento de Aduanas.
 - Ley de Chile www.leydechile.cl ,
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=6855&buscar=DL+2222>.
- Legislación Oficial www.vlex.cl <http://legislacion-oficial.vlex.cl/vid/decreto-ley-sustituye-navegacion-248309982>

- Real Academia Española; Diccionario de la Lengua Española, vigésima segunda edición, <http://lema.rae.es/drae/?val=logistica>
- Sitrans, Servicios Integrados de Transportes Ltda., www.sitrans.cl

Anexos

Carga Bodega CUR 2012²³

CLIENTE	Ene-12	Feb-12	Mar-12	Abr-12
AUSTRADE S.A	\$ 567,844	\$ 679,178	\$ 45,209	\$ 43,428
BATERIAS PALMHER LTDA	\$ 56,740	\$ 56,790	\$ 56,770	\$ 55,670
BOART LONGYERAR SA	\$ 2,158,733	\$ 2,235,643	\$ 2,043,343	\$ 1,671,716
COCA COLA DE CHILE SA	\$ 4,367,899	\$ 4,557,800	\$ 4,557,990	\$ 4,558,780
COMERCIALIZADORA DE PRODUCTOS PANOR	\$ 7,654,990	\$ 8,906,000	\$ 9,976,000	\$ 752,714
CRANDON S.A.	\$ 5,689,769	\$ 4,452,879	\$ 845,949	\$ 1,511,422
DETROIT CHILE SA	\$ 78,570	\$ 56,987	\$ 65,787	\$ 70,980
EDWIN MALDONADO REJAS	\$ 67,605	\$ 54,000	\$ 54,000	\$ 546,655
EMPRESAS LA POLAR CURAUMA	\$ 56,890	\$ 75,008	\$ 99,008	\$ 103,280
EXCEDENTES INDUSTRIALES PEBUCH I R L	\$ 45,680	\$ 65,490	\$ 75,690	\$ 87,098
FABRICA DE ENVASES PLASTICOS LTDA	\$ 4,675,612	\$ 1,362,593	\$ 1,321,980	\$ 1,794,043
FABRICA DE PLASTICOS CERUTI LTDA	\$ 665,439	\$ 966,975	\$ 70,000	\$ 68,097
FERTILIZANTES COMPO AGRO CHILE LIMITADA	\$ 6,914,810	\$ 6,884,344	\$ 5,965,574	\$ 6,036,976
IMP D&L	\$ 759,494	\$ 530,869	\$ 45,987	\$ 43,098
LRG CONTAINER LOGISTIC AND FORWARDING LTDA	\$ 987,484	\$ 928,415	\$ 300,870	\$ 245,485
MECALUX CHILE LTDA	\$ 128,767	\$ 156,007	\$ 60,987	\$ 67,000
MSC	\$ 345,699	\$ 150,896	\$ 150,000	\$ 100,890
NOVATRADE CHILE LTDA	\$ 690,451	\$ 650,896	\$ 654,890	\$ 660,980
PLASTYVERG	\$ 3,564,980	\$ 3,565,000	\$ 4,500,000	\$ 3,989,065
POLINCAY Y EXPORT LTDA	\$ 234,987	\$ 54,780	\$ 39,178	\$ 39,296
POLYGAL SUD	\$ 1,270,970	\$ 876,086	\$ 568,997	\$ 569,080
RHI	\$ 653,633	\$ 547,890	\$ 456,745	\$ 564,097
RTS EMBALAJES DE CHILE LTDA	\$ 1,038,403	\$ 1,939,938	\$ 711,284	\$ 551,494
SERVICIOS INTEGRALES LOGISTICA LTDA	\$ 102,992	\$ 981,476	\$ 36,522	\$ 45,541
SSAB SWEDISH STEEL ACEROS DE CHILE LIMITADA	\$ 606,636	\$ 517,739	\$ 760,553	\$ 327,317
TRANSAMERICA S A	\$ 43,508	\$ 57,966	\$ 3,689,090	\$ 2,276,540
TRICON CHILE SA	\$ 789,202	\$ 967,543	\$ 790,086	\$ 765,677
ULTRAMAR ----> CARTOCOR	\$ 874,911	\$ 870,303	\$ 1,080,067	\$ 1,987,065
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA -->CORRUPAC	\$ 1,073,644	\$ 3,101,239	\$ 209,767	\$ 205,678

²³ Fuente: J. Jara Jefe de Bodega Extraportuario Control Carga Sitrans-CIS 2012

ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CMPC	\$ 4,637,372	\$ 2,160,164	\$ 3,342,619	\$ 3,455,677
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA PRODUCTOS TORRES	\$ 547,890	\$ 453,897	\$ 876,979	\$ 576,869
ULTRAMAR CARGA PAPELERA DIMAR	\$ 543,768	\$ 457,390	\$ 325,193	\$ 511,498
ULTRAMAR COBRE CERRILLOS CUR	\$ 2,657,981	\$ 1,456,730	\$ 868,558	\$ 989,877
ULTRAMAR INTERNACIONAL PAPER CUR	\$ 4,256,970	\$ 4,536,789	\$ 6,812	\$ 559,185
ULTRAMAR CARTONES SAN FERNANDO	\$ 5,437,890	\$ 5,690,876	\$ 4,457,706	\$ 3,226,848
ULTRAMAR VALLE NEVADO	\$ 157,811	\$ 62,094	\$ 62,250	\$ 76,757
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CARTOCOR	\$ 9,736,383	\$ 8,999,732	\$ 6,754,367	\$ 7,675,678
ULTRAMAR - JENNMAR	\$ 2,647,474	\$ 1,086,508	\$ 1,343,569	\$ 1,223,544
VIÑEDOS Y BODEGAS CORPORA S.A	\$ 1,783,748	\$ 2,865,457	\$ 86,544	\$ 89,789
Total - Agencia Curauma	\$ 78,573,629	\$ 74,020,367	\$ 57,356,920	\$ 48,124,884

CLIENTE	May-12	Jun-12	Jul-12	Ago-12
AUSTRADE S.A	\$ 46,556	\$ 48,888	\$ 89,562	\$ 48,108
BATERIAS PALMHER LTDA	\$ 65,687	\$ 25,789	\$ 54,376	\$ 65,546
BOART LONGYERAR SA	\$ 1,650,785	\$ 996,106	\$ 371,637	\$ 238,311
COCA COLA DE CHILE SA	\$ 3,997,567	\$ 3,747,859	\$ 657,778	\$ 967,877
COMERCIALIZADORA DE PRODUCTOS PANOR	\$ 3,748,672	\$ 6,252,845	\$ 3,166,537	\$ 3,635,173
CRANDON S.A.	\$ 987,679	\$ 523,927	\$ 121,254	\$ 657,977
DETROIT CHILE SA	\$ 976,799	\$ 389,922	\$ 786,467	\$ 654,456
EDWIN MALDONADO REJAS	\$ 987,669	\$ 889,005	\$ 765,443	\$ 876,788
EMPRESAS LA POLAR CURAUMA	\$ 767,578	\$ 726,634	\$ 324,455	\$ 55,567
EXCEDENTES INDUSTRIALES PEBOCH I R L	\$ 98,767	\$ 95,050	\$ 978,654	\$ 947,743
FABRICA DE ENVASES PLASTICOS LTDA	\$ 949,353	\$ 1,717,190	\$ 1,548,476	\$ 1,710,398
FABRICA DE PLASTICOS CERUTI LTDA	\$ 89,879	\$ 556,765	\$ 765,468	\$ 544,663
FERTILIZANTES COMPO AGRO CHILE LIMITADA	\$ 5,635,256	\$ 2,488,260	\$ 2,654,883	\$ 2,864,961
IMP D&L	\$ 76,887	\$ 877,565	\$ 322,359	\$ 778,888
LRG CONTAINER LOGISTIC AND FORWARDING LTDA	\$ 237,925	\$ 245,959	\$ 237,671	\$ 245,222
MECALUX CHILE LTDA	\$ 878,799	\$ 435,672	\$ 988,768	\$ 1,355,446
MSC	\$ 132,434	\$ 456,462	\$ 544,557	\$ 452,120
NOVATRADE CHILE LTDA	\$ 512,339	\$ 575,445	\$ 443,133	\$ 654,580
PLASTYVERG	\$ 4,353,578	\$ 4,567,788	\$ 5,988,557	\$ 4,670,977
POLINCAY Y EXPORT LTDA	\$ 87,659	\$ 42,087	\$ 656,433	\$ 546,657
POLYGAL SUD	\$ 76,567	\$ 837,847	\$ 866,679	\$ 767,779
RHI	\$ 443,569	\$ 346,363	\$ 776,778	\$ 865,567
RTS EMBALAJES DE CHILE LTDA	\$ 735,938	\$ 157,939	\$ 765,789	\$ 543,468
SERVICIOS INTEGRALES LOGISTICA LTDA	\$ 56,371	\$ 72,841	\$ 665,456	\$ 58,697
SSAB SWEDISH STEEL ACEROS DE CHILE LIMITADA	\$ 140,612	\$ 95,763	\$ 886,667	\$ 284,632
TRANSAMERICA S A	\$ 2,273,746	\$ 3,888,392	\$ 5,467,766	\$ 5,403,445
TRICON CHILE SA	\$ 854,663	\$ 454,334	\$ 547,889	\$ 876,569
ULTRAMAR ----> CARTOCOR	\$ 833,647	\$ 884,463	\$ 876,577	\$ 867,555
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA ---->CORRUPAC	\$ 866,332	\$ 989,404	\$ 2,132,345	\$ 1,323,456
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CMPC	\$ 77,705	\$ 682,517	\$ 375,078	\$ 649,460
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA PRODUCTOS TORRES	\$ 455,803	\$ 457,898	\$ 2,335,690	\$ 2,323,467
ULTRAMAR CARGA PAPELERA DIMAR	\$ 281,053	\$ 301,909	\$ 754,468	\$ 654,332
ULTRAMAR COBRE CERRILLOS CUR	\$ 1,232,469	\$ 1,000,834	\$ 1,865,499	\$ 1,564,560
ULTRAMAR INTERNACIONAL PAPER CUR	\$ 239,078	\$ 302,878	\$ 876,899	\$ 767,733
ULTRAMAR CARTONES SAN FERNANDO	\$ 2,209,099	\$ 1,098,909	\$ 432,359	\$ 546,644
ULTRAMAR VALLE NEVADO	\$ 133,008	\$ 156,787	\$ 64,614	\$ 45,677
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CARTOCOR	\$ 7,678,909	\$ 6,577,887	\$ 4,909,809	\$ 5,445,678
ULTRAMAR - JENNMAR	\$ 2,675,589	\$ 2,657,811	\$ 31,926	\$ 98,667
VIÑEDOS Y BODEGAS CORPORA S.A	\$ 210,876	\$ 456,564	\$ 654,477	\$ 657,899
Total - Agencia Curauma	\$ 47,756,902	\$ 47,080,558	\$ 46,753,233	\$ 45,716,743

CLIENTE	Sep-12	Oct-12	Nov-12	Dic-12
AUSTRADE S.A	\$ 48,108	\$ 46,556	\$ 44,533	\$ 41,194
BATERIAS PALMHER LTDA	\$ 56,779	\$ 798,565	\$ 637,363	\$ 635,252
BOART LONGYERAR SA	\$ 219,069	\$ 202,032	\$ 393,168	\$ 402,648
COCA COLA DE CHILE SA	\$ 1,298,769	\$ 2,314,566	\$ 2,561,001	\$ 2,415,161
COMERCIALIZADORA DE PRODUCTOS PANOR	\$ 4,755,866	\$ 9,934,810	\$ 10,810,352	\$ 11,146,359
CRANDON S.A.	\$ 194,465	\$ 604,025	\$ 760,901	\$ 720,242
DETROIT CHILE SA	\$ 564,470	\$ 876,578	\$ 762,732	\$ 8,163,382
EDWIN MALDONADO REJAS	\$ 43,556	\$ 656,446	\$ 762,637	\$ 937,733
EMPRESAS LA POLAR CURAUMA	\$ 67,669	\$ 458,776	\$ 536,353	\$ 6,599,433
EXCEDENTES INDUSTRIALES PEBOCH I R L	\$ 98,435	\$ 1,086,559	\$ 1,988,393	\$ 2,917,712
FABRICA DE ENVASES PLASTICOS LTDA	\$ 861,110	\$ 772,405	\$ 933,988	\$ 1,076,473
FABRICA DE PLASTICOS CERUTI LTDA	\$ 70,988	\$ 265,889	\$ 345,622	\$ 453,737
FERTILIZANTES COMPO AGRO CHILE LIMITADA	\$ 4,273,366	\$ 5,393,380	\$ 5,924,410	\$ 7,004,206
IMP D&L	\$ 65,789	\$ 654,467	\$ 676,363	\$ 763,637
LRG CONTAINER LOGISTIC AND FORWARDING LTDA	\$ 245,483	\$ 437,887	\$ 553,627	\$ 658,949
MECALUX CHILE LTDA	\$ 1,209,457	\$ 1,354,546	\$ 1,451,818	\$ 2,877,171
MSC	\$ 345,447	\$ 453,789	\$ 562,552	\$ 653,722
NOVATRADE CHILE LTDA	\$ 331,456	\$ 545,665	\$ 635,632	\$ 965,373
PLASTYVERG	\$ 4,509,877	\$ 5,667,661	\$ 6,516,990	\$ 565,857
POLINCAY Y EXPORT LTDA	\$ 65,879	\$ 65,662	\$ 667,932	\$ 883,483
POLYGAL SUD	\$ 690,818	\$ 709,321	\$ 891,263	\$ 899,028
RHI	\$ 432,444	\$ 540,987	\$ 625,267	\$ 657,744
RTS EMBALAJES DE CHILE LTDA	\$ 430,989	\$ 328,210	\$ 352,721	\$ 562,634
SERVICIOS INTEGRALES LOGISTICA LTDA	\$ 129,259	\$ 68,981	\$ 110,300	\$ 242,824
SSAB SWEDISH STEEL ACEROS DE CHILE LIMITADA	\$ 306,424	\$ 804,289	\$ 1,167,730	\$ 1,234,794
TRANSAMERICA S A	\$ 4,569,887	\$ 6,543,346	\$ 6,726,633	\$ 7,667,333
TRICON CHILE SA	\$ 763,556	\$ 876,098	\$ 636,282	\$ 674,747
ULTRAMAR ---> CARTOCOR	\$ 850,921	\$ 1,345,400	\$ 1,764,323	\$ 1,998,755
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA --->CORRUPAC	\$ 1,265,999	\$ 24,668	\$ 56,561	\$ 60,267
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CMPC	\$ 4,769,033	\$ 3,265,473	\$ 1,840,273	\$ 2,172,765
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA PRODUCTOS TORRES	\$ 2,310,887	\$ 2,709,321	\$ 3,099,876	\$ 4,928,727
ULTRAMAR CARGA PAPELERA DIMAR	\$ 324,760	\$ 545,560	\$ 545,334	\$ 543,309
ULTRAMAR COBRE CERRILLOS CUR	\$ 1,234,565	\$ 1,023,345	\$ 2,307,887	\$ 2,458,711
ULTRAMAR INTERNACIONAL PAPER CUR	\$ 160,266	\$ 48,084	\$ 545,677	\$ 99,580
ULTRAMAR CARTONES SAN FERNANDO	\$ 543,789	\$ 1,237,778	\$ 3,423,447	\$ 3,564,442
ULTRAMAR VALLE NEVADO	\$ 44,565	\$ 34,567	\$ 456,333	\$ 460,393

ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CARTOCOR	\$ 4,533,578	\$ 4,665,799	\$ 4,323,455	\$ 53,405
ULTRAMAR - JENNMAR	\$ 20,122	\$ 50,305	\$ 31,860	\$ 32,788
VIÑEDOS Y BODEGAS CORPORA S.A	\$ 665,446	\$ 655,467	\$ 675,556	\$ 679,800
Total - Agencia Curauma	\$ 43,373,346	\$ 58,067,263	\$ 67,107,145	\$ 78,873,760

CLIENTE	Total Acumulado
AUSTRADE S.A	\$ 1,749,164
BATERIAS PALMHER LTDA	\$ 2,565,327
BOART LONGYERAR SA	\$ 12,583,191
COCA COLA DE CHILE SA	\$ 36,003,047
COMERCIALIZADORA DE PRODUCTOS PANOR	\$ 80,740,318
CRANDON S.A.	\$ 17,070,489
DETROIT CHILE SA	\$ 13,447,130
EDWIN MALDONADO REJAS	\$ 6,641,537
EMPRESAS LA POLAR CURAUMA	\$ 9,870,651
EXCEDENTES INDUSTRIALES PEBOCH I R L	\$ 8,485,271
FABRICA DE ENVASES PLASTICOS LTDA	\$ 18,723,621
FABRICA DE PLASTICOS CERUTI LTDA	\$ 4,863,522
FERTILIZANTES COMPO AGRO CHILE LIMITADA	\$ 62,040,426
IMP D&L	\$ 5,595,403
LRG CONTAINER LOGISTIC AND FORWARDING LTDA	\$ 5,324,977
MECALUX CHILE LTDA	\$ 10,964,438
MSC	\$ 4,348,568
NOVATRADE CHILE LTDA	\$ 7,320,640
PLASTYVERG	\$ 52,460,330
POLINCAY Y EXPORT LTDA	\$ 3,384,033
POLYGAL SUD	\$ 9,024,435
RHI	\$ 6,911,084
RTS EMBALAJES DE CHILE LTDA	\$ 8,118,607
SERVICIOS INTEGRALES LOGISTICA LTDA	\$ 2,571,260
SSAB SWEDISH STEEL ACEROS DE CHILE LIMITADA	\$ 7,133,156
TRANSAMERICA S A	\$ 48,607,652
TRICON CHILE SA	\$ 8,996,646
ULTRAMAR ----> CARTOCOR	\$ 14,233,987

ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA --->CORRUPAC	\$ 11,309,360
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CMPC	\$ 27,428,136
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA PRODUCTOS TORRES	\$ 21,077,304
ULTRAMAR CARGA PAPELERA DIMAR	\$ 5,788,574
ULTRAMAR COBRE CERRILLOS CUR	\$ 18,661,016
ULTRAMAR INTERNACIONAL PAPER CUR	\$ 12,399,951
ULTRAMAR CARTONES SAN FERNANDO	\$ 31,869,787
ULTRAMAR VALLE NEVADO	\$ 1,754,846
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA CARTOCOR	\$ 71,354,680
ULTRAMAR - JENNMAR	\$ 11,900,163
VIÑEDOS Y BODEGAS CORPORA S.A	\$ 9,481,623
Total - Agencia Curauma 3.052.213 TEUS	\$ 692,804,750