



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

MODELO DE NEGOCIO DE LOS ALMACENES EXTRAPORTUARIOS EN CHILE

Autor
ANDRÉS ALEXIS CÁRDENAS SILVA

INFORME DE PRÁCTICA AMPLIADO PROFESIONAL PRESENTADO A LA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL
GRADO DE LICENCIADO EN NEGOCIACIONES INTERNACIONALES
TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

PROFESOR GUIA: MAURICIO CANDIA

Viña del Mar, Enero de 2014

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero partir agradeciendo a Dios por todo este proceso de formación profesional en el cual pude primeramente conocerlo más a Él y su carácter, siendo testigo en repetidas veces de sus atributos, de su amor, su justicia, su disciplina, su prueba, su misericordia y su soberanía.

En segundo lugar, quiero agradecerles a mi familia, que sin duda ha sido un pilar fundamental de mi carrera universitaria en todo momento y en todo sentido, a mi mamita Fresia por todo su amor incondicional, a mi Viejo Mario y mi Viejo Juan, a mis hermanas Caro y Pau, a mis cuñados Jorge y Toño, a todos mis sobrinos y sobrinas, a mi Tatita; y a mi Hermanito Christian y mi Tía María que en paz descansan.

En tercer lugar, quiero agradecerles a todos mis amigos cercanos y queridos, los cuales sin duda, fueron parte importantísima de este proceso como universitario; y en especial a todos mis amigos cristianos que se encargaron constantemente de orar, apoyarme y molestarme lo suficiente para que avanzara este informe. Al tobi, al mati, al davo, a la dani, la moni, la lyn, al cris, al diego, al jairo, al jorge, al emma, la feña, y muchos más. Y por supuesto, a todos mis amigos de la carrera que fueron fieles compañeros de estudio y compartir diferentes cosas. Al nico, al angelo, al jorge, al diego, al andrés, al pedro, al jimy, la josy, la nico, la chechi, y muchos más.

INDICE

● PORTADA	1
● AGRADECIMIENTOS	2
● INDICE	3
● INTRODUCCIÓN	6
● CAPITULO PRIMERO: Descripción de la empresa y tareas desempeñadas..	8
1) DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA	9
- Historia de Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM)	9
- Planificación Estratégica de SAAM	11
- Servicios y Unidades Estratégicas de Negocios (UEN) de SAAM	12
- Logística y Servicios de esta UEN	13
- Mercados de la UEN de Logística	20
- Remolcadores	21
- Servicios de Remolcadores	22
- Mercados de esta UEN	23
- Puertos	25
- Servicios en Puerto	26
- Mercados de esta UEN	28
2) FUNCIONES DESEMPEÑADAS EN LA PRACTICA	30
- Servicio Agente Embarcador (SAGEM)	32
- Zona de Extensión y Apoyo Logístico (ZEAL)	33
- Sistema de Información Zeal (SI-ZEAL)	34
- Servicio Nacional de Aduanas (SNA)	37
- Documento Único de Salida (DUS)	41
- Servicio Agrícola Ganadero (SAG)	43
- Sistema Multipuerto del SAG	44
- Solicitud Para Servicio (SPS)	45

- **CAPITULO SEGUNDO: Desarrollo del tema “Modelo de Negocio de los Almacenes Extraportuarios (AEP) en Chile” 47**
 - Objetivos generales y específicos 48
 - Introducción del tema 49
 - **NORMATIVAS VIGENTES** 50
 - Normativas Legales, Aduaneras y Financieras 50
 - Normativas de Salubridad y Seguridad 53
 - Normativas de las condiciones Logísticas 54
 - **JUSTIFICACIÓN DEL NEGOCIO** 58
 - Zona Primaria 58
 - Razones Legales 59
 - Almacén Particular 60
 - Razones Logísticas 62
 - Análisis de la medida 23 de la Agenda de Impulso Competitivo (AIC)... 62
 - Consecuencias de la medida 23 en los Almacenes Extraportuarios 65
 - **SERVICIOS, COSTOS Y PRINCIPALES COMPETIDORES** 67
 - AEP SAAM 67
 - Terminal Extraportuario Valparaíso (TEXVAL) 68
 - SITRANS 68
 - Extraportuario El Sauce 69
 - Puerto Columbo 69
 - Egido Empresas 70
 - **SERVICIOS DE LOS AEP** 71
 - **TARIFAS OFICIALES PUBLICAS DE LOS AEP** 80

- **CAPITULO TERCERO: CASO PRÁCTICO “Importación desde China”.... 85**
 - Formalización del contrato de compra-venta 86
 - EXW, FAS, FOB Y CFR 87
 - Calculo del Seguro y CIF 88
 - Derecho Aduanero, IVA y Valor de Internación 89
 - Detalle del Costo del Almacenamiento Extraportuario 90
 - Modalidad FCL/FCL 92
 - Modalidad FCL/LCL 94
 - Costo Total Real del Almacenamiento Extraportuario 97
 - Costo Total de Importación 98
- **CONCLUSIONES 99**
- **BIBLIOGRAFIA 101**

INTRODUCCIÓN

Las razones que motivaron la realización de la práctica profesional para redactar este informe, tienen que ver con el anhelo de querer insertarse al mundo laboral, adquirir experiencia; y aportar al buen funcionamiento de una empresa relacionada al ámbito de los Negocios Internacionales, aplicando los conocimientos adquiridos durante el transcurso de la carrera y poniendo en práctica los valores aprendidos desde el inicio de mi formación como profesional. El presente informe de práctica ampliado, consta de tres partes, divididas así mismo, en tres capítulos.

En el primer capítulo, se describe la empresa en la cual se llevo a cabo esta práctica, en este caso, Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM) y se explican de forma conceptual, sistemática y gráfica, cada una de las funciones desempeñadas en esta práctica laboral, esto es, todo el proceso de trabajo realizado en el departamento Servicio Agente Embarcador (SAGEM) ubicado en la Zona de Extensión y Apoyo Logístico (ZEAL).

En el segundo capítulo, se desarrolla un tema relacionado al rubro o área de la empresa en la cual se desarrollo esta práctica, esto es, la Logística del Comercio Internacional. Para lo cual, el tema escogido se denominó “Modelo de Negocio de los Almacenes Extraportuarios en Chile”. El objetivo de desarrollar este tema, tiene relación con conocer en profundidad el funcionamiento de la Industria de los Almacenes Extraportuarios en Chile, identificando la importancia y el rol que estos cumplen en la cadena logística de comercio internacional, precisando cada una de las normativas financieras, aduaneras, sanitarias y logísticas que estos deben cumplir; explicando cuales son las razones legales y necesidades logísticas que

justifican la magnitud de este negocio, explicando y reconociendo los diferentes tipos de almacenes extraportuarios existentes en Chile; para luego detallar cuáles son todos los diversos servicios ofrecidos por estas empresas a los diferentes actores del comercio internacional y sus respectivos costos.

En el tercer y último capítulo, se desarrolla un caso práctico, que en lo concreto tiene que ver con una operación completa de comercio exterior, en este caso, una importación; asiendo un alto, para detenerse en el eslabón clave de esta cadena para el análisis de este informe, vale decir, el almacenamiento extraportuario; con el fin de detallar en una situación realista, bajo ciertos supuestos, todos los costos que implican el Almacenamiento de los productos en un recinto extraportuario, con el fin de calcular y obtener el costo total real, desde que entran hasta que salen del almacén, dos contenedores de carga general en diferentes modalidades de servicio.

CAPITULO PRIMERO:

**“DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA Y FUNCIONES
DESEMPEÑADAS EN LA PRACTICA
PROFESIONAL”**

1) DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA:

HISTORIA DE LA COMPAÑÍA (1)



El nacimiento de Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas -SAAM- ocurre en 1961 en el puerto de Valparaíso, cuando la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) buscaba crear una filial independiente, con el potencial de que pudiese desarrollarse por sí sola y que colaborara con sus actividades.



Quince años más tarde, en 1976 SAAM se convierte en la primera empresa en prestar un servicio integral a granel de importación, empezando de a poco a lograr un muy buen prestigio como una reconocida empresa Chilena de prestación de servicios logísticos al Comercio Exterior.



Más adelante, en 1980 se habilita el primer Depósito y Maestranza de Contenedores de Valparaíso y se da inicio a la prestación de servicios a las Aeronaves de carga a través de la empresa Aerosan.



En 1989 se crea el primer terminal Extraportuario habilitado como zona primaria de extensión aduanera, lo que más adelante pasaría a convertirse en los actuales Almacenes Extraportuarios, dentro de los cuales SAAM también ha ganado hoy en día un posicionamiento importante dentro de este rubro.

En 1992 comenzó su plan de internacionalización, iniciando actividades en Colombia a través de Elequip y Equimac. En ese mismo año ingresó al mercado Peruano mediante la empresa de Trabajos Marítimos -Tramarsa-. Dos años más tarde entra a prestar servicios de remolcadores al Atlántico mediante la empresa relacionada KIOS en Uruguay. Al año siguiente comienza a operar en Ecuador a través de Ecuatibas y ya en 1997 ingresa al mercado Brasileño y Mexicano, mediante las compañías Marsud y SAAM Remolques S.A, respectivamente. A nivel de terminales portuarios, en 1999 se adjudicó la concesión de San Antonio -STI- y San Vicente -SVTI-, y al año siguiente obtuvo la concesión del terminal portuario Iquique -ITI-. Ya para el 2006, operaba en Brasil, Guatemala y Costa Rica, además de haber obtenido las concesiones del Terminal Port Everglades, Terminal Portuario Arica y Terminal Portuario Antofagasta.

Presencia de SAAM en América (2)





Entre los años 2007 y 2008 la empresa certifica bajo la norma ISO 9001-2000: Depósito y Maestranza de Contenedores, Servicio Agente Embarcador y área de conexiones de hidrocarburos.



Y ya el año 2011 Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas cumple 50 años como empresa, logrando un reconocido prestigio y posicionamiento en el Comercio Internacional. Y el reciente año 2012 nace la Sociedad Matriz SAAM, a raíz de la división con Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV).

Planificación Estratégica de Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas (3)

VISION

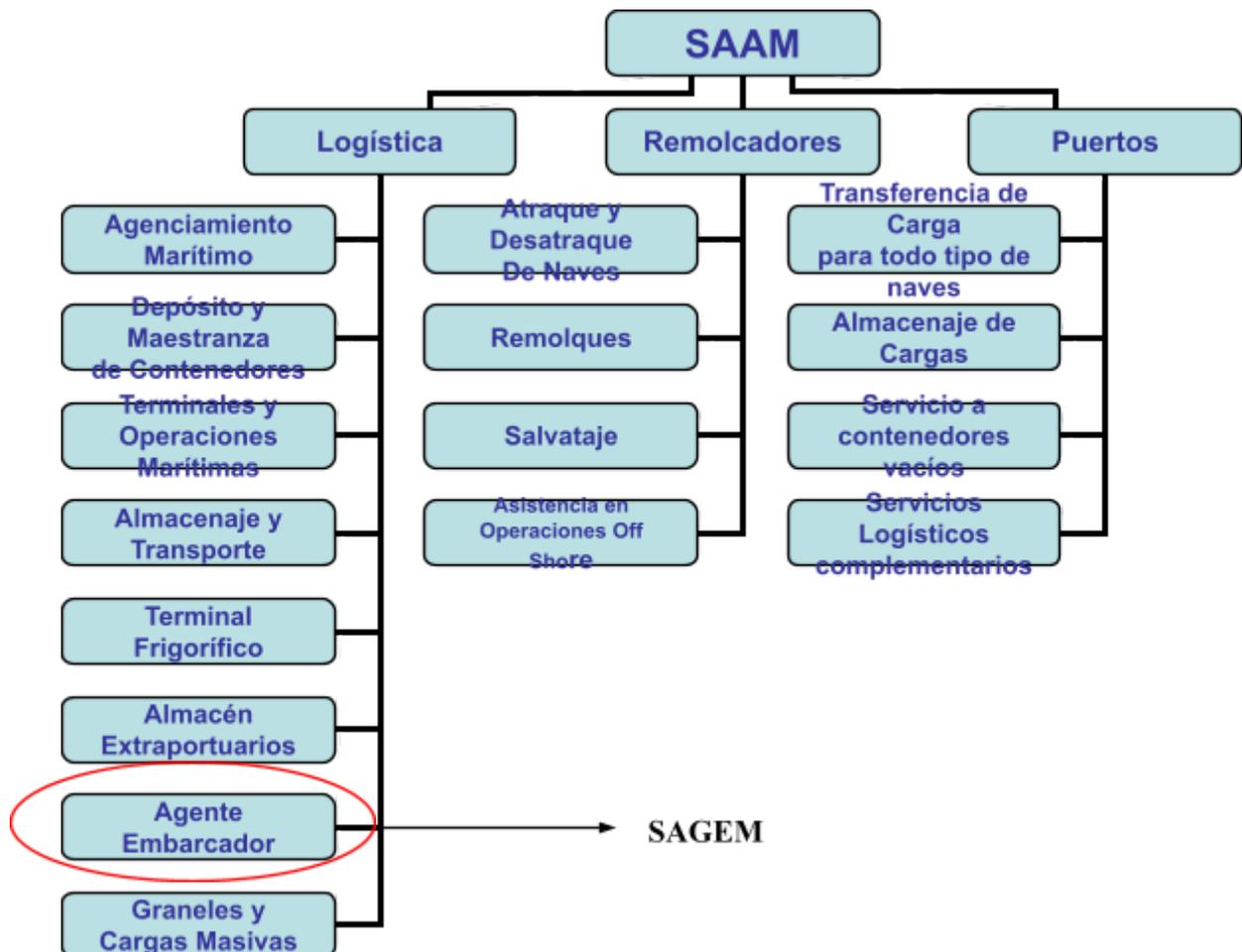
"Ser la compañía líder en América en operaciones portuarias y en servicios de remolcadores, siendo reconocidos como un operador logístico relevante en la región, destacando nuestro conocimiento de la industria, cobertura geográfica, capacidad de internacionalización, calidad de servicio y compromiso con nuestros clientes."

MISION

"Proporcionar servicios portuarios, asistencia en maniobras, operaciones marítimas y servicios logísticos integrales, generando soluciones de excelencia operacional, con el propósito de crear valor para nuestros clientes, empleados y accionistas, manteniendo el debido respeto a la comunidad y medio ambiente."

Servicios y Mercados de Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas

Para lograr que tal visión y misión se conviertan en una realidad, la empresa SAAM opera hoy en día a través de tres áreas de negocio, lo que en términos de Marketing se denominan UEN's (UNIDADES ESTRATÉGICAS DE NEGOCIO) dentro de las cuales existe una variada gama de diferentes servicios específicos. La práctica profesional realizada para fines de redactar el presente informe, se efectuó dentro del área Logística de la empresa, específicamente en el Servicio de Agente Embarcador, departamento el cual se denomina de la misma forma con la sigla SAGEM. A continuación se muestra un organigrama (4) que grafica los servicios de la empresa:



A continuación entonces, se procederá a explicar de manera conceptual y con apoyo de imágenes reales, cada uno de los servicios de SAAM, por cada UEN.

LOGÍSTICA

“Somos unos de los principales operadores logísticos en Chile, ofreciendo servicios integrales a las Compañías Navieras y a Importadores y Exportadores, operando además en Brasil, Uruguay, Perú y Colombia” (5)

Estas palabras del gerente de Logística reflejan la identidad y la convicción de la compañía. Tal identidad y convicción son expresadas con mayor detalle en la visión y misión de esta unidad estratégica de negocios de la empresa.

VISIÓN

"Ser un operador logístico relevante en América con importante cobertura geográfica en aquellos mercados en los que participe, siendo reconocidos por la calidad de servicio, eficiencia operacional y compromiso con nuestros clientes."

MISIÓN

"Proporcionar servicios logísticos integrales a compañías navieras, aerolíneas, importadores y exportadores en América, haciendo uso de nuestra experiencia y capacidad de generar soluciones, con el propósito de crear valor a nuestros accionistas, clientes y trabajadores, manteniendo el debido respeto a la comunidad y medio ambiente."

Para el cumplimiento óptimo de esta misión y lograr llegar a ser el tipo de empresa que los ejecutivos de SAAM aspiran ser, o en otras palabras, concretizar la visión de SAAM-Logística, es que Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas ofrece los siguientes servicios (6) a sus clientes, en distintos mercados nacionales e internacionales.

SERVICIOS LOGÍSTICOS

- **Agenciamiento Marítimo:**

La empresa atiende a todo tipo de naves en puerto, representando al Armador ante la Autoridad Marítima, así como ante otras autoridades y entidades vinculadas al sector marítimo-portuario.

Además de esto, entrega asistencia en recepción y despacho de naves; atención documental a las cargas de importación, exportación y transbordos; control documental y rastreo de contenedores; coordinación de pilotaje de canales y recaudación de fondos.



SERVICIOS

- Agente Portuario
- Servicio Documental
- Agente Protector
- Servicio Aéreo
- Agente en Cruce de Canales

Agente de Naves Spot



La compañía cuenta con una Unidad de Line Managers, dedicados exclusivamente a la atención de clientes de tráficos esporádicos, de forma de ofrecer un canal único de comunicación entre el cliente y todas la Agencias locales.

Cada Line Manager es responsable de una cartera de clientes para la atención de naves.

Agente de Naves en Línea



Representando a importantes Navieras de tráfico regular en todos los puertos de Chile, entre las que destacan CSAV y Libra.

- **Depósito y Maestranza de Contenedores:**

Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas tiene la red más importante de servicio integral a Contenedores, atendiendo las necesidades de compañías navieras y compañías de leasing de contenedores.

Para ello dispone de instalaciones ubicadas en localidades estratégicas de Chile y el extranjero.



SERVICIOS

- Almacenaje de contenedores vacíos
- Reparaciones estructurales de contenedores
- Servicios especiales a contenedores reefer
- Arriendo de Gen-Set
- Fabricación de módulos de contenedores

- **Terminales y Operaciones Marítimas:**

SAAM realiza todo tipo de operaciones de transferencia de carga, tanto en la etapa de embarque, desembarque de la nave, así como durante su permanencia en los recintos portuarios.

Se transfieren variados tipos de productos como frutas, contenedores, graneles, automóviles, cargas de proyecto, entre otros.



SERVICIOS

- Estiba
- Desestiba
- Porteos
- Conexiones y Desconexiones de Flexibles para Hidrocarburos
- Conexiones Marítimas

● Almacenaje y Transporte:

La empresa también ofrece servicios de almacenaje y distribución para todo tipo de carga general.

En la actualidad entregamos soluciones logísticas para la industria del vino, minería, forestal, entre otros, cubriendo toda la cadena de servicios puerto a puerta.



SERVICIOS

- Transporte
- Control de stock y manejo de inventario
- Consolidación / Desconsolidación
- Romaneo
- Reconocimiento Aduanero
- Almacenaje
- Recepción / Despacho y distribución
- Fumigación
- Aforo
- Servicios logísticos complementarios

● **Terminal Frigorífico:**

Para satisfacer la creciente demanda de unidades frigoríficas para el almacenaje de productos que provienen, principalmente, de la industria del salmón, el sector hortofrutícola y la pesca en general, SAAM cuenta con terminales frigoríficos en el sur de Chile, específicamente en Puerto Montt, Puerto Chacabuco y Punta Arenas.



SERVICIOS

- Almacenaje de Carga Congelada, en Cámaras de Frío y Contenedores Reefer
- Depósito de Contenedores
- Túneles de Frío

- Servicios de Tank Tainers
- Servicios Complementarios: Clasificación de Carga, Etiquetado, Movilización de Carga , Otros
- Logística y Transporte
- Servicio Side Lifter

- **Almacén Extraportuario:**

La compañía cuenta con tres almacenes de carga general habilitados como zona primaria de extensión aduanera para los productos de exportación, importación, en tránsitos, transbordos y otros. Se encuentran ubicados en áreas estratégicas en los puertos de Valparaíso y San Antonio.



- **Agente Embarcador:**

Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas ofrece un servicio de asesoría operativa y documental a exportadores en todo el proceso de pre- embarque de carga, ya sea por vía marítima como aérea.



AGENTE EMBARCADOR FRUTA

Representamos al exportador en toda la gestión de pre-embarque de carga ante los organismos controladores – Aduana, S.A.G., U.S.D.A., SERNAP, entre otros -, como también ante los armadores.

SERVICIO INTEGRAL PUERTA A PUERTO

Servicio que atiende los requerimientos en origen del proceso de exportación de fruta fresca. Entregando seguridad y respaldo en toda la cadena logística de Exportación.

SERVICIOS

- Transporte Terrestre
- Documentación y Coordinación
- Control de Temperatura
- Presentación de la Carga ante Organismos Controladores
- Recepción en los Puertos de Embarque

En la ciudad de Valparaíso, el servicio agente embarcador opera desde la Zona de Extensión y Apoyo Logístico (ZEAL), departamento en el cual se llevo a cabo la práctica laboral del presente informe, por tanto, más adelante se va a explicar de manera detallada la función de este servicio en la cadena Logística del comercio internacional.

● Graneles y Cargas Masivas:

La empresa ofrece un servicio especializado de transferencia y movilización de grandes volúmenes de carga, dentro de los cuales se encuentran productos tales como: granos, fertilizantes, ceniza de soda, chips, clinker, cemento, sal, concentrado de zinc, entre otros, asegurando a los clientes eficiencia en los rendimientos de transferencia de carga, produciendo una menor estadía de las naves y permitiendo a nuestros clientes mejoras sustanciales en la negociación tarifaria de contratos de fletes con los armadores.



SERVICIOS

- Estiba
- Desestiba
- Porteos locales
- Almacenaje y control de inventario
- Romaneo
- Mezclado
- Ensacado
- Consolidaciones
- Transporte
- Logística Integral

MERCADOS DE ESTA UNIDAD DE NEGOCIOS

Estos ocho servicios Logísticos que la compañía ofrece a sus clientes, están presentes en diferentes medidas y formas, en cinco mercados, nacionales e internacionales. En este punto cabe señalar, que la internacionalización de SAAM se concretiza a través de lo que se denomina Empresas Relacionadas, esto es, socios locales ubicados en los diferentes mercados (7) que opera SAAM, los cuales aportan o contribuyen con sus servicios logísticos de forma complementaria a los servicios de la Compañía.

Sabemos por la historia de la compañía, que Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas es una empresa originalmente Chilena, pero que con el pasar del tiempo se ha ido expandiendo fuertemente, sobre todo en el territorio Latinoamericano y sus respectivos mercados. En esta área de negocios específicamente, SAAM opera en el Mercado Chileno y se relaciona con empresas como Cargo Park, Aerosan, Reloncavi y Buildteck.



En el Mercado Peruano SAAM opera a través de dos empresas relacionadas, estamos hablando de Tramarsa y Construcciones Moulares S.A.



En el Mercado Uruguayo la empresa relacionada es Gertil S.A, la cual opera en lo que es estiba y desestiba de Contenedores. En el Mercado Colombiano a través de TRANSAEREO. Y en el Mercado Brasileiro, a través de SAAM DO BRASIL S.A.



REMOLCADORES

“Contamos con una Flota de Remolcadores de más de 125 unidades, compuesta por 25 unidades distribuidas en los puertos más importantes de Chile y más de 100 remolcadores en el extranjero, operando en los principales puertos de Perú, Ecuador, México, Colombia, Uruguay, Brasil, Guatemala, Honduras y Costa Rica, lo que nos convierte en el cuarto operador a nivel mundial” (8)

Estas son las palabras del gerente de esta UEN. En términos de ranking, Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas es uno de los más grandes operadores a nivel global en prestar el vital servicio de Remolcadores. Este claro posicionamiento y liderazgo competitivo que la compañía ha logrado en el transcurso de la historia del comercio exterior, es un fruto de la clara visión y misión de la empresa en esta UEN, las cuales también reflejan el espíritu y la identidad de la empresa.

MISIÓN

“Asistir a empresas navieras y terminales marítimos en sus maniobras de remolcadores y salvataje y a industrias de energía, en sus operaciones marítimas, maximizando el uso de los recursos, logrando rentabilidad sostenible para nuestros accionistas, retribución a los empleados y manteniendo el debido respeto a la comunidad y medio ambiente.”

VISION

“Ser el operador líder de servicios de remolcadores en América con presencia en otros continentes y convertirse en un actor relevante en tareas de apoyo a operaciones off-shore, duplicando la generación de flujo de caja en los próximos 5 años y siendo reconocidos por nuestra alta calidad, oportunidad, cobertura, transparencia y seguridad en la ejecución de las faenas.”

El liderazgo que la compañía ha obtenido en este nicho de negocio no es obra del azar ni del destino, sino que del óptimo cumplimiento de los siguientes cuatro servicios (9) específicos que la compañía ofrece a sus clientes:

SERVICIOS DE REMOLCADORES

- **Atraque y Desatraque de Naves:** SAAM presta el servicio de apoyo a naves en sus faenas de entrada y/o salida desde su puesto de atraque en los puertos, así como en el amarre y/o desamarre a boyas en los terminales marítimos.



- **Remolques:** La compañía brinda el servicio de traslado de un artefacto naval desde un punto de origen a su destino final.



- **Salvataje:** Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas presta el servicio de salvamento a embarcaciones en emergencia y a las personas que puedan estar abordo de éstas.



- **Asistencia en operaciones Off Shore:** La empresa presta servicios de asistencia y avituallamiento a los terminales petroleros en sus operaciones costa fuera, tales como, víveres, agua, combustibles, traslados de personal.



MERCADOS DE ESTA UNIDAD DE NEGOCIOS

Como ya hemos señalado, Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas es un excelente ejemplo de los que significan los negocios internacionales, y en este contexto cabe señalar que su máxima expansión o internacionalización de mercados, la ha logrado precisamente en el rubro de los remolcadores logrando ser el cuarto operador a nivel global, contando con una gran flota de remolcadores en diez países latinoamericanos en los mercados (10) de Chile, México, Guatemala, Perú, Ecuador, Brasil, Uruguay, Costa Rica, Colombia y Honduras. Tal como se explicó en la división de Logística, la internacionalización de la compañía en algunos casos ha tenido mucho que ver con otros operadores logísticos extranjeros que son reconocidos en la Web oficial de la empresa como “Empresas Relacionadas”, vale decir, otras entidades complementarias a SAAM, como también se da en muchos casos, que la compañía opera bajo el mismo nombre y logo oficial, como por ejemplo en el caso de México, Honduras, Colombia, y Costa Rica.

En el Mercado Mexicano, Hondureño, Colombiano y Costaricense, Sudamericana ha obtenido un posicionamiento importante en este rubro a nivel general, pero específicamente en estos países dado la clara imagen corporativa que le permite operar de una manera mas eficaz, desde el punto de vista comunicacional, lo cual es un factor clave al momento de ejecutar una estrategia de marketing y sobre todo de marketing internacional, dado que en el contexto internacional hay que entender que un nuevo competidor siempre es un concepto desconocido para el cliente, por tanto, la comunicación corporativa de una empresa en este contexto es fundamental. Estas y otras razones han permitido que la compañía lidere este rubro en estos diversos mercados.



La flota de remolcadores que tiene la compañía alcanza para prestar un amplio servicio y cubrir una cantidad no menor de puertos en los diversos países que opera. En el caso de México la empresa tiene presencia en los puertos de: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Ciudad del Carmen y Lázaro Cárdenas. En Honduras, la compañía tiene remolcadores operando en Puerto Cortés. En Colombia, la empresa opera en el puerto de Santa Marta. Y en Costa Rica, Sudamericana presta servicios en los diversos puertos de: Caldera, Punta Morales y Puntarenas.



En Chile, SAAM también goza de un liderazgo competitivo en este rubro, contando con una flota de remolcadores compuesta por veinticinco unidades distribuidas en los puertos más importantes del país. Estos son el puerto de: Arica, Iquique, Mejillones, Antofagasta, Coquimbo, Quintero, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas.

En el resto de los países, la empresa opera de la misma forma que explicamos en la división de Logística a través de empresas relacionadas. En el Mercado Guatemalteco opera a través de MAREX y en el Mercado Peruano a través de TRAMARSA.



En el Mercado Ecuatoriano opera a través de ECUAESTIBAS S.A, en el Brasileño a través de TUGBRASIL y en el caso del Mercado Uruguayo, el socio local es KIOS S.A.



PUERTOS

“SAAM Puertos S.A cuenta con terminales en los principales puertos de Chile y con terminales portuarios en Guayaquil-Ecuador; Mazatlán-México y Florida-EE.UU. En nuestros terminales prestamos servicios portuarios a todo tipo de cargas como contenedores, cargas al granel, carga suelta y cargas de proyecto” (11)

Estas palabras del gerente de esta UEN reflejan el excelente posicionamiento que Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas ha logrado también dentro del rubro de los servicios en Puerto, operando en diversos mercados, nacionales e internacionales. De hecho es la única unidad estratégica de negocios de la compañía que ha logrado integrarse al mercado Norteamericano, en el puerto de Florida.

A continuación, por tanto, la visión y misión de esta área de negocios, que por supuesto es un factor esencial para el eficaz cumplimiento por parte de la empresa a sus clientes, permitiendo que siempre sus trabajadores tengan una clara y exigente meta al momento de desarrollar sus labores.

VISION

"Ser uno de los tres primeros operadores portuarios en América, duplicando la generación de caja en los próximos 5 años, siendo reconocidos por nuestra capacidad de internacionalización, conocimiento de la industria, calidad de nuestros servicios y respeto a la comunidad y el medio ambiente."

MISION

"Proporcionar servicios portuarios a navieras, importadores y exportadores en toda América, haciendo uso de nuestra experiencia y comprobada excelencia operacional, con el propósito de crear valor para nuestros clientes y empleados, logrando rentabilidad sostenible para nuestros accionistas."

Esta UEN de la empresa ofrece los siguientes cuatro servicios (12):

SERVICIOS EN PUERTO

- **Transferencia de Carga para todo tipo de Naves:**

Relevantes inversiones en infraestructura, equipos portuarios especializados y tecnología de información le permiten a la empresa asegurar altos estándares de servicio, seguridad a la carga y las personas, lo que le ha permitido posicionarse como un operador portuario altamente eficiente y confiable en la operación de naves.



- **Almacenaje de Cargas:**

Como parte de los servicios integrales, los clientes de SAAM cuentan en los terminales portuarios con servicios de almacenaje y custodia para sus cargas, sean estas para embarque o descarga, servicio que incluye la atención de carga en contenedores refrigerados (suministro de energía eléctrica y monitoreo, entre otros)



- **Servicio a Contenedores Vacíos:**

Algunos de los terminales portuarios de la compañía ofrecen servicios de almacenamiento, acondicionamiento y reparación de contenedores vacíos a líneas navieras y compañías de leasing de contenedores. Dentro de estos servicios se puede mencionar la reparación de las unidades, su mantención y lavado, custodia, pre trip, pre cooling, entre otros.



● **Servicios Logísticos Complementarios:**

En la actualidad la empresa ofrece servicios que facilitan la gestión del cliente y agilizan el proceso de importación o exportación de su carga. Estos servicios son:

- Consolidación y desconsolidación de contenedores.
- Aforo e inspección de carga. Este servicio comprende todas las actividades necesarias que se deban efectuar a la carga (contenedores, carga suelta, automóviles, graneles, etc.) que transite por el terminal y que, por razones comerciales, de control fitosanitario (SAG) o de control aduanero, requiera de su remanejo para contabilización, chequeo, inspección, o reconocimiento.
- Pesaje y/o romaneo de carga y contenedores.
- Trinca y destrinca.
- Porteo de carga.



MERCADOS DE ESTA UNIDAD DE NEGOCIO

Como ya hemos señalado, esta unidad estratégica de negocios de Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas opera exitosamente en cuatro mercados (13), nacional e internacionales. La licitación de este tipo de servicios portuarios que hemos descrito anteriormente se legaliza puerto por puerto. Por tanto a continuación se procederá a nombrar cuales son los puertos en los cuales opera SAAM en cada uno de los países que la empresa tiene presencia: Chile, Ecuador, México y Estados Unidos.

- **Mercado Chileno:**

En el caso Chile la compañía ha penetrado fuertemente a través de este tipo de servicios portuarios, logrando un posicionamiento importante en el comercio exterior Chileno operando en siete importantes puertos de norte a sur.

En el norte del país, la compañía tiene presencia en los tres principales puertos de Arica, Iquique y Antofagasta. En el caso de Arica, la empresa a cargo del puerto es de los mismos dueños y logo que la empresa a cargo de los primeros cinco sitios del puerto de Valparaíso (TPS), que en Arica es TPA (Terminal Puerto Arica). En Iquique y Antofagasta es la misma empresa que opera respectivamente como ITI (Iquique Terminal Internacional) y ATI (Antofagasta Terminal Internacional).

En la zona centro, Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas opera en uno de los puertos más importante de Chile, el puerto de San Antonio, que por su número de sitios, su excelente ubicación geográfica y su eficiente sistema de rutas de acceso, ha sido considerado hasta como el puerto más eficiente de Sudamérica. La empresa a cargo de la mayoría de los sitios de este puerto es la misma que en el caso de Iquique y Antofagasta que opera como San Antonio Terminal Internacional.

En la zona sur de Chile, la compañía presta sus servicios portuarios en tres importantes puertos de esta zona, el puerto San Vicente, de Corral y Panul. En San Vicente nuevamente

se repite el caso de Iquique Antofagasta y San Antonio, cuya empresa opera bajo el nombre de San Vicente Terminal Internacional. La Bahía de San Vicente está ubicada en la Octava región del Bío-Bío a 500 kilómetros al sur de Santiago a través de la carretera Panamericana. La región es el segundo polo de desarrollo de Chile, con actividades productivas tan diversas como la siderurgia, la industria de celulosa, la pesca y la explotación forestal. En el caso de Corral es la empresa Portuaria Corral S.A., sociedad construida en 1993, con la misión de satisfacer la creciente demanda exportadora y posicionarse como una alternativa viable de una amplia zona del sur de Chile operando en las regiones novena y décima

- **Mercado Ecuatoriano:**

En Ecuador SAAM tiene presencia con sus servicios portuarios en el principal puerto de Guayaquil. La empresa que tiene la licitación de este puerto es TPG (Terminal Puerto Guayaquil). Sus instalaciones están ubicadas estratégicamente al pie del estero Santa Ana. TPG posee un área total de 103.000 metros cuadrados y tiene una capacidad dinámica de 200.000 Boxes. En cuanto a las inversiones en el TPG, SAAM PUERTOS S.A. tiene el total predominio al tener el 100% de los shareholders.

- **Mercado Mexicano:**

En México la compañía opera en el puerto de Mazatlán. La empresa que tiene la licitación de este puerto es TMAZ (Terminal Marítima Mazatlán), que cuenta con ocho sitios de atraque y 1.300 metros de largo. En este puerto la compañía también goza del 100% de las inversiones.

- **Mercado Norteamericano:**

En Estados Unidos la compañía tiene presencia en el puerto de Florida, en el estado del mismo nombre en la costa Sur. La empresa a cargo de este terminal portuario es FIT (FLORIDA INTERNATIONAL TERMINAL) el cual tiene seis sitios de atraque compartidos y 1.370 mts de largo. En cuanto a los accionistas, el 70% esta bajo SAAM PUERTOS S.A. y el otro 30% está bajo control de Agunsa.

2) FUNCIONES REALIZADAS:

Después de haber descrito la empresa en la cual se desarrollo esta práctica profesional, a continuación se procederá a explicar de forma ordenada y esquemática la función del departamento en el cual se llevo a cabo esta práctica profesional y las tareas específicas desempeñadas.

Como ya hemos señalado y continuando con el orden señalado en el punto anterior, sabemos que Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas se divide en tres unidades estratégicas de negocio. Dentro del área Logística existe un servicio especializado a los exportadores denominado Agente Embarcador, que en la práctica se traduce en un departamento denominado SAGEM (Servicio Agente Embarcador) que se divide al mismo tiempo en dos áreas, el área administrativa y el área operativa-documental. El departamento administrativo se encuentra en la planta Matriz de SAAM ubicada en calle Almirante Manuel Blanco Encalada 895 en el centro de la ciudad puerto y se encarga directamente de la relación contractual con los clientes (exportadores) y de supervisar todo el proceso de embarque con una estricta conexión y permanente comunicación con el área operativa del departamento. Todo el proceso operativo-documental se dirige directamente desde la Zona Primaria del puerto, que en el caso de Valparaíso se encuentra en la Zona de Extensión y Apoyo Logístico (14) (ZEAL) ubicada en Camino La Pólvora, Km. 12,7, Valparaíso, Chile. En el edificio Bellavista oficina numero 207 de este mismo recinto, se encuentra el departamento SAAM-SAGEM, donde se ejecutan digital, documental y físicamente todas las operaciones de embarque, ingresando y despachando toda la carga de los clientes (exportadores) de la compañía, representando al exportador ante la todas las autoridades u organismos reguladores, las cuales por supuesto también tienen domicilio en la ZEAL.



En este contexto cabe señalar entonces, que la práctica profesional realizada para fines de redactar este informe se llevo a cabo en SAAM-SAGEM o SAAM-ZEAL. Por tanto, todo lo relacionado a funciones desempeñadas va a estar enfocado únicamente a este departamento en específico. También es necesario aclarar a priori que SAGEM tiene servicio de embarque aéreo y marítimo, para lo cual todo lo relacionado a este informe va a estar únicamente enfocado a las operaciones de comercio exterior, llevadas a cabo a través de transporte terrestre y marítimo.

El proceso de exportación en el contexto de un país con tan altos niveles de integración comercial como es el caso de Chile que exporta productos prácticamente a todos los mercados del mundo, no es algo sencillo, entendiendo que hay muchos mercados estrictos que piden documentación específica por temas sanitarios o legales, como es el caso del mercado Norteamericano o el Mercado Ruso (15) por ejemplo. Además hay que comprender que las operaciones de comercio exterior ya sea en el caso de importación o exportación es una extensa cadena de procedimientos y normas que hay que cumplir, con una serie de diferentes actores que cumplen diversas funciones ya sea legales, sanitarias, logísticas, etc.

En este contexto de complejidad que por supuesto requiere profesionales capacitados y con experiencia, es que surge la necesidad de que existan las denominadas Agencias de Embarque, función que también es cumplida en muchos casos por Agencias de Aduana que expanden sus servicios. Es por esto que el año 2007 Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas toma la iniciativa de formar el departamento SAGEM.



Servicio Agente Embarcador (SAGEM)

Lo que hace SAGEM es representar al exportador en toda la gestión de pre-embarque de carga ante los organismos controladores – Aduana, S.A.G, U.S.D.A, SERNAP, entre otros como también ante los armadores. Además, se encarga de la gestión de reservas o booking con el terminal portuario que corresponda la nave a la cual se está embarcando, de acuerdo en que sitio se encuentre. La concesión de los primeros cinco sitios esta bajo la concesión del Terminal Pacifico Sur (TPS) y los sitios del seis al ocho están a cargo de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) en el comúnmente dominado Espigón.

Además, la empresa ofrece a sus clientes un servicio denominado “PUERTA A PUERTO”, desde el EXW al FOB, vale decir, desde la planta del exportador hasta que la mercancía esté embarcada en la nave que corresponde lista para zarpar a su puerto de destino. En lo concreto, tiene que ver con que, además del proceso de pre-embarque, la empresa puede añadir transporte terrestre con los camiones de la empresa, con esto el cliente no tiene que estar lidiando con dos actores (el transportista mas la agencia) sino que le confía toda su carga a la empresa y ésta se encarga de hacer todo lo necesario para que la mercancía pueda salir del país, entregando seguridad y respaldo en toda la cadena Logística de Exportación.

El rol de SAGEM está estrechamente relacionado con diferentes actores del comercio exterior, como los exportadores, el transportista, los terminales portuarios, etc. Pero los tres actores fundamentales son La ZEAL propiamente tal, el SAG y la ADUANA..

El servicio agente embarcador de SAAM está integrado a un macro sistema denominado SI-ZEAL, el cual consiste en una plataforma Web que conecta virtualmente a todos los actores del comercio exterior, permitiendo una eficiencia en la logística de la carga y

facilitando la disponibilidad de información para todo tipo de trámites de exportación e importación. Por tanto, para comprender en profundidad el rol de este departamento es fundamental y necesario partir explicando que es la ZEAL y en qué consiste el SI-ZEAL, para luego explicar los otros dos actores, dado que todas las actividades realizadas en esta práctica laboral están estrechamente relacionadas con estos tres actores recién mencionados.

Zona de Extensión y Apoyo Logístico (ZEAL S.A)

La ZEAL es una iniciativa gubernamental del año 2006 que tiene como propósito ser una extensión de la zona primaria aduanera del puerto de Valparaíso, ayudando a agilizar las operaciones logísticas del comercio exterior y evitar las congestiones de tráfico que estas mismas producían en la ciudad puerto. Este recinto está ubicado en el Camino La Pólvara, Km. 12,7, Valparaíso. A continuación se muestra una imagen con vista panorámica del recinto:

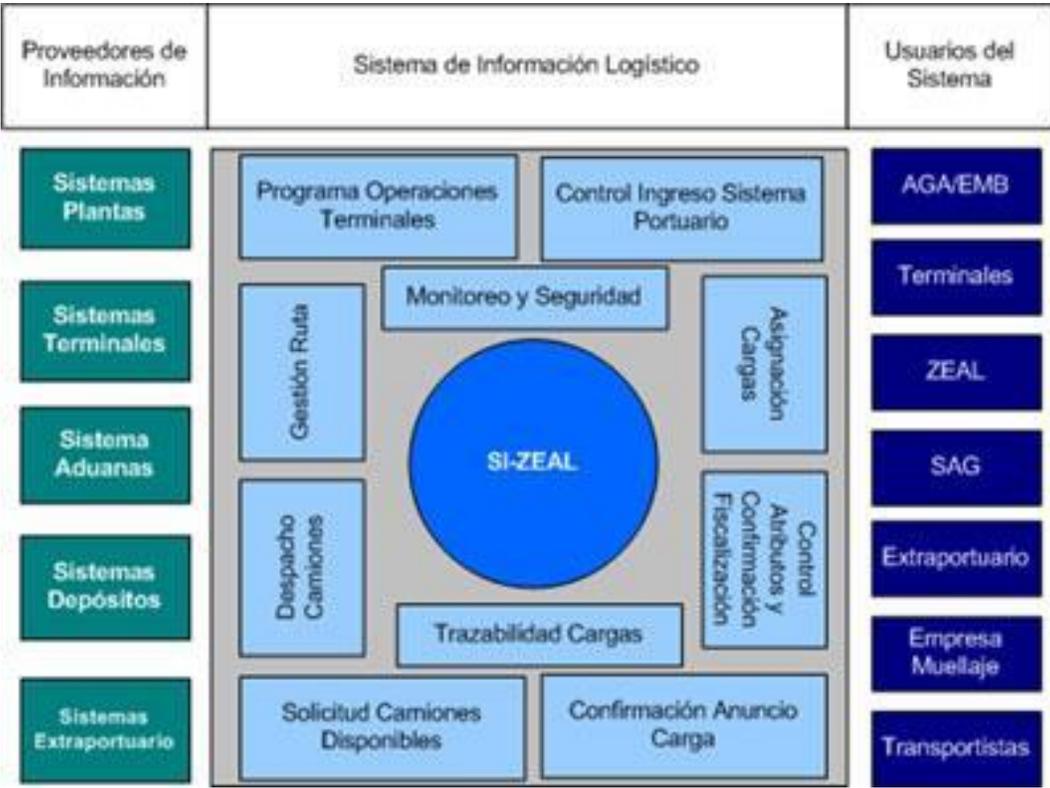


La concesión de la propiedad y administración de este recinto la ganó el grupo AZVI, un holding español que también está a cargo del puerto terrestre de Los Andes. Este grupo entonces, forma la empresa “Zeal Sociedad Concesionaria” a través de una S.A (Sociedad Anónima).

La empresa opera y gestiona sus servicios a través del SI-ZEAL o Sistema de Información ZEAL, el cual es una plataforma tecnológica que permite el control y coordinación del paso

de la mercancía a través del puerto Valparaíso de una manera rápida, eficaz y segura. La siguiente imagen lo refleja de forma gráfica:

Sistema de Información Zeal (SI-ZEAL)



Tal como aparece en el costado derecho de la imagen (16), dentro de los usuarios del sistema, los primeros en la lista son las agencias de embarque, dentro de las cuales SAGEM es una de las principales, vale decir, de las que tienen los mejores clientes, como por ejemplo: Río Blanco, la exportadora de uvas más grande del mundo.

Desde la agencia, con la razón social de la empresa uno como usuario puede acceder a una cuenta y clave de acceso, la cual te permite entrar al SI-ZEAL y ejecutar todo tipo de operaciones relacionadas con el ingreso y despacho de contenedores o camiones frigoríficos a la Zona Primaria del puerto de Valparaíso.

Características:

- Plataforma Web: facilita la interacción simultánea de los actores disminuyendo los tiempos de los procesos de control y coordinación.
- Seguridad: facilita la autenticación y enrolamiento de los usuarios y vehículos que solicitan acceso a los recintos de Puerto Valparaíso.
- Integración: SI-ZEAL intercambia información con distintos sistemas de los actores de la cadena logística-portuaria.
- Trazabilidad y Monitoreo: permite el control físico y de procesos de la mercancía dentro de los recintos del Puerto Valparaíso y el Acceso

**Atri
buto
s de
coor
dina
ción
en
los
que
se
basa
Si-Z**

EAL

:

Para
que
un
cami
ón
pued
a ser
desp
acha
do
de la
ZEA
L y
pued
a
ingre
sar a
los
termi
nales
del
Puert
o
Valp
araís
o
debe
cum

plir
con
los
requi
sitos
que
pose
en
los
sigui
entes
atrib
utos
(17):



En este contexto, SAGEM tiene la responsabilidad de velar que la carga apruebe cada uno de estos atributos al momento de transitar por la zona primaria, gestionando cada uno de ellos con diferentes actores.

Los primeros tres atributos **S, O Y D**, son aprobados o desaprobadados en los pódicos de la ZEAL al momento de entrar al recinto portuario. Los conductores de los camiones al llegar a la zona primaria tienen que cumplir tres requisitos, los cuales no siempre son su responsabilidad:

Primero, tienen que demostrar tener los permisos legales al día por parte del camión como de forma personal, con lo cual aprueban el primer atributo de SEGURIDAD, esto es netamente responsabilidad del conductor. Aunque ante cualquier irregularidad, la agencia tiene la labor de contactar al conductor e indicarle al lugar que tiene que dirigirse para regular este asunto.

Segundo, tienen que entregar la documentación previamente gestionada por la agencia al personal del puerto, para que estos verifiquen que la operación esté correctamente asociada a la nave que se dirige la mercancía y que los datos del documento físico coincidan con lo que está en el Sistema. Con lo cual quedarían aprobados los atributos de OPERACIÓN Y DOCUMENTACIÓN.

Luego, los atributos **F, V y T** son más delicados, en el sentido de que dependen de la validación de los organismos fiscalizadores o el terminal portuario que corresponda. La F de fiscalización se aprueba por el Servicio Agrícola Ganadero (SAG) en el caso de la fruta, y por la ADUANA en el caso de la carga general o carga seca. El SAG utiliza un sistema denominado “Multipuerto” a través del cual se revisan las planillas de exportación, lo cual se explicará más adelante.

Y por último los atributos V y T, que indican el “SEMAFORO VERDE” y la autorización del TERMINAL, son dados por el Terminal Portuario que corresponde, los cuales, como ya hemos explicado anteriormente, puede ser la empresa Terminal Pacifico Sur (TPS) o la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) de acuerdo al sitio en que se encuentre la nave a la cual se dirige la carga.

Servicio Nacional De Aduanas (SNA)

Según el Artículo 1 de la Ordenanza de Aduanas (18) El Servicio Nacional de Aduanas es un Servicio Público, de administración autónoma, con personalidad jurídica, de duración indefinida y se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Hacienda. Este Servicio será denominado para todos los efectos legales como "Institución Fiscalizadora" y su domicilio será la ciudad de Valparaíso. A este Servicio le corresponderá vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes.



El SNA entonces, tiene la labor pública de fiscalizar digital y físicamente todas las operaciones relacionadas al comercio exterior, tanto de ingreso como de salida de las mercancías, lo cual se concreta a través de una serie de “Destinaciones Aduaneras”, dentro de las cuales las principales son la importación y la exportación. Por tanto, para fines de este informe, cabe señalar que la única destinación aduanera que se analizará es la Exportación, dado que es la única actividad que se desarrollo durante el transcurso de esta práctica profesional.

En concreto, los exportadores tienen que gestionar la salida legal de sus mercancías a través del Documento Único de Salida (DUS) (19), por tanto, a continuación se procederá a explicar en qué consiste este documento, como se gestiona, cuales es la información que provee y cuál es el rol de SAGEM en este proceso de tramitación y gestión legal.

El Documento Único de Salida es el documento a través del cual la Aduana certifica la salida legal de las mercancías al exterior, sirve para todas las destinaciones aduaneras de

este tipo: Exportación Normal, Reexportación, Salida Temporal, Salida temporal para perfeccionamiento pasivo, etc. El DUS es elaborado y confeccionado por un Agente de Aduanas; pero legalizado y autorizado por el mismo Servicio Nacional de Aduanas.

SAAM es una empresa privada que no tiene la facultad legal de confeccionar este documento, por tanto, en SAGEM lo que se hace es, a través de un agente de aduana tercero, gestionar la confección del DUS, proveyendo la información necesaria y solicitando al agente cualquier corrección frente a un eventual error de datos. Entonces, el agente de aduanas envía por correo electrónico los DUS ya confeccionados, y desde SAGEM solo se imprimen, se verifican los datos y se procede a la etapa de Liquidación de mercancía. Liquidar la mercancía significa adherir en el DUS, los datos de la carga específica que van contenidos en el contenedor o en el camión frigorífico según corresponda. Para fines de este informe, solo se hablará de contenedores dado que fue la actividad específica desarrollada.

Cuando los contenedores llegan a la zona primaria, los conductores de los camiones, enviados directamente desde la planta del exportador, tienen la responsabilidad de ir a SAGEM-ZEAL a entregar los documentos originales físicamente, los cuales vienen firmados por el exportador, esta documentación consiste en:

- 1 Guía de Despacho original y 2 copias.
- 3 Planillas SAG originales.
- Packing List.
- El Interchange enviado desde el almacén extraportuario.
- Algún documento especial que requieren algunos mercados específicos, como el USDA (United States Department of Agriculture) en el caso del Mercado Estadounidense.

Teniendo esta documentación de la carga específica y el DUS correspondiente a mano, se redacta de forma digital o con un lápiz pasta, en la parte inferior del DUS, incluyendo los

datos necesarios relacionados al contenedor (más adelante se indicará gráficamente en el documento), estos son:

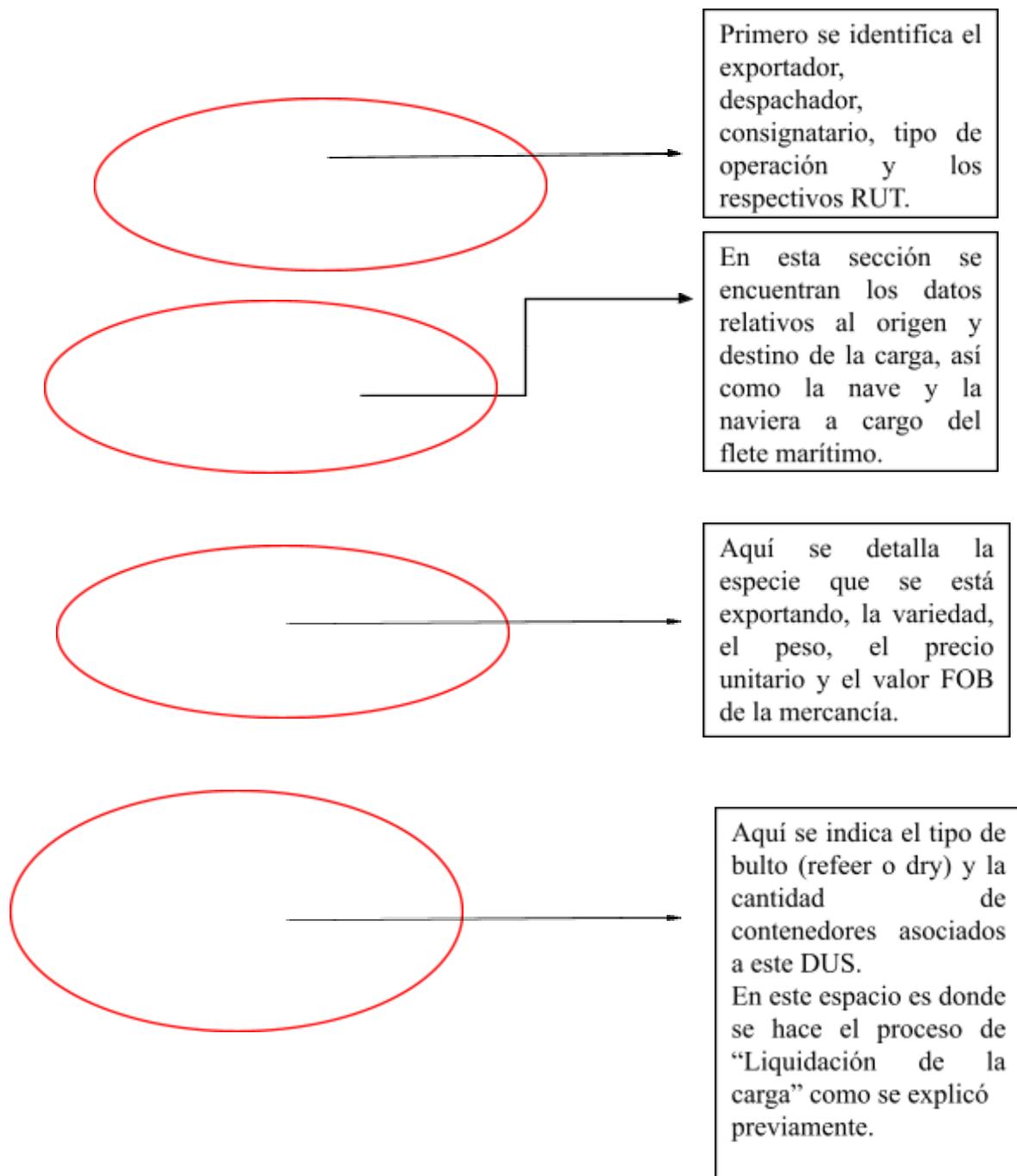
- Sigla del Contenedor.
- Sello SAG.
- Numero de Guía o Guías de Despacho.
- Cajas (o la unidad de medida que corresponda).
- Pallets.
- KILOS NETOS.
- KILOS BRUTOS.

Luego, teniendo los datos ya asociados al DUS que corresponde, se procede a ingresar los mismos de manera virtual al SICEX (20) (Sistema Integrado de Comercio Exterior) de la Aduana. Los datos más relevantes para ingresar son:

- Numero de aceptación de DUS
- Despachador.
- Consignatario (responsable de recibir la carga en puerto de destino).
- Sigla Contenedor.
- Patente.
- Guía o Guías de Despacho de la carga.
- Kilos Bruto y Neto.

A continuación por tanto, se mostrará el formato del Documento Único de salida con sus respectivas secciones:

DOCUMENTO ÚNICO DE SALIDA



Cuando la página de la aduana detecta los contenedores ya ingresados, asociados al DUS que corresponde cada uno, el SI-ZEAL inmediatamente le asocia un número de operación

en la lista de unidades de carga ingresadas a la zona primaria. Así, el personal de SAGEM tiene la responsabilidad de estar atentos a que la carga apruebe el atributo F y verificar si la carga salió con aforo físico o no. En caso de que un contenedor salga con aforo físico, el personal de SAGEM tiene que avisarle al conductor que se dirija a la zona correspondiente e ir con casco y zapatos de seguridad a la zona aduanera para corroborar el proceso de aforo. Cabe señalar que el proceso de aforo físico la aduana solo lo hace para contenedores de carga general o carga seca, como en el caso de los vinos, las pasas, artículos electrónicos, etc.



En el caso de los contenedores referir, vale decir, los contenedores que exportan los productos de la industria hortofrutícola, el organismo específico a cargo de la fiscalización es el Servicio Agrícola Ganadero. Por tanto a continuación procederemos a explicar este actor de la cadena de comercio exterior, su relación con SAGEM, y por tanto, con la práctica profesional realizada.

Servicio Agrícola Ganadero (SAG)

El Servicio Agrícola Ganadero (21) es el organismo oficial del Estado de Chile, encargado de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de los animales y vegetales. En la estructura jerárquica, está bajo la orden del poder ejecutivo y se relaciona con este a través del ministerio de agricultura.

Al ser Chile un país exportador de productos animales y vegetales, el SAG tiene la labor de participar en su certificación sanitaria, la que es reconocida internacionalmente por haber sido elaborada en base a normas y estándares que regulan el comercio mundial. Para lograr dicho reconocimiento se suscriben acuerdos con otros países. El SAG tiene que velar por lograr las condiciones ambientales óptimas para la exportación y tomar medidas de corrección al respecto en caso de que haya algún imperfecto. Como por ejemplo, en la última temporada de exportaciones de fruta cuando ocurrió el problema de la “mosca de la fruta”, para lo cual se tomaron medidas correctivas con respecto al embalaje de esta.



Como ya hemos señalado anteriormente, para que la carga de los exportadores entre, transite y salga de la zona primaria sin problemas, debe cumplir con una serie de atributos, de entre los cuales, uno de los más importantes es el atributo “F” de Fiscalización. Este atributo es otorgado precisamente por el SAG. Para lo cual se ha creado un sistema de “Multipuerto” a través del cual se originan y gestionan las planillas de exportación.

Por tanto, a continuación se procederá a explicar cómo es el proceso de gestión documental y digital que tiene este sistema, cual es el Rol que tiene el SAG en la zona primaria y como opera en concreto.

SISTEMA MULTIPUERTO

El departamento de exportaciones del SAG opera a través de un sistema denominado “Multipuerto” (22) el cual es un sistema de certificación en línea para las exportaciones hortofrutícolas, forestales y material de propagación, el cual está habilitado para los envíos que salen del país desde los puertos de San Antonio, Valparaíso, Talcahuano, Coquimbo, Caldera, Arica, Los Andes y próximamente en Punta Arenas. Para fines del presente informe solo se hablará de exportaciones relacionadas a la industria Hortofrutícola, dado que las funciones desempeñadas estuvieron únicamente relacionadas a esta industria.

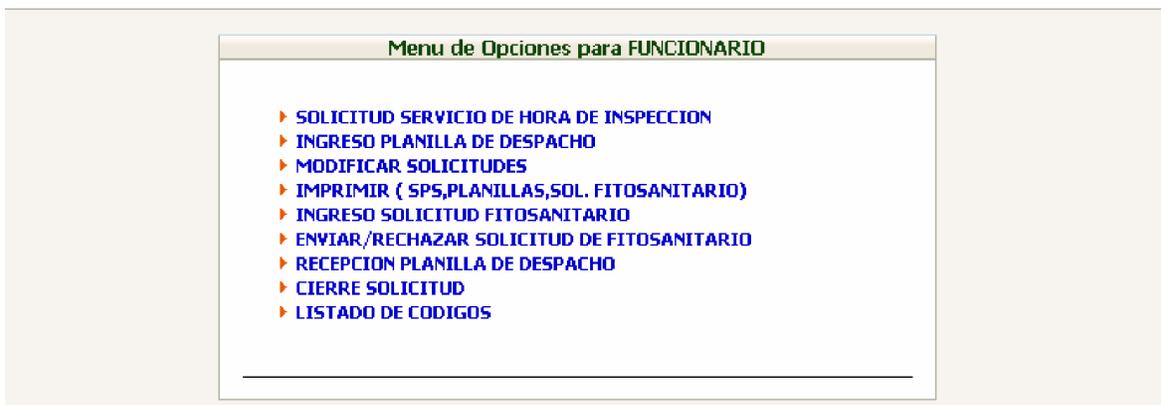
Como se ha señalado antes, el documento que utiliza el SAG para la fiscalización de la fruta son las “Planillas de Despacho”, las cuales contienen todos los datos que al Servicio le importa revisar y analizar, entre los cuales los más relevantes son (23):

- Exportador y Consignatario.
- País de Destino.
- Nombre de la Nave.
- Especie, Producto, Variedad y Condición.
- Unidad de Medida, Cantidad y Peso Neto (solo el peso de la mercancía, sin considerar el peso del contenedor).
- Tipo de envase y embalaje (Ej: Cajas, Pallets, Jumbos, etc).
- Sigla del contenedor y patente del camión.
- Sellos del Contenedor.
- Observaciones.

Los exportadores por lo general envían las matrices del BL (Bill of Loading) una semana antes de que la nave arribe al puerto de Valparaíso, dentro de las cuales está contenida toda la información necesaria para el proceso de pre-embarque entre la Agencia y el SAG.

Con estas matrices, las agencias de embarque pueden generar lo que se denomina la Solicitud para Servicio (SPS), lo cual es un código determinado por el servicio agrícola ganadero para ingresar las planillas de despacho que corresponden a las exportaciones que se dirigen a los destinos y en las naves que corresponden a cada SPS (24).

A continuación se procederá a explicar el procedimiento virtual para optar a una SPS. Luego de haber ingresado al sistema multipuerto con el perfil de Funcionario, se debe ingresar a la primera opción:



1. Solicitud Servicio de Hora de Inspección

Esta opción permite solicitar servicios de inspección o verificación a la oficina SAG asociada al puerto al cual se presentará el medio de transporte. Al seleccionar esta opción, el sistema desplegará la siguiente pantalla:



Una vez seleccionado el tipo de servicio y el tipo de producto (en el caso de esta práctica siempre corresponde seleccionar “Mercadería Inspeccionada”), el sistema desplegará la

siguiente pantalla, en la cual se deben ingresar la información general de la solicitud:

SOLICITUD DE PRESTACION DE SERVICIOS

Antecedentes de la SPS

Antecedentes de Conexión

Conectado:	<input type="text" value="USUARIO AGENCIA DEMO"/>	Tipo de Perfil:	<input type="text" value="FUNCIONARIO"/>
Empresa:	<input type="text" value="AGENCIA DEMO"/>	Código:	<input type="text" value="1775"/>
		Oficina SAG:	<input type="text" value="TALCAHUANO"/>

Nombre del Exportador	<input type="text" value="<< Seleccione Exportador >>"/>
País de Destino	<input type="text" value="<< Seleccione País Destino >>"/>
Unidad de medida	<input type="text" value="<< Seleccione Unidad de Medida >>"/>
Operativa de Puerto	<input type="text" value="<< Seleccione Operativa de puerto >>"/>
Hora Tentativa del Servicio	<input type="text" value="(HH:MM) Entre 00:00 hasta 23:59"/>
Fecha que solicita el Servicio	<input type="text" value="17/06/2008"/>
Nombre de la Nave	<input type="text" value="<< Seleccione Nombre de la Nave >>"/>

Detalle del Servicio SPS

Producto	Especie	Condición Especie	Cantidad de Bultos	Total Bultos	Eliminar Detalle
----------	---------	-------------------	--------------------	--------------	------------------

Luego de ingresados todos los campos solicitados, se debe presionar el botón Agregar Producto para ingresar el detalle de los productos a verificar o inspeccionar.

SOLICITUD DE PRESTACION DE SERVICIOS

Detalle del Servicio (SPS)

Antecedentes de Conexión

Conectado:	<input type="text" value="USUARIO AGENCIA DEMO"/>	Tipo de Perfil:	<input type="text" value="FUNCIONARIO"/>
Empresa:	<input type="text" value="AGENCIA DEMO"/>	Código:	<input type="text" value="1775"/>
		Oficina SAG:	<input type="text" value="TALCAHUANO"/>

Especie	<input type="text" value="-- Seleccione Especie --"/>
Condición Especie	<input type="text" value="-- Seleccione Tipo Condición --"/>
Producto	<input type="text" value="-- Seleccione Producto --"/>
Cantidad de Bultos	<input type="text"/>
Total metros cúbicos	<input type="text"/>

Al ingresar la información y presionar el botón Grabar Detalle, aparecerá la pantalla de datos generales con el detalle grabado.

Detalle del Servicio SPS					
Producto	Especie	Condición Especie	Cantidad de Bultos	Total Bultos	Eliminar Detalle
Durmientes	PINO RADIATA	SECO	1000	10000	

[Agregar Producto >>](#)

[Enviar Solicitud Servicio >>](#) [<< Salir sin Grabar](#)

Anuncio: Estas sps que nos son presentadas el día que corresponde caducan

Se puede optar por ingresar más productos o finalizar el ingreso de la solicitud, presionando sobre el botón Enviar Solicitud Servicio. Con ello, la SPS quedará disponible inmediatamente para ingresar planillas de despacho.



Entonces teniendo la SPS ya gestionada, no queda más que esperar que ingresen los contenedores a la zona primaria para así recibir los documentos originales firmados por el exportador. Para así, acercarse a la oficina del SAG ubicada en la ZEAL y dar fe de que la carga ya está en la zona primaria, para luego proceder a la inspección de sellos por parte del personal del Servicio Agrícola Ganadero. Teniendo esto último aprobado, el servicio automáticamente le brinda a la carga el atributo F de “fiscalización”. Y por tanto la carga estará lista y solo faltará el llamado telefónico por parte del Terminal Portuario correspondiente, para que la carga baje a puerto y proceda finalmente al proceso de estiba y

la nave pueda zarpar al destino que corresponde, con la certeza logística, legal y sanitaria que ha cumplido con todo el proceso protocolar de exportación.

CAPITULO SEGUNDO

DESARROLLO DEL TEMA:

“MODELO DE NEGOCIO DE LOS ALMACENES EXTRAPORTUARIOS EN CHILE”

Objetivo General: Conocer y analizar el modelo de negocio y la industria de los almacenes extraportuarios en Chile, identificando su importancia y el rol que estos cumplen dentro de la cadena nacional e internacional de Comercio Exterior.

Objetivos Específicos:

- Identificar y precisar cada una de las normativas legales, sanitarias, financieras y logísticas que deben cumplir los almacenes al ser depósitos habilitados y autorizados como zona primaria de extensión aduanera.
- Analizar cada una de las razones legales y logísticas que originan y justifican este negocio, reconociendo el aporte que esta industria le brinda a la eficiencia logística del comercio exterior chileno.
- Conocer y explicar detalladamente cada uno de los servicios prestados por los almacenistas extraportuarios, sus diversas funciones para los distintos tipos de cargas y sus respectivos costos.
- Reconocer los diferentes tipos de almacenes extraportuarios existentes en Chile segmentados por su capacidad, tamaño, mercado, tipo de carga, etc.; los cuales serán representados con ejemplos concretos a través de los principales competidores de la industria y medianas empresas que se han dedicado a este rubro.

INTRODUCCIÓN

Luego de haber descrito la empresa en la cual se desarrollo la práctica profesional para redactar el presente informe y haber detallado las funciones desempeñadas, se procederá a desarrollar una temática relacionada al giro de dicha empresa, vale decir, la logística del comercio internacional. Para lo cual, se desarrollará el tema ya presentado que tiene relación con el modelo de negocio de los Almacenes Extraportuarios en Chile.

Históricamente en las ciudades puertos de Chile, desde que nuestro país se insertó en el contexto mundial del intercambio de bienes y servicios a través de diversos grados de integración comercial, lo que se concretiza en una serie de operaciones logísticas; el servicio nacional de aduanas se ha visto en la necesidad de contar con un espacio para almacenar esa gran cantidad de carga que entra y sale de nuestro país, la cual se consolida en los denominados contenedores. Esos recintos, que tienen que estar autorizados como zona primaria de extensión aduanera, antiguamente se solían denominar los depósitos aduaneros. Estos recintos le pertenecen directamente al Servicio Nacional de Aduanas, siendo este el responsable de realizar las inversiones y asumir los costos de todas las maquinarias y condiciones logísticas necesarias para mantener estos depósitos aduaneros. Con el pasar de los años Chile fue integrándose cada vez más a los mercados internacionales, lo que en la práctica signífico un aumento exponencial en la cantidad de contenedores que se embarcaban y desembarcaban por las costas de nuestro país, lo que llevo a un inevitable colapso logístico de nuestras ciudades puerto.



Es en este contexto en que la empresa SAAM (25), en el año 1989 crea el primer terminal extra portuario fuera de un puerto, siendo la primera empresa privada en Chile en prestar servicio en Zona primaria, ubicándose en el sector barón de la ciudad de Valparaíso.

NORMATIVAS VIGENTES

Es entonces en la década de los 90 que se empezaría a desarrollar este interesante fenómeno: el ingreso del sector privado en las zonas primarias de extensión aduanera. Fue con el pasar de los años que la demanda creciente de este negocio fue tan intensa que naturalmente, como en todo mercado, se iba a producir un aumento en la oferta. Es así como se empezaron a crear una serie de empresas para cubrir esta necesidad legal, además de brindar diversos servicios logísticos. Estas empresas privadas entonces, son las que hoy en día se conocen como Almacenes Extraportuarios (AEP). Por tanto, a continuación se procederá a detallar cuáles son las normativas legales vigentes en el aspecto aduanero, financiero, sanitario y logístico.

- **Normativas legales, aduaneras y financieras:**

Primero que todo, es pertinente constatar y definir que es un almacenista y en qué consiste un almacén, antes de entrar a definir lo que es específicamente un almacén extraportuario, para lo cual vamos a citar textualmente (26) el artículo 2 y 3 de la Ley n° 18.690 sobre Almacenes Generales de Depósito.

“Artículo 2° Son almacenistas las personas naturales o jurídicas que de acuerdo a las normas de esta ley reciban mercaderías en depósito. Los almacenistas, en carácter de comisionistas o agentes, podrán vender y distribuir con autorización del depositante las mercaderías depositadas en sus almacenes cuando no se encuentren dadas en garantía. Los almacenistas deberán llevar un registro de las mercaderías que reciban en depósito, en el que efectuarán las anotaciones señaladas en esta ley y su reglamento.”

“Artículo 3° Son almacenes generales de depósito o almacenes los establecimientos, recintos, depósitos o contenedores destinados a recibir o guardar mercaderías y productos

con arreglo a las disposiciones de la presente ley, sean éstos de propiedad del almacenista o de otra persona.”

Por tanto, cada empresa que pretenda brindar servicios de almacenaje extraportuario, su negocio primeramente va a tener que estar bien definido en relación a la ley general de almacenes de depósito. Pero al mismo tiempo cabe señalar que esta industria en específico es más delicada y especializada, no es como cualquier negocio de almacenaje, sino que la carga que es almacenada tiene directa relación con la actividad del comercio exterior, ya sea en sus principales destinaciones aduaneras como la exportación e importación, como en otras destinaciones aduaneras, por ejemplo, la de Almacén Particular, que vamos a desarrollar más adelante.

La ley que tiene relación con los Almacenes Extraportuarios específicamente, es la Ley 19.479 (27), la cual introduce modificaciones a la ordenanza de aduanas y a la ley orgánica del servicio nacional de aduanas. Las modificaciones específicas en relación a este tema están en los incisos 4 y 5 del Artículo 1 de la presente Ley, de los cuales se extraerán los principales puntos que se adjuntarán a continuación:

4. Artículo 80.-...Se entiende por almacén extraportuario el 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.

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

Para ejercer el giro de almacenista se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Giro exclusivo: el almacenista deberá acreditar que tiene la actividad de almacenaje como giro exclusivo. Las sociedades constituidas y que se constituyan de acuerdo a la ley N° 18.690, sobre almacenes generales de depósito, se entenderá que cumplen con este requisito.

b) *Idoneidad moral: no podrán ejercer como almacenistas las personas naturales que hayan sido condenadas o se hallen procesadas 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.*

c) *Solvencia económica: para ser almacenista se deberá tener un patrimonio igual o superior a seis mil unidades de fomento y 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 tres mil unidades de fomento.*

La habilitación como almacenista se solicitará al Director Nacional de Aduanas, quien deberá pronunciarse dentro del plazo de quince días hábiles contados desde la fecha de presentación de la respectiva solicitud. Si el Director no se pronunciare dentro de dicho plazo, se entenderá aprobada la solicitud.

La resolución del Director que disponga la habilitación se inscribirá en un registro de almacenistas que llevará el Servicio Nacional de Aduanas. Este registro será público y en él se anotarán, además, los recintos en que cada almacenista está ejerciendo su giro, los que serán considerados zona primaria de jurisdicción de la aduana respectiva, para todos los efectos legales y reglamentarios.

5. b)...."El depósito de las mercancías devengará diariamente a partir del trigesimoprimer día, un interés igual al equivalente diario de la tasa de interés promedio mensual cobrada por el sistema financiero en operaciones no reajustables de 30 a 89 días informada por el Banco Central de Chile vigente a la fecha más próxima a la de internación o vencimiento del plazo, según corresponda, aplicada sobre los correspondientes derechos e impuestos. En el caso de mercancías que por su naturaleza no

puedan ser normalmente depositadas en recintos de depósito aduanero según calificación que hará el Director Nacional de Aduanas, dicho interés se devengará a partir del cuadragésimo sexto día.

En el caso de las infracciones cometidas en el uso u obtención de los beneficios establecidos en este artículo tales como el fraude aduanero o la estafa, serán aplicables las sanciones, penas, multas y presunciones establecidas en los artículos 184 y 187 de esta ley las que, según sea el caso, podrán ser aumentadas al doble."

- **Normativas Sanitarias y de Seguridad:**

Con respecto a las normativas de salubridad y seguridad con las cuales deben cumplir los Almacenes Extraportuarios, tenemos que dirigirnos al artículo 24 del título IV del decreto Ley 1.114 (28), el cual establece el reglamento para la habilitación y concesión de los recintos de depósito aduanero y el almacenamiento de las mercancías. El organismo que toma protagonismo nuevamente en este tema es el Servicio Agrícola Ganadero, para lo cual se van a citar los incisos relacionados únicamente al tema sanitario y de seguridad, que en muchos casos involucra a tal organismo.

TITULO IV

Disposiciones comunes a la explotación de recintos otorgados por habilitación directa y licitación pública

Artículo 24: Los almacenistas en el desempeño de su función, deberán cumplir las siguientes obligaciones:

b) Dotar el recinto de depósito aduanero de las condiciones de seguridad y de las medidas de resguardo que fueran necesarias para una adecuada conservación de las mercancías allí depositadas; sin perjuicio de otras condiciones que por motivos sanitarios pueda exigir la autoridad competente.

c) Facilitar los espacios y las instalaciones que el Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero y Servicio Nacional de Salud, requieran para un adecuado cumplimiento de las funciones de fiscalización y control que la ley le encomienda.

- d) Permitir que los consignantes, los consignatarios de las mercancías y los despachadores puedan efectuar reconocimientos físicos de aquéllas, división de bultos y reembalaje con autorización del Servicio Agrícola y Ganadero cuando corresponda.
- e) Mantener permanentemente actualizado un inventario de la totalidad de la mercancía depositada en el respectivo almacén, de conformidad con las instrucciones impartidas por la Dirección Nacional de Aduanas;
- f) De conformidad con esas mismas instrucciones, mantener permanentemente actualizado un inventario de las mercancías en condiciones de ser subastadas;
- g) Emitir comprobante de recepción de la carga, numerados en forma correlativa y de acuerdo a los conocimientos de embarque y manifiesto. Dichos comprobantes se emitirán con peso verificado o documental. Tratándose de bultos en malas condiciones o con mermas, la recepción se hará con peso verificado;
- h) Informar al Servicio Nacional de Aduanas en la forma y dentro de los plazos que éste señale, de las declaraciones y giros comprobantes de pago que haya recibido contra entrega de mercancías bajo su custodia y, asimismo, al Servicio Agrícola y Ganadero respecto de los certificados fito o zoosanitarios, cuando corresponda.

- **Normativas de las condiciones Logísticas:**

Con respecto a los requisitos Logísticos que demanda la ley, nuevamente tenemos que dirigirnos al mismo Decreto Ley 1.114 (29), donde se señala tácitamente las condiciones que deben cumplir estos recintos, para operar como zona primaria de extensión aduanera.

TITULO II

Habilitación directa de los recintos de depósitos aduaneros

Artículo 12: Para operar como almacén el recinto deberá reunir, a lo menos, las siguientes características:

a) *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 completamente cercada con cierres que ofrezcan garantías de seguridad.*

El Director Nacional de Aduanas fundadamente y cuando las circunstancias así lo exijan, podrá autorizar superficies inferiores a las señaladas en el inciso anterior; especialmente tratándose de recintos de depósito aduanero que se habiliten en las zonas portuarias o aeroportuarias, sujetas a la potestad aduanera, y las que se habiliten respecto de particulares que cuenten con las superficies exigidas en dicho inciso, pero cuyas instalaciones se construirán por etapas, conforme se establezca en la resolución respectiva.

b) *Un sistema de alumbrado de altura que comprenda la totalidad del recinto.*

c) *Vías de acceso al recinto que posibiliten un expedito ingreso, circulación y salida de las mercancías que en él se depositen.*

d) *Dependencias para el Servicio de Aduanas y otros Servicios u organismos, cuyos funcionarios deban desarrollar labores de fiscalización, reuniendo condiciones adecuadas para su uso.*

e) *Sistemas de control de ingreso y salida de las mercancías y de revisión de camiones.*

f) *Bodega o área para el almacenamiento de las mercancías.*

g) *Áreas de revisión de carga de importación y exportación, con romana de pesaje de mercancías.*

h) *Zona para consolidar y desconsolidar mercancías.*

i) *Sistemas de seguridad y vigilancia durante las 24 horas del día.*

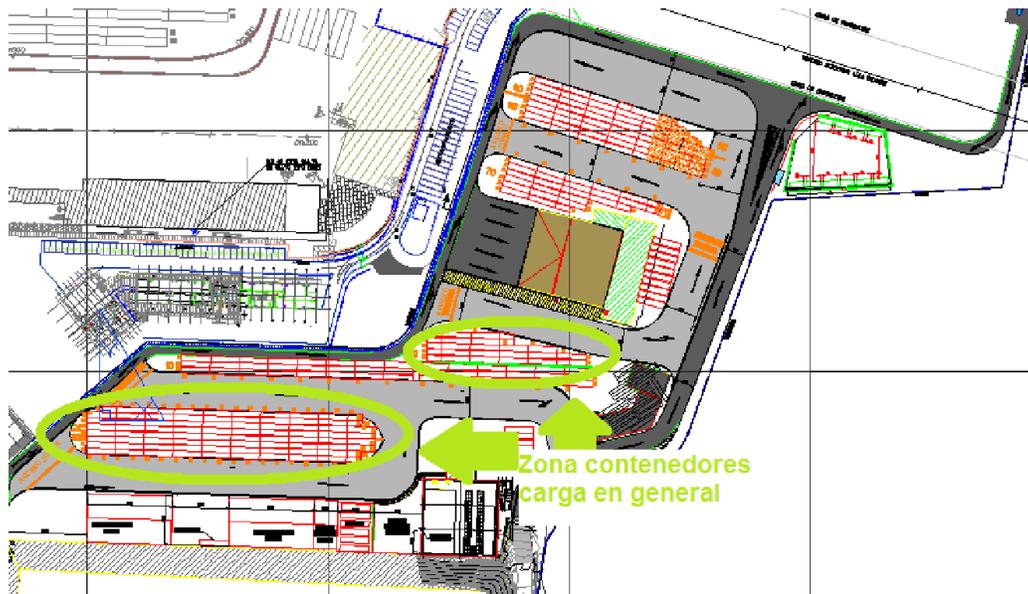
j) *Espacio destinado al almacenaje de mercancías decomisadas, retenidas y expresa o presuntamente abandonadas.*

LAYOUT de los Almacenes Extraportuarios

Luego de describir conceptualmente las condiciones logísticas y los parámetros del espacio mínimo con el que debe contar un recinto extraportuario, es necesario llevar este concepto a la gráfica, para lo cual a continuación se presentara el layout, vale decir, el plano del diseño de un recinto extraportuario desde una vista panorámica, donde se puedan observar los diferentes elementos de este. Por tanto, a continuación primero se mostrará una grafica más bien general, que se tomo de la empresa Puerto Columbo, que es hoy en día uno de los representantes de la industria, en la región de Valparaíso.



Para ver una grafica más detallada, vamos a citar una imagen tomada del diseño de construcción de la ZEAL, específicamente hablando de su Almacén Extraportuario asociado, que en este caso es, Extraportuario el Sauce:



El mayor espacio en este caso es la zona de contenedores de carga general, los cuales se muestran en la siguiente imagen real:



JUSTIFICACIÓN DEL NEGOCIO

Luego de especificar las normativas para llevar a cabo el funcionamiento de esta industria, es pertinente explicar cuáles son las razones, ya sea legales o logísticas, que originan y justifican este negocio en particular. Para lo cual cabe recordar que primeramente este negocio nace para suplir una necesidad legal y aduanera, que tiene que ver con descongestionar las ciudades puertos de contenedores y camiones, habilitando otros sectores de recinto privado como zona primaria de extensión aduanera. Por tanto, es importante partir definiendo el concepto de Zona Primaria y cuál es la importancia de esta, en el contexto del comercio internacional. Este concepto se define literalmente en el Artículo 2 de la Ordenanza de Aduanas (30), el cual vamos a citar a continuación.

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.

Entonces es importante tener en cuenta que, si bien los recintos de los AEP son de propiedad privada, la aduana no deja de tener potestad para intervenir en todos los efectos de su jurisdicción, vale decir, abrir y revisar contenedores, aforo físico, revisión documental, etc. Por tanto, la primera razón que demanda la existencia de los almacenes extra portuarios, es precisamente la necesidad de contar con una extensión de esta zona primaria, vale decir, más espacio o territorio geográfico nacional donde el SNA puede operar e intervenir con la potestad aduanera que le otorga la ley.



RAZONES LEGALES

El primer punto a recalcar, relacionado a las causas que originan este negocio, tiene que ver con las Destinaciones Aduaneras, vale decir, todas las posibilidades legales que tiene el Servicio Nacional de Aduanas de concretar alguna operación de comercio internacional. Según la Ordenanza de Aduana (31), se entiende por destinación aduanera “la manifestación de voluntad del dueño, consignante o consignatario que indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional”. Por tanto, dependiendo de la voluntad del dueño de la carga, en muchos casos va a ser necesario hacer uso del almacenaje extraportuario. Las destinaciones aduaneras se pueden clasificar en dos tipos, las relacionadas al ingreso de mercancías al territorio nacional y las relacionadas a la salida de mercancías del territorio nacional.

Las mercancías que ingresen al territorio nacional, para ser desaduanadas deben tramitar ante el Servicio una DECLARACION DE INGRESO, o la respectiva declaración de destinación, pudiendo ser objeto de alguna de las siguientes destinaciones aduaneras:

- Importación.
- Admisión Temporal.
- **Almacén Particular.**
- Admisión temporal para perfeccionamiento activo.
- Reingreso.
- Transito.
- Transbordo.
- Redestinación.

Por otro lado, las destinaciones aduaneras relacionadas a la salida de mercancías tienen que presentar el DOCUMENTO ÚNICO DE SALIDA, estas son:

- Exportación.
- Reexportación.
- Salida Temporal.

Las principales destinaciones de aduaneras, vale decir, las que generan la mayor cantidad de operaciones de comercio exterior y por tanto las que generan la mayor cantidad de contenedores almacenados por diversas razones, son la importación y la exportación. Por tanto, a continuación se procederá a definir específicamente estas destinaciones, para luego ver en detalle la destinación aduanera de Almacén Particular, de la cual vamos a ver que es el caso que mas genera un atractivo para la industria de los Almacenes Extraportuarios.

La importación se puede definir básicamente como el ingreso legal de mercancías al territorio nacional, pero como destinación es el régimen aduanero por el cual las mercancías ingresadas pueden entrar en libre circulación dentro del territorio aduanero, previo pago de los derechos e impuestos exigibles a la importación y cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias.

Por otro lado, la exportación se podría definir como la salida legal de mercancías del territorio nacional, pero como destinación aduanera es el régimen aduanero aplicable a las mercancías en libre circulación que abandonan el territorio aduanero y que estén destinadas a permanecer definitivamente fuera de éste.

Todos los casos que pueden constituir la necesidad de almacenaje extraportuario producto de estas dos principales destinaciones aduaneras son múltiples y diversos, lo cual analizaremos más adelante dado que tienen que ver con razones netamente logísticas. Por ahora, nos enfocaremos netamente en el Régimen de Almacén Particular, dado que este si tiene una justificación legal para el funcionamiento de esta industria.



Almacén Particular

Esta destinación aduanera se define como el “Recinto de depósito perfectamente deslindado e individualizado en el documento de destinación, donde las mercancías extranjeras permanecen bajo potestad aduanera, sin pagar los derechos e impuestos que causen en su importación” (32)

El Director Nacional de Aduanas podrá habilitar hasta por noventa días, de oficio o a petición de los interesados, determinados locales o recintos particulares para el depósito de mercancías, sin previo pago de los derechos e impuestos que causen en su importación. Este régimen suspensivo deberá ser solicitado antes del vencimiento del plazo normal de almacenamiento, y las mercancías retiradas de los recintos de depósito aduanero, antes del vencimiento de dicho plazo, el cual consiste en 90 días. El régimen será autorizado mediante la legalización de la declaración de ingreso. La habilitación de un Almacén particular solo se concederá para el depósito de mercancías que tengan un valor aduanero superior a US\$ 10.000, considerando el monto total de la operación. Las mercancías ingresadas bajo el régimen de Almacén Particular, no se pueden vender, disponer o ceder a cualquier título, ni utilizar en forma industrial o comercial, sin haber cubierto previamente los respectivos derechos, impuestos y otros gravámenes que las afectan. Incluso los embalajes (excepto contenedores) no pueden ser abiertos, bajo ningún concepto, debiendo permanecer dentro de la bodega habilitada como Almacén particular, los embalajes deben estar separados e identificados por cada Declaración de Ingreso, y estar fácilmente cuantificables en caso de una inspección por parte de los fiscalizadores de Aduana.

Por tanto, esta destinación aduanera para el ingreso de mercancías al territorio nacional es la más atractiva para el negocio de los almacenes extra portuario, dado que son hasta 90 días que los dueños de la carga pueden mantener su mercancía almacenada sin el pago de derechos e impuestos y por tanto, 90 días que esos contenedores permanecerán en los recintos extraportuarios. Y vamos a ver más adelante que dada la forma de cobro que tienen los almacenistas, por día almacenado, este régimen se convierte en un atractivo para la rentabilidad de su negocio.

RAZONES LOGÍSTICAS

Como hemos señalado, en un principio los AEP nacieron por la necesidad legal-aduanera de contar con una zona primaria más extensa, vale decir, más espacio de territorio donde el SNA pueda operar con la jurisdicción que la ley le otorga y todo lo que eso significa. Pero con el pasar de los años, estos recintos se fueron de a poco transformando en una plataforma logística que hoy en día le brinda, tanto a los exportadores, importadores, freight forwarders como a las compañías navieras, un sin número de soluciones de comercio exterior. Por tanto, para ordenar estas diversas razones, nos vamos a basar y vamos a citar un Estudio y Análisis que hizo la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso respecto a la competitividad del comercio exterior chileno (33), la agenda de impulso competitivo (AIC) que propuso el gobierno del Presidente Sebastián Piñera (34) y sus respectivas consecuencias al comercio exterior y específicamente a la Industria de los AEP.

La agenda de impulso competitivo es un programa de 51 medidas que propuso el ministerio de economía que tiene que como finalidad generar mayor emprendimiento, aumentar la innovación y eliminar todas las trabas que impidan la competitividad en las diferentes industrias, de manera tal de aumentar el crecimiento económico y lograr mayor eficiencia en los mercados. Las medidas relacionadas al mejoramiento del comercio exterior van desde la 18 hasta la 33, de las cuales vamos a citar el análisis de las consecuencias de la medida 23 (35).

Medida 23. Almacenes Extraportuarios. Más Opciones

Se destaca de las opiniones y argumentos emitidos, lo siguiente:

- Los AEP son hoy una respuesta concreta de almacenamiento auxiliar para las operaciones de las terminales portuarias de Valparaíso, San Antonio y otras ciudades puerto del país. En determinados momentos, pueden incrementar la capacidad operativa de los puertos hasta en un 20%, liberando espacio valioso destinado a la atención de pre-stacking de carga de exportación y posterior atención de naves.
- Dada su cercanía con los puertos y la escasa capacidad en ciertos periodos de tiempo de las terminales, son en la práctica la mejor alternativa costo-eficiente para viabilizar las operaciones de comercio exterior en el modo marítimo, y en la actualidad también en el modo carretero (Extraportuario en Los Andes).
- Este rol auxiliar de almacenamiento se verá cada vez más requerido debido al constante crecimiento de la capacidad de los buques de atención de la categoría POSTPANAMAX, y que consultadas fuentes directas del transporte marítimo, llegarán a la costa oeste sudamericana buques de hasta 8.000 teus, que significarán con cada recalada un movimiento promedio de 3.000 a 4.000 unidades de contenedores. Este movimiento requerirá de cada espacio necesario dentro de la Terminal. Por ende, evacuar de manera directa los contenedores, ya sea en trámite anticipado y almacenamiento temporal (potencial uso de los AEP), pasará a ser una variable clave para viabilizar la competitividad del sistema portuario regional y nacional.
- Es materia en la actualidad, por parte de las comunidades portuarias de San Antonio y Arica, potenciar el perfeccionamiento de sus zonas de actividades logísticas portuarias que incluyen los servicios de AEP, depósito de contenedores, service center, truck center y estaciones intermodales de carga. La concentración económica de actividades logísticas en un radio reducido como lo es en las ciudades puertos y sus parques industriales, generan sinergias competitivas que pueden ser de la mayor utilidad para el comercio exterior chileno.

- Otro factor relevante y probable, sería potenciar los servicios extraportuarios dotándolos de una nueva legislación y facilidades para la entrega de servicios de valor agregado a las cargas bajo régimen aduanero especial, sumado al mejor uso y acceso a centros de transporte de carga y corredores de transporte hacia los centros de consumo (Santiago, zona centro-sur y MERCOSUR), suenan como los principales desafíos derivados del actual debate por su permanencia en las ciudades puerto.

Desde el punto de vista crítico, se puede decir lo siguiente:

- Los argumentos en contra de la medida 23, dan cuenta de facilitar el aumento de la concentración de actividades de comercio exterior, logística y transporte en la ciudad de Santiago, a solo 120 kilómetros de la zona portuaria. Esto refleja la nula conciencia de la autoridad y de los promotores de la Agenda de Impulso Competitivo de las reales externalidades negativas que estaría absorbiendo Santiago, y en especial sus zonas periféricas, las cuales presentan los mayores índices de contaminación ambiental (Pudahuel y Cerro Navia presentan los mayores problemas), altos niveles de congestión vial (Quilicura y Panamericana Norte en periodos punta presentan los mayores problemas) y presiones para el uso de suelo habitacional (Plan Regulador Metropolitano, que amplió las hectáreas urbanas en detrimento de las industriales).
- Sumado a los potenciales problemas para Santiago, se suma la carencia de estudios serios que ejemplifiquen las bondades en costo para las cargas LCL o consolidadas, operando desde los puertos, versus su operación en Santiago. Al constatar que al costo operativo se le debe sumar el costo de sobre stock de contenedores en Santiago y el traslado posteriormente vacío a los depósitos en ciudades puertos (donde realmente los necesitan las navieras), la eventual economía operativa se traduciría a la larga en mayores extracostos, sobre todo para aquellas cargas que no tienen destino Santiago (30%), y que necesariamente deberán viajar muchos kilómetros para llegar en definitiva a destino.

Sin embargo, en relación a las razones logísticas que fundamentan el negocio de los AEP, es pertinente recalcar que las medidas tomadas por el ministerio de economía a través de la AIC, en relación a los almacenes extraportuarios, también tuvieron muchos impactos positivos que sin duda, hacen de esta industria, un sector mucho más competitivo y transparente. Por tanto a continuación el análisis del Gobierno de estas medidas (36):

Las acciones realizadas son:

1) Provisión de más información sobre precios y servicios ofrecidos por los almacenes extra-portuarios para aumentar la competencia.

El Servicio Nacional de Aduanas instruyó que las tarifas tanto del almacenaje como de los servicios adicionales y complementarios que realizan los AEP, deberán ser publicadas en el sitio web de cada uno de éstos. A su vez, han sido publicados en su página web los links de los AEP donde conste la información señalada. Esta acción ha fomentado la competencia en la industria al proveer una base de comparación de precios accesible para los usuarios.

Aduanas ha dictado, además, una resolución para fijar los requerimientos comunes para los recintos de depósito aduanero, con el objeto de estandarizar el funcionamiento de los almacenes. Los requerimientos estarán fundamentalmente relacionados con sistemas informáticos, cierres perimetrales y lugares para fiscalización física, los que, al ser uniformados, favorece el proceso de internación y, consecuentemente, la productividad a lo largo de toda la cadena logística.

2) Provisión de más información para el proceso de habilitación de los almacenes extra-portuarios.

Con el fin de coordinar y mejorar internamente los procesos vinculados a la solicitud de habilitación de un AEP, Aduanas ha llevado a cabo mejoras en dicho procedimiento de

habilitación. Con estas mejoras se podrá proveer un mejor acceso a la información necesaria para habilitar un AEP, uniformando los requisitos de información que el Servicio solicita para establecerse como tal y entregar mayor transparencia al procedimiento.

Además, Aduanas publicó en la página web las autorizaciones que otorgue para la habilitación de nuevos AEP, en la medida en que éstas ocurran.

3) Definición de servicios adicionales y complementarios al giro de los almacenes extra-portuarios.

El Servicio Nacional de Aduanas ha publicado un listado de servicios complementarios y adicionales, que les generen mayor valor agregado, tales como etiquetado y embalaje y venta de material de estiba.

Esta medida ha mejorado la transparencia y permitirá a los AEP mejorar sus servicios en los procesos de importación y exportación, con un impacto favorable sobre la productividad del rubro, aumentando la competencia entre los AEP existentes con la consiguiente rebaja de tarifas. Los interesados podrán solicitar la autorización para realizar estos servicios, invocando el listado que les servirá de referencia. Con todo, esto no obstará a que los AEP puedan identificar y solicitar nuevos servicios no captados en el listado, cuya tramitación será evaluada caso a caso.

Adicionalmente, los AEP deberán publicar en su página las tarifas de los servicios complementarios, especificando que prestaciones comprenden. Con esto se introducirá mayor transparencia a fin de que los oferentes compitan en iguales condiciones y se eliminen los cobros poco claros o inesperados para los usuarios.

4) Disminución de requisito de monto mínimo de US\$15.000 a US\$ 10.000 para solicitar un almacén particular de importación.

En muchas oportunidades a los consignatarios de la carga se les hace difícil ingresar la mercadería por no disponer de flujo de caja para pagar los derechos de manera inmediata. Para facilitar esto es que se ha rebajado el requisito de valor aduanero mínimo de las mercancías a US\$10.000, permitiendo a más importadores hacer uso de esta modalidad de ingreso que permite postergar el desembolso de los mismos hasta que se haga efectiva la importación.

Con esta medida, se busca que emprendedores de menor tamaño puedan ingresar su mercadería sin tener problemas de flujo de caja. Así las entidades favorecidas tendrán una herramienta más en su manejo de liquidez.

SERVICIOS, COSTOS Y PRINCIPALES COMPETIDORES

Luego de haber descrito y explicado las razones tanto legales como logísticas que originan esta industria y las normativas vigentes que hacen funcionar los AEP de mejor forma, se procederá a detallar cuáles son todos los posibles servicios logísticos que ofrecen los Almacenes Extraportuarios, cuáles son sus respectivos costos y la forma en que estos cobran, a través de los principales representantes de esta industria, clasificando los AEP según tamaño y servicios.

Por un propósito de orden, vamos a clasificar esta industria básicamente en tres grandes grupos: Almacenes Extraportuarios de tamaño grande, mediano y pequeño. Segmentados básicamente por su capacidad de almacenaje y diversidad de servicios.

Los tres actores principales que gozan del liderazgo competitivo de la industria son hoy en día tres grandes empresas con un merecido prestigio en el ámbito del comercio internacional, estas son, AEP SAAM, Texval y Sitrans.

SAAM

Saam Extraportuarios S.A (37) es un recinto de depósito aduanero destinado a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquier mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera, incluyendo la prestación de servicios complementarios y/o adicionales al almacenamiento que el Servicio Nacional

de Aduanas le autorice en forma expresa. Para lo cual cuenta con cuatro terminales en las localidades de Valparaíso, San Antonio, Placilla y Mendoza. El tamaño y la capacidad de este AEP, es bastante grande, por ejemplo en el caso de Placilla, el cual tiene una extensión de 55.000 m² de superficie y 9.880 m² de bodega para almacenaje de todo tipo de cargas. Y su diversidad de servicios es tal, que lo hacen ser uno de los principales, sino el principal competidor de la industria.



TEXVAL

Texval S.A (Terminal Extraportuario Valparaíso) (38) es una empresa del Grupo Marítima Valparaíso Chile S.A. En la práctica es un recinto de depósito aduanero extraportuario, que se ubica en la localidad de Placilla, a 18 km del puerto de Valparaíso. Cuenta con la debida autorización del Servicio Nacional de Aduanas y se ha posicionado como un importante eslabón del sistema logístico del Puerto de Valparaíso.

Las operaciones de TEXVAL se destacan por estar orientadas a las necesidades particulares de cada uno de sus clientes, procurando agregarles valor a sus respectivas cadenas logísticas, disponiendo para ello de un personal calificado, alto estándar en infraestructura y una estratégica ubicación en la ruta 68, permitiendo un fácil acceso para todo tipo de cargas, ya sea de importación como de exportación. Y que por supuesto cuenta con un gran recinto donde puede almacenar un gran volumen de carga.



SITRANS

Sitrans Almacenes Extraportuarios (SAE) (39) comienza a operar el año 2003, con su primer Terminal de zona primaria ubicada a un costado del Puerto de San Antonio. El

objetivo es entregar servicios de operación logística de excelencia a clientes para su carga de exportación, importación, en tránsito, transbordos entre otros.

Actualmente cuenta con dos almacenes de carga general habilitados como zona primaria de extensión aduanera ubicados en los terminales de los puertos de San Antonio y Valparaíso. Almacenes Extraportuarios Sitrans permite mantener los productos de sus clientes almacenados por un período de hasta 90 días, sin tener que pagar derechos e impuestos aduaneros.



En lo que podríamos denominar AEP de tamaño medio, tenemos muchos ejemplos a lo largo del territorio nacional, por tanto, con el fin de aclarar y acotar la información nos vamos a concentrar en la competencia dada en la región de Valparaíso. Dos empresas que se han posicionado en el último tiempo son Extraportuarios El Sauce y Puerto Colombo, que también compite con este tipo de almacenes extraportuarios y sobre todo con El Sauce.

EL SAUCE

Almacén Extraportuario el Sauce S.A (40) es una empresa filial del grupo AZVI, que entre otras concesiones en Chile, posee en la zona su principal Puerto Terrestre Los Andes (PTLA).

Y en el año 2011 se le otorgó la facultad para operar como el AEP aledaño a la ZEAL, lo que le permite contar con un importante espacio de territorio en una zona altamente estratégica, ubicada como ya sabemos en el camino La Polvora, a solo unos pocos kilómetros del puerto de Valparaíso.



PUERTO COLUMBO

Puerto Columbo (41) también es una de las últimas iniciativas de Almacén Extraportuario que han surgido en la V región y actualmente cuenta con dos terminales en San Antonio y Valparaíso. En el caso de Valparaíso, al igual que El Sauce, está ubicado en el camino La Polvora a un par de kilómetros de distancia, con lo cual se convierte en su competidor más directo al poseer prácticamente la misma zona estratégica y contar con diversos servicios tales como aforo, almacenaje, reconocimiento y porteos de carga.



EGIDO EMPRESAS

Para ejemplificar lo que en este informe denominamos como AEP pequeño, existe esta iniciativa particular de Egido Empresas (42), una empresa familiar que nació hace casi un siglo como una empresa de transporte terrestre, que contaba con una pequeña flota de cinco camiones. Hoy en día, los herederos de esta empresa han ido expandiendo el rubro de este negocio y en la actualidad cuentan con diferentes servicios logísticos, dentro de los cuales, uno de los principales es el servicio de Almacenaje Extraportuario. Egido Empresas dispone, dentro de los 48.000 mt² de su superficie total, espacio para el almacenamiento de contenedores u otro tipo de cargas, que al ser descargados, inmediatamente son ingresados a una completa base de datos que permite un seguimiento informatizado del contenedor, conociendo en todo momento su estado y posición en la pila, con vigilancia 24 horas al día.





SERVICIOS DE LOS AEP

Luego de haber presentado los más claros ejemplos de esta industria en sus diferentes tamaños, capacidad y diversidad de servicios, se procederá a detallar de forma generalizada la totalidad de los servicios que ofrecen los Almacenes Extraportuarios en Chile. Existe una gran cantidad de servicios que ofrecen los AEP, para lo cual, primeramente se presentará la siguiente lista para vislumbrar cuales son estos:

- Aforo.
- Consolidado.
- Reconocimiento.
- Amarrado/Encarpado.
- Cross Docking.
- Rotulado/Etiquetado.
- Inspección.
- Desconsolidado.
- Almacenaje.
- Energía para Contenedores Reefers.

- Trasvasije.
- Tramitación de documentos.
- Reembalaje.
- Pesaje.
- Fumigado.

Por tanto, ahora se procederá a explicar de forma más detallada cada uno de estos servicios prestados por muchos Almacenes Extraportuarios en Chile. Para luego explicar los precios que cobran los AEP y de qué forma lo hacen.

- **Aforo:**

Durante la estadía de la carga en terminales dotados como Zona Primaria como los AEP, el Servicio Nacional de Aduana, está facultado para determinar si una carga debe o no ser aforada. El acto de aforo constituye una operación única que consiste en practicar en una misma actuación el examen físico y la revisión documental, de tal manera que se compruebe la clasificación de las mercancías, su avalúo, la determinación de su origen cuando proceda, y los demás datos necesarios para fines de tributación y fiscalización aduanera. Los AEP cuentan con un área especialmente habilitada y autorizada por el SNA para la realización del servicio de aforo. Por lo general, las tarifas por el servicio de aforo para contenedores no varían en relación a la cantidad de carga que el fiscalizador de aduana haga retirar del contenedor para su examen, aunque hay excepciones. (43)

Los AEP mas dotados como SAAM, disponen de cuadrillas dedicadas para apoyar las labores de aduana en la inspección física de mercancías que este servicio determina revisar. Este servicio se entrega a contenedores, en donde el personal debe sacar parcial o totalmente todos los bultos que transporta el contenedor para que sean revisados por aduana y posteriormente reingresar la totalidad de la carga para su sellado y entrega al importador o exportador. Para la carga suelta es el mismo procedimiento, su diferencia radica en que

los bultos deben ser trasladados desde su posición de almacenamiento hasta el lugar designado por Aduana para la inspección física.



- **Consolidado:**

Corresponde al servicio de recepción de carga de exportación, cualquiera sea su naturaleza y tipo de bultos, para ser cubicada por el personal de los AEP para posteriormente proceder a llenar un contenedor. Finalizado el proceso de llenado, la mercancía es asegurada con la trinca correspondiente, se sella la unidad y se envía al Terminal Portuario para su embarque. Esto es para todo tipo de carga en forma agrupada, que es transportada bajo nombre y responsabilidad de un operador de transporte, distinto del porteador (consolidador) en el vehículo de éste, destinada a uno o más consignatarios finales.

Luego de realizar la tarea del consolidado, se deben verificar una serie de puntos importantes para que esta tarea finalice sin percance alguno. La carga debe estar bien arreglada y afirmada para soportar todas las fuerzas y tensiones normales del viaje. Si se consolida más de un tipo de carga, se puede ahorrar tiempo en la inspección aduanera colocando una muestra de cada tipo de carga”cercana a la puerta. Al cerrar las puertas, la gente encargada del consolidado se debe asegurar que las puertas se encuentren bien cerradas con todos los cierres de seguridad bien puestos para evitar posibles fallas. Dejando registro del sello de seguridad aprobado por la empresa. Se debiera usar etiquetas

autoadhesivas en el caso de viajar con cargas peligrosas, evitando ocultar el número de contenedor. (44)



- **Reconocimiento:**

Este servicio es solicitado por los importadores para reconocer la carga depositada en los Almacenes Extraportuarios y de esta forma separar bultos si es necesario para realizar la internación. Los AEP ponen a disposición del cliente el personal idóneo para la revisión de sus cargas. Este servicio también tiene que ver con realizar funciones de custodia y control de mercancías, así como también recepción y despacho de éstas. Ello, a través de una permanente comunicación con los distintos estamentos de servicios fiscalizadores del país, coordinando directamente las labores de inspección y almacenaje de mercancías. (45)



- **Amarrado/Encarpado:**

Este servicio está relacionado con camiones planos que requieren que personal idóneo realice las labores de colocación de carpa y amarrado seguro de las mismas para poder realizar su viaje a destino final. (46)



- **Cross Docking:**

Este servicio corresponde al consolidado/desconsolidado de Fruta a través de un sistema de andenes, que permite transferir la carga desde un camión frigorífico a un contenedor o vice versa, para llegar a los destinos finales en los tiempos que se requieren para la optimización de la cadena logística. Esto proporciona una solución logística importante en casos urgentes de situaciones inesperadas en el periodo de pre-stacking. (47)



- **Rotulado/Etiquetado:**

Este servicio corresponde al pegado de etiquetas/rótulos para aquellas mercancías que no fueron etiquetadas correctamente en los países de origen. Para ello requieren que este servicio sea entregado en zona primaria, ya que las mercancías no pueden ingresar al país hasta cumplir con los requisitos que establece la normativa aduanera. (48)



- **Inspección:**

Los servicios de inspección son establecidos por los organismos públicos que realizan labores de control y protección al medio ambiente y las personas. Los AEP que prestan este servicio se encuentran habilitados por el SAG y el Servicio Nacional de Salud para realizar las inspecciones de productos que así lo requieran al interior de los recintos respectivos. Para ello se disponen oficinas, recursos materiales y humanos para que la labor de estos organismos pueda ser realizada eficientemente. (49)



- **Desconsolidado:**

Corresponde al servicio de vaciado de un contenedor, separando las cargas para su entrega directa sobre camión o su ingreso a nuestras bodegas para su posterior despacho. Los AEP cuentan con un espacio físico, donde los productos ingresados son sacados del contenedor, desembalados, separados, clasificados o reembalados. La definición más simple que se puede dar sobre esta operación es la siguiente: La desconsolidación es la operación de descarga de la mercancía transportada para una posterior distribución. (50)



- **Almacenaje:**

Este es uno de los principales servicios que ofrece esta industria y corresponde al almacenamiento de productos al interior de los recintos extraportuarios que tengan un origen de exportación, importación o tránsito. Para ello los AEP grandes y medianos por lo general cuentan con superficies cubiertas para diferentes tipos de productos (imo, alimentos, vinos, etc) y patios asfaltados para el almacenamiento de contenedores, bultos sobre dimensionados y vehículos. Para el correcto control de ellos, se realizan controles de inventarios diarios, actualizando nuestros sistemas y controlando en línea la ubicación de cada bulto en los recintos de los almacenes extraportuarios. (51)



- **Energía para contenedores reefers:**

Algunos AEP, como SAAM, poseen conexiones para proveer energía a las unidades Reefer que así lo requieran, junto con ello se monitorean las unidades en forma permanente para controlar el correcto funcionamiento de las mismas. Esto es revisar alarmas, set point, temperatura de suministro y temperatura de retorno, con el fin de que las mercancías o más bien las frutas contenidas no pierdan lo que se denomina la cadena de frío y no sean deterioradas con los días que transcurren en el contenedor. (52)



- **Trasvasije:**

Este servicio corresponde a desconsolidar y volver a consolidar un contenedor con la misma carga o parte de ella. Esto se puede dar tanto por errores documentales, digitales o físicos. (53)



- **Tramitación de documentos:**

Algunos AEP entregan servicios documentales a las cargas en tránsito en Los Andes para tramitación de CDA y en los terminales portuarios para permitir su ingreso o salida de los stacking. (54)



- **Reembalaje:**

Este servicio se encuentra referido al cambio de embalaje de productos con algún tipo de condición especial, para ellos los AEP poseen cuadrillas de personal dedicadas a estas labores. (55)



- **Pesaje:**

Algunos AEP tienen a disposición de los importadores y exportadores, una báscula certificada para el pesaje de todos los bultos que requieran ser pesados, ya sea por condición aduanera (peso verificado) o para revisiones físicas en caso de daños u otras necesidades de los clientes. (56)



- **Fumigado:**

También algunos AEP tienen a disposición de los importadores y exportadores, las resoluciones del SNS y SAG que habilitan a los terminales para realizar las fumigaciones de mercancías que contengan problemas en el cumplimiento de la NINF 15 o porten plagas vivas. Para ello algunas empresas como SAAM han desarrollado de acuerdo a la norma vigente una cámara fija de fumigación para carga suelta y una cámara móvil para contenedores. Con ellas se pueden realizar a través de las empresas fumigadoras los servicios de fumigado en un ambiente protegido y seguro. (57)



TARIFAS DE LOS AEP

Como hemos analizado anteriormente, hoy en día los AEP tiene que publicar sus tarifas en la página oficial del Servicio Nacional de Aduanas con el fin de transparentar la información y fomentar la competencia. Por tanto, todas las fuentes citadas es información pública del SNA. (58) Dado lo anterior, lo que se hará a continuación es mostrar diferentes tablas con los precios de los diversos ofrecidos por los AEP.

Almacenamiento: El cobro de este servicio corresponde a la permanencia y custodia de bultos, contenedores nacionalizados en el caso de importación y de bultos para pre-embarque en el caso de la exportación.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	DETALLE	UNIDAD	UNIDAD	TARIFA US\$	TARIFA US\$
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	FCL/LCL	US\$/ton-día	US\$/m3-día	5	4
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	LCL/FCL	US\$/ton-día	US\$/m3-día	5	4
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	ATADO COBRE	US\$/pag-día		1	

ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	BOBINA	US\$/bob-día		7	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	CAJA	US\$/ton-día	US\$/m3-día	5	4
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	GRANEL	US\$/ton-día	US\$/m3-día	5	4
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	MAX IBAG	US\$/mbag-día		5	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	PALLET	US\$/pallet-día		5	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	GENERAL	SACO	US\$/saco-día		0.25	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	PELIGROSA	S/A	US\$/ton-día	US\$/m3-día	16	14
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	PELIGROSA	MAX IBAG	US\$/mbag-día		16	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	PELIGROSA	PALLET	US\$/pallet-día		16	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	PELIGROSA	SACO	US\$/saco-día		0.8	
ALMACENAMIENT O	CARGA SUELTA	SOBREDIM.	S/A	US\$/ton-día	US\$/m3-día	5	4
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	LLENO	S/A	US\$/cnt-día		48	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	PELIGROSA	S/A	US\$/cnt-día		118	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	SOBREDIM.	S/A	US\$/cnt-día		100	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	VACIO	S/A	US\$/cnt-día		13	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	LLENO	PLACILLA	US\$/cnt-día		48	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	PELIGROSA	PLACILLA	US\$/cnt-día		118	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	SOBREDIM.	PLACILLA	US\$/cnt-día		100	
ALMACENAMIENT O	CONTENEDOR	VACIO	PLACILLA	US\$/cnt-día		13	
ALMACENAMIENT O	RODADO	REMOLQUE	S/A	US\$/veh-día		50	
ALMACENAMIENT O	RODADO	VEHICULO	S/A	US\$/veh-día		10	

*Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Aforo Físico:** El pago de la tarifa de este servicio corresponde a la actividad operativa y documental de inspección y verificación de bultos y contenedores según la disposición del ente fiscalizador.

SERVICIO	TIPO	CANTIDAD	US\$	UNIDAD
MOVIMIENTO CONT. PARA AFORO	CONTENEDOR	1 CONT.	52.2	por cont.
AFORO FÍSICO	CARGA SUELTA	DE 1 A 2 TON	35	por ton
AFORO FÍSICO	CARGA SUELTA	DE 3 A 5 TON	25	por ton
AFORO FÍSICO	CONTENEDOR	DE 20 HASTA 50%	125.51	por cont.
AFORO FÍSICO	CONTENEDOR	DE 40 HASTA 50%	188.24	por cont.
AFORO FÍSICO	CONTENEDOR	DE 20 SOBRE 50%	188.24	por cont.
AFORO FÍSICO	CONTENEDOR	DE 40 SOBRE 50%	345.80	por cont.

*Tarifas Públicas, empresa *TEXVAL* actualizado al 04/09/2013.

- **Consolidado y Desconsolidado:** El cobro de este servicio corresponde al conjunto de actividades necesarias para la disposición o retiro seguro de bultos dentro o desde el interior de un contenedor.

SERVICIO	TIPO	VALOR US\$	UNIDAD DE COBRO
CONSOLIDADO	CONTENEDOR DE 20	349	por cont.
CONSOLIDADO	CONTENEDOR DE 40	499	por cont.
DESCONSOLIDADO	CONTENEDOR DE 20	349	por cont.
DESCONSOLIDADO	CONTENEDOR DE 40	499	por cont.

* Tarifas Públicas, *Extraportuario El Sauce*, año 2013.

- **Etiquetado:** El pago de este servicio corresponde a la actividad operativa de pegado de etiquetas en bultos o contenedores cualquiera sea su tipología o tamaño.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	DETALLE	UNIDAD	TARIFA US\$
ETIQUETADO	CARGA SUELTA	GENERAL	S/A	US\$/etiqueta	5
ETIQUETADO	CARGA SUELTA	PELIGROSA	S/A	US\$/etiqueta	15
ETIQUETADO	CONTENEDOR	PELIGROSA	S/A	US\$/etiqueta	20
ETIQUETADO	CONTENEDOR	GENERAL	CALZADO	US\$/cont.	650

*Tarifas Públicas, empresa *SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Inspección:** Este servicio corresponde a realizar labores de control y protección al medio ambiente y las personas, contando con recintos habilitados por el SAG y el Servicio Nacional de Salud para realizar las inspecciones de productos que así lo requieran al interior de los recintos respectivos.

SERVICIO	TIPO	CANTIDAD	US\$	UNIDAD
INSPECCIÓN	CARGA SUELTA	1 A 2 TON	35	por ton
INSPECCIÓN	CARGA SUELTA	3 A 5 TON	25	por ton
INSPECCIÓN	CONTENEDOR	DE 20, TOMA DE MUESTRA	82.48	por cont.
INSPECCIÓN	CONTENEDOR	DE 40, TOMA DE MUESTRA	82.48	por cont.
INSPECCIÓN	CONTENEDOR	DE 20, HASTA 50%	125.41	por cont.
INSPECCIÓN	CONTENEDOR	DE 40, HASTA 50%	188.24	por cont.
INSPECCIÓN	CONTENEDOR	DE 20, SOBRE 50%	188.24	por cont.

INSPECCIÓN	CONTENEDOR	DE 40, SOBRE 50%	345.80	por cont.
------------	------------	------------------	--------	-----------

*Tarifas Públicas, *empresa TEXVAL* actualizado al 04/09/2013.

- **Reconocimiento:** El pago de este servicio corresponde a las actividades operativas y documentales que apoyan la verificación de bultos físicos contra los documentos bases que amparan las mercancías.

SERVICIO	TIPO	VALOR US\$	UNIDAD DE COBRO
RECONOCIMIENTO	CARGA FRACCIONADA Y AUTOMOTOR	9	Tonelada
RECONOCIMIENTO	CONTENEDOR DE 20	179	por cont.
RECONOCIMIENTO	CONTENEDOR DE 40	269	por cont.

* Tarifas Públicas, *Extraportuario El Sauce*, año 2013.

- **Trasvasije:** El cobro de este servicio incluye la actividad de desconsolidar un contenedor y trasladar su contenido a otra unidad mediante la consolidación. Para el caso de unidades flexitank, la actividad operativa del servicio está relacionada con los manipuleos de las unidades el uso del área donde se realizará el trasvasije a través de empresas autorizadas para tales efectos.

SERVICIO	TIPO	VALOR US\$	UNIDAD DE COBRO
RECONOCIMIENTO	CARGA FRACCIONADA Y AUTOMOTOR	9	Tonelada
RECONOCIMIENTO	CONTENEDOR DE 20	179	por cont.
RECONOCIMIENTO	CONTENEDOR DE 40	269	por cont.

*Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Fumigación:** El cobro de este servicio corresponde a la provisión de área y equipamiento autorizados por el SAG y SNS para la realización de fumigación de bultos y contenedores por las empresas autorizadas.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	DETALLE	UNIDAD	TARIFA US\$
FUMIGACIÓN	CARGA SUELTA	GENERAL	FOSFINA AEREA	US\$/cámara	800
FUMIGACIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	FOSFINA AEREA	US\$/cont	700
FUMIGACIÓN	CARGA SUELTA	GENERAL	BROMURO METILO AEREA	US\$/cámara	350
FUMIGACIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	BROMURO METILO AEREA	US\$/cont	300

*Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Pesaje:** El pago por este servicio incluye la actividad operativa de selección y ordenamiento de bultos para su pronto despacho fuera de su programación normal.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	UNIDAD	UNIDAD	TARIFA US\$	TARIFA US\$
PESAJE	CAMION	S/A	US\$/veh		N/D	
PESAJE	CARGA SUELTA	GENERAL	US\$/ton	US\$/m3	14	12
PESAJE	CARGA SUELTA	PELIGROSA	US\$/ton	US\$/m3	19	17

* Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Despacho:** El pago de este servicio corresponde a las actividades operativas y documentales para la disposición de bultos sobre una unidad de transporte con objeto de hacer retiro de la mercancía desde el terminal.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	DETALLE	UNIDAD	UNIDAD	TARIFA US\$	TARIFA US\$
DESPACHO	CARGA SUELTA	GENERAL	FCL/LCL	US\$/ton	US\$/m3	20	18
DESPACHO	CARGA SUELTA	PELIGROSA	FCL/LCL	US\$/ton	US\$/m3	22	20
DESPACHO	CONTENEDOR	GENERAL	S/A	US\$/cont.		55	
DESPACHO	CONTENEDOR	PELIGROSA	S/A	US\$/cont.		95	
DESPACHO	CONTENEDOR	SOBREDIM.	S/A	US\$/cont.		150	
DESPACHO	CONTENEDOR	GENERAL	PLACILLA	US\$/cont.		55	
DESPACHO	CONTENEDOR	PELIGROSA	PLACILLA	US\$/cont.		95	
DESPACHO	CONTENEDOR	SOBREDIM.	PLACILLA	US\$/cont.		150	
DESPACHO	RODADO	REMOLQUE	S/A	US\$/veh		40	
DESPACHO	RODADO	VEHICULO	S/A	US\$/veh		40	

* Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Recepción:** El pago de este servicio incluye las actividades operativas y documentales para recibir bultos desde una unidad de transporte con objeto de almacenarla en el terminal.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	DETALLE	UNIDAD	UNIDAD	TARIFA US\$	TARIFA US\$
RECEPCIÓN	CARGA SUELTA	GENERAL	FCL/LCL	US\$/ton	US\$/m3	20	18
RECEPCIÓN	CARGA SUELTA	PELIGROSA	FCL/LCL	US\$/ton	US\$/m3	22	20
RECEPCIÓN	CARGA SUELTA	GENERAL	LCL/FCL	US\$/ton	US\$/m3	20	18
RECEPCIÓN	CARGA SUELTA	PELIGROSA	LCL/FCL	US\$/ton	US\$/m3	22	20
RECEPCIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	S/A	US\$/cont		55	
RECEPCIÓN	CONTENEDOR	PELIGROSA	S/A	US\$/cont		95	
RECEPCIÓN	CONTENEDOR	SODREDIM.	S/A	US\$/cont		150	
RECEPCIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	PLACILLA	US\$/cont		55	
RECEPCIÓN	CONTENEDOR	PELIGROSA	PLACILLA	US\$/cont		95	
RECEPCIÓN	CONTENEDOR	SODREDIM.	PLACILLA	US\$/cont		150	
RECEPCIÓN	RODADO	REMOLQUE	S/A	US\$/veh		40	

RECEPCIÓN	RODADO	VEHICULO	S/A	US\$/veh		40	
-----------	--------	----------	-----	----------	--	----	--

* Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Manipuleo:** Corresponde a la actividad de subir o bajar bultos en el terminal a través de medios mecánicos o manuales.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	UNIDAD	UNIDAD	TARIFA US\$	TARIFA US\$
MANIPULEO	GARGA SUELTA	GENERAL	US\$/ton	US\$/m3	25	20
MANIPULEO	CARGA SUELTA	PELIGROSA	US\$/ton	US\$/m3	40	48
MANIPULEO	CONTENEDOR	S/A	US\$/cont		55	
MANIPULEO	GET SET	S/A	US\$/get set		30	

* Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

- **Movilización:** Este servicio corresponde al traslado de bultos y contenedores desde los recintos portuarios al recinto de depósito aduanero y viceversa.

SERVICIO	TIPO	CONDICION	DETALLE	UNIDAD	TARIFA US\$
MOVILIZACIÓN	CARGA SUELTA	GENERAL	S/A	US\$/evento	150
MOVILIZACIÓN	CARGA SUELTA	PELIGROSA	S/A	US\$/evento	210
MOVILIZACIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	INTERNO	US\$/cont	50
MOVILIZACIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	S/A	US\$/cont	150
MOVILIZACIÓN	CONTENEDOR	GENERAL	PLACILLA	US\$/cont	260
MOVILIZACIÓN	CONTENEDOR	PELIGROSA	INTERNO	US\$/cont	90

* Tarifas Públicas, *empresa SAAM* a partir del 1 de enero del 2013.

CAPITULO TERCERO

CASO PRÁCTICO:

“IMPORTACIÓN DESDE CHINA”

Para finalizar este informe de práctica ampliado, se procederá a continuación a realizar una operación de comercio exterior completa, con el fin de poder ejemplificar, con una situación hipotética-realista, diferentes situaciones en las que se puede necesitar el servicio del Almacenaje Extraportuario, específicamente en el caso de un contenedor de carga general en modalidad FCL/FCL y FCL/LCL respectivamente. Se considerarán todos los costos logísticos, aduaneros y financieros de una importación clásica desde el EXW hasta el DDP (59), vale decir, desde el valor de la mercancía ex fábrica o desde la planta del exportador, hasta que ésta llega a la planta del importador con todos los costos asumidos y los derechos pagados.

Importación desde China

1 de Noviembre: Una importadora de productos tecnológicos acaba de cerrar un excelente negocio con un contrato de compra-venta internacional con una importante exportadora China de productos tecnológicos, del cual se adquiere una importante partida de productos divididos en tres categorías: celulares, ipod y tablet. Las condiciones de compra-venta son estipuladas por el INCOTERM EXW, por tanto, la importadora tendrá que asumir la responsabilidad de gestionar todos los costos. En el aspecto financiero, la transacción se hará a través de una operación de pago contado, pagado anticipadamente. Todos los valores serán considerados en la divisa americana con un tipo de cambio de \$500.

El detalle de la compra es el siguiente:

PRODUCTO	N° DE CAJAS	DIMENSIONES	VALOR POR CAJA (US\$)
Celulares	200	0,25 x 0,3 x 0,2	90
Ipod	150	0,3 x 0,35 x 0,25	80
Tablet	130	0,35 x 0,4 x 0,3	110

*Fuente: Elaboración Propia.

- **EXW:** Al multiplicar las cajas de cada producto por su precio correspondiente y sumar los totales, da una valor total Ex Work de:

EXW: US\$ 57.200

- **FAS:** Free Along Side significa el valor de la mercancía más el flete terrestre hasta el puerto, al costado de la nave. Se contratará un camión de una empresa china de transporte carretero para trasladar la carga hasta el puerto de Shangai, por un valor de US\$ 800. Por tanto, al sumar el valor ex fabrica con el del flete terrestre, da una suma de:

EXW	:	57.200
Flete Carretero:		800
		<hr/>
FAS	:	US\$ 58.000

- **FOB:** Free on Board asume el valor de la mercancía cuando ya está embarcada en la nave que corresponde. El costo total del embarque será de US\$350. Por tanto, el valor FAS más el costo del embarque da una suma total de:

EXW	:	57.200
Flete Carretero	:	800
Embarque	:	350
<hr/>		
FOB	:	US\$ 58.350

- **CFR:** Cost and Freight implica el valor de la mercancía incluyendo el flete a puerto, el embarque y el costo del Flete marítimo. Para calcular el costo del flete internacional, en este caso, flete marítimo, hay que optimizar de acuerdo a las diferentes opciones que existen. El contrato de fletamento marítimo se puede hacer a través de un contenedor FCL (Full Container Load), LCL (Less Container Load) (60) o una mezcla de ambas opciones. Además, se cobran recargos por el variación del precio del combustible y por el la inestabilidad del tipo de cambio, estos recargos son el 6% del BAF y el 5% del CAF respectivamente (61), los cuales se calculan sobre el flete principal.

El valor LCL, es de US\$ 60 el m3 y el valor FCL es de US\$ 1.500 el contenedor de 20 pies el cual hace 33 m3. De acuerdo a las dimensiones de las cajas de cada producto, al calcular los metros cúbicos por el número de cajas correspondiente a cada producto y luego sumar el total, nos da una cantidad de 48.88 m3. Por tanto, se contratará un contenedor FCL, y el resto se transportara en un contenedor LCL.

$$\text{Esto es: } 15.88 \times 60 = \text{US\$ } 952.8 + \text{US\$ } 1.500 = \text{US\$ } 2.452,8$$

Valor Flete principal:	2.452,8
+ BAF (6%)	: 147,17
+ CAF (5%)	: 122,64
<hr/>	
Valor Flete Marítimo:	US\$ 2.723

Por tanto,

EXW	:	57.200
Flete Carretero	:	800
Embarque	:	350
Flete Marítimo	:	2.723
<hr/>		
CFR	:	US\$ 61.073

- **CIF:** Cost insure and freight implica todos los gastos anteriores más el seguro de la mercancía. Por tanto, solo faltaría calcular el costo del seguro de la mercancía, el cual se entiende como la Prima de seguro, lo que se obtiene con la siguiente fórmula (62) considerando una Póliza de seguro con una tasa del 2,5% de interés y CIF + 10%:

Prima de Seguro

$1,1 \times \text{Tasas} \times \text{CFR}$
$100 - (1,1 \times \text{Tasa})$

$1,1 \times 2,5 \times 61.073$
$100 - (1,1 \times 2,5)$

Prima Seguro: US\$ 1.727

Por tanto, el costo de la mercancía mas el flete carretero y marítimo, el embarque y el seguro es el siguiente:

EXW	:	57.200
Flete Carretero	:	800
Embarque	:	350
Flete Marítimo	:	2.723
Seguro	:	1.727
<hr/>		
CIF	:	US\$ 62.800

- **IVA y Derecho Aduanero:** Luego de tener el costo CIF de la mercancía, el cual supone todo lo que incluye el costo logístico hasta que la mercancía llegue al puerto del país de destino, en este caso Chile, ahora es necesario proceder a calcular la recaudación que el estado Chileno hace de estas importaciones, lo cual incluye el 6% del derecho aduanero o ad valorem, el cual se cobra sobre la base imponible que es el valor aduanero (CIF), más el 19% del IVA, el cual se cobra sobre la base del CIF + el ad valorem. (63)

En este caso, dado el Tratado de Libre Comercio CHILE-CHINA (64), y dado el tipo de producto importado (productos tecnológicos), se obtiene una desgravación arancelaria del 90%, por tanto, el ad valorem se reducirá al 10% del 6% sobre el CIF (valor aduanero).

Por tanto,

Ad Valorem: $62.800 \times 0,06 = 3.768 \times 0,1 = \text{US\$ } 376,8$

IVA: $62.800 + 377 = 63.177 \times 0,19 = \text{US\$ } 12.004$

EXW	:	57.200
Flete Carretero	:	800
Embarque	:	350
Flete Marítimo	:	2.723
Seguro	:	1.727
CIF	:	62.800
Ad Valorem	:	377
IVA	:	12.004
Valor Internación:		US\$ 75.181

COSTO DETALLADO DEL ALMACENAJE EXTRAPORTUARIO

Luego de tener calculado el costo de importación de nuestra mercancía cuando esta ya está en el país de destino con los derechos aduaneros e impuestos incluidos, es preciso hacer un alto en la cadena logística de comercio internacional para detenernos en lo que corresponde a este informe, esto es, el cálculo del costo total del Almacenamiento, desde que la mercancía entra hasta que sale del AEP, con el fin de estipular desde un punto de vista empírico, cual es el costo real del almacenamiento extraportuario en una operación de comercio exterior, considerando diversas variables de costeo en el caso de una dos situaciones diferentes. Un contenedor de carga general que opera en el AEP en modalidad FCL/FCL, vale decir, que entra y sale como contenedor lleno sin consolidación ni desconsolidación; y un contenedor de carga general que opera bajo la modalidad de FCL/LCL, vale decir, que entra como contenedor semi consolidado y sale como carga suelta, lo cual implica varios movimientos y servicios extras que los AEP cobran por separado.

Como se pudo apreciar en el capítulo anterior, existen muchos actores representantes de la Industria de los AEP, para lo cual es pertinente señalar que para fines de este ejercicio, se van a tomar los valores y servicios de la Empresa SAAM, dado que la fuente primaria de información que se obtuvo para realizar esta operación está basado en esta empresa, ya que se realizó una entrevista y visita al AEP SAAM de Curauma, con fecha Martes 19 de Noviembre del año 2013 a las 10:00 A.M. El entrevistado fue el señor Héctor Lagos, quien es actualmente el Jefe de Operaciones del Almacén Extraportuario SAAM, ubicado en Curauma, cuyo número de contacto de oficina es el 2324219 y cuyo email es hlagos@aep.cl. Por tanto, todos los valores a continuación mostrados y la información señalada corresponde directamente a lo entregado ya sea por las Tarifas Públicas de la empresa SAAM mostradas en el capítulo anterior o por el Jefe de Operaciones.



15 de Noviembre: Han pasado 15 días desde que se oficializó el contrato de compra-venta y la mercancía ya está en Chile, específicamente en los terminales del puerto de Valparaíso, con los costos incluidos hasta el valor de internación. Debido a problemas de liquidez financiera, la empresa importadora ha determinado diferir el des-aduanamiento de los productos a través de la destinación aduanera o régimen de Almacén Particular. Para estos fines, se contratará los recintos y las bodegas del Almacén Extraportuario SAAM de Curauma, para luego trasladar la mercancía a Santiago. La tramitación aduanera efectuada por nuestro Agente de Aduana señala lo siguiente:

La mercancía llegó al puerto de Valparaíso el día 15 de Noviembre.

Con fecha 15 de noviembre: Declaración de Almacén Particular para todos los productos.

Con fecha 30 de noviembre: Declaración de Importación de todos los productos.

La tasa de impuesto por almacenaje se cobra a partir del día 31 y se calcula en base a la recaudación fiscal multiplicado por el número de días (los primeros 30 días no se cobra). En este caso, como vemos la mercancía va a estar solamente 15 días en el AEP, por tanto, este costo por la tasa de impuesto al almacenaje que recauda el estado, se reduce a 0.

Ahora, para calcular el costo del almacenamiento en sí, se procederá a hacerlo de forma separada bajo las dos modalidades. Sabemos que van a ser 15 los días que nuestros productos van a estar en los recintos del AEP. Como hemos visto, los metros cúbicos del total de nuestros productos ascienden a 48,88 m³, por tanto, nuestra mercancía ha sido transportada en un contenedor lleno de 20 pies (FCL), lo que hace un total de 33 m³. Y los 15,88 m³ han sido traídos en un contenedor LCL. Por tanto, primero se procederá a detallar el costo de la modalidad más eficiente y menos larga, esta es, FCL/FCL.

FCL/FCL

Según el Jefe de Operaciones del AEP de Curauma, a un contenedor de carga general de 20 pies como es nuestro caso, se le cobran una serie de servicios, los cuales a continuación se mostrarán de forma gráfica y conceptual, en el orden lógico desde que la mercancía entra hasta que sale del AEP:

- **Traslado:** Lógicamente lo primero que se necesita es transportar la carga desde el terminal desde el puerto de Valparaíso hasta las bodegas de SAAM en Curauma, para lo cual según nuestra fuente asciende a un costo de \$ 55.000, lo que a un tipo de cambio de \$ 500, son **US\$ 110**.



- **Manipuleo:** Este servicio corresponde a la actividad de subir y/o bajar bultos en el terminal a través de medios mecánicos o manuales, en este caso se necesitan solo 2 manipuleos, el costo de cada manipuleo asciende a US\$ 55, por tanto, el costo total de este servicio es de **US\$ 110**.



- **Almacenamiento:** Este servicio corresponde a la permanencia y custodia de bultos y/o contenedores nacionalizados en el caso de importación. El almacenamiento de contenedores se calcula por día/contenedor, en este caso un contenedor de carga general lleno cuesta US\$ 48 por día. Teniendo en cuenta que son 15 días, el costo de este servicio asciende a **US\$ 720**.



- **Aforo:** Este servicio corresponde a la actividad operativa y documental de inspección y verificación de bultos y contenedores según la disposición del ente fiscalizador, en este caso, el Servicio Nacional de Aduanas. El aforo físico de un contenedor de carga general lleno asciende a la suma de **US\$ 150**.



Por tanto, el costo total de esta modalidad es el siguiente:

FCL/FCL	
Traslado:	110
Manipuleo:	55
Almacenamiento:	720
Aforo:	150
Manipuleo:	55
TOTAL:	US\$ 1090

FCL/LCL

Bajo esta modalidad, el costeo de los diferentes servicios es bastante más detallado, dado que implica desconsolidar la carga y almacenarla como carga suelta. En orden, el proceso es el siguiente:

- **Traslado:** Tal como en el caso del full container, el costo del transporte terrestre desde el puerto de Valparaíso hasta el AEP de Curauma, son **US\$ 110**.



- **Manipuleo:** En el caso de este servicio, la tarifa también es la misma, pero según nuestra fuente bajo esta modalidad se necesitan cuatro manipuleos, por tanto, el costo total de este servicio en este caso asciende a **US\$ 220**.



- **Desconsolidado:** Este servicio corresponde a la actividad de retirar de forma segura los bultos desde el contenedor. Y en cuanto a un contenedor de carga general de 20 pies, el costo asciende a **US\$ 370**.



- **Almacenamiento de Carga Suelta:** Este servicio corresponde netamente a la permanencia y custodia de bultos. En este caso, la tarifa se cobra por m³-día, a un costo de US\$ 4. Por tanto, al multiplicar los 4 dólares por los 15,88 m³, y el resultado de esto multiplicado por 15, da un costo de almacenamiento de **US\$ 953**.



- **Entrega de unidad vacía:** Luego de que se desconsolida la carga, hay que retornar el contenedor vacío, a un depósito de contenedores aledaño a las instalaciones de SAAM Extraportuarios, por lo cual, se cobra un costo de **US\$ 22**.



- **Garantización:** Este servicio corresponde al proceso global de garantía que le permite al almacenista el desconsolidado del contenedor y su devolución vacío al depósito de contenedores. Esto asciende a **US\$ 100**.



- **Despacho de Carga Suelta:** Este servicio corresponde a las actividades operativas y documentales para la disposición de bultos sobre una unidad de transporte con objeto de hacer retiro de la mercancía desde el terminal. El despacho de la carga suelta por m³ tiene un costo de US\$ 18, por tanto, el costo de este asciende a **US\$ 286**.



Por tanto, el costo total de esta modalidad de servicio en orden, es el siguiente:

FCL/LCL	
Traslado:	110
4 Manipuleos:	220
Desconsolidado:	370
Almacenamiento C/S:	952,8
Entrega Unidad Vacía:	22
Garantización:	100
Despacho C/S:	285,84
TOTAL:	2060,64

Es preciso recalcar que todos los valores mostrados hasta el momento, corresponden netamente al valor informado en las fuentes públicas o al costo a secas informado por nuestra fuente, de algunos servicios que no están lógicamente publicados, porque varían de acuerdo a la localización y situación de cada AEP, como el traslado desde el puerto o la entrega de unidad vacía.

Ahora, existe otro punto relevante a considerar, que es el margen de negociación. Dado que las tarifas totales mostrados anteriormente en ambas modalidades de servicio, es el precio primario que la empresa le ofrece a sus clientes, ya sea importadores o freight forwarders en este caso.

El señor Héctor Lagos, Jefe de operaciones, constató en la entrevista realizada, que existe un promedio de 30% de margen de negociación desde el valor total hasta el valor cobrado efectivamente, por tanto, a continuación se mostrará el costo total real de Almacenamiento Extraportuario, considerando un 70% del costo en ambas modalidades de servicio, lo cual es en definitiva lo que el importador tiene que cubrir dentro sus costos operacionales:

FCL/FCL		FCL/LCL	
Traslado:	110	Traslado	110
Manipuleo:	55	4 Manipuleos	220
Almacenamiento:	720	Desconsolidado	370
Aforo:	150	Almacenamiento C/S	953
Manipuleo:	55	Entrega Unidad Vacía	22
		Garantización	100
		Despacho C/S	286
TOTAL:	1090	TOTAL:	2061
70% COSTO REAL:	US\$ 763		US\$ 1443
COSTO TOTAL :		US\$ 2.206	

Luego de tener calculado el costo total real del Almacenamiento Extraportuario, se procederá a cerrar la cadena logística de comercio exterior, incluyendo el costo del transporte hasta la bodega de la importadora en Santiago, la comisión del 0,8% del agente de aduana sobre el valor CIF, y el financiamiento.

- **Transporte Carretero:** Se contratará a dos camiones para trasladar la mercancía desde las instalaciones de Curauma hasta Santiago, lo cual tendrá un costo total de **US\$ 190**.
- **Agente de Aduanas:** Nuestro agente de aduana cobra una comisión del 0,8% sobre el Valor Aduanero o Valor CIF, lo cual asciende a un costo de **US\$ 502**.
- **Costo del financiamiento:** Como hemos establecido al principio, esta importación se financiará a través de una operación de pago al contado con recursos provenientes de la banca privada. La empresa solicitará un préstamo al Banco Santander por un monto redondo, equivalente al Valor CIF a 150 días, con un interés mensual del 3,1%.

El cálculo del interés se obtiene multiplicando el valor CIF, por el porcentaje de la tasa, por el número de meses, en este caso, cinco meses (150 días). Con esto se obtiene costo de:

$$62.800 \times 0,031 \times 5 = \text{US\$ } 9.734$$

Y con esto, tenemos completa nuestra cadena de costos de Comercio Internacional, con el COSTO TOTAL de Importación, la cual queda finalmente detallada y estipulada de la siguiente forma:

EXW	:	57.200
Flete Carretero	:	800
Embarque	:	350
Flete Marítimo	:	2.723
Seguro	:	1.727
CIF	:	US\$ 62.800
Ad Valorem	:	377
IVA	:	12.004
Valor Internación	:	US\$ 75.181
Tasa de Almacenaje:		0
Almacenamiento	:	2.206
T. Carretero	:	190
Ag. De Aduanas	:	502
Costo Finan.	:	9842
COSTO TOTAL IMP	:	US\$ 87.921

Por tanto, del 100% de los costos que implican están operación de comercio exterior (sin considerar el valor de la mercancía), esto es, US\$ 30.721. US\$ 2.206 es solamente el costo del Almacenamiento Extraportuario, esto equivale al 7,19% del total de los costos de la cadena de importación. Por tanto, podemos concluir que la incidencia del costo del almacenamiento extraportuario y la importancia de saber gestionar con este actor de la cadena, es clave para lograr eficiencia en los costos de la cadena de comercio internacional.

CONCLUSIONES

Luego de haber desarrollado una exitosa practica laboral en el departamento SAGEM de la empresa SAAM, se puede llegar a la conclusión de que el insertarse al mundo laboral en

una empresa directamente involucrada al ámbito de los Negocios Internacionales, como lo es SAAM, es una experiencia bastante enriquecedora; y al mismo tiempo, un desafío muy importante en el proceso de formación profesional, dado que pasar de la teoría a la práctica, en un ambiente laboral en el cual muchas veces se daba la necesidad de trabajar bajo presión, en un contexto de constante uso de lenguaje especializado y tecnicismos, no es una tarea fácil en un comienzo, aunque cabe recalcar, que con el pasar de los meses, es bastante grato el hecho de sentirse parte de la empresa y ver los frutos que implica la experiencia de trabajo. En ese sentido, ha sido vital comprender desde la experiencia, todo el proceso de pre-embarque de exportación, cómo es el funcionamiento interno de la zona primaria de extensión aduanera y como se relacionan entre si los diferentes actores del comercio internacional (exportadores, agentes de aduana y de embarque, terminales portuarios, organismos fiscalizadores, la naviera, la zeal, el transportista, el almacén extraportuario, etc); y tomar conciencia de la importancia que tiene para un Administrador de Negocios Internacionales, conocer en profundidad estos temas desde un punto de vista empírico y no solo teórico.

Con respecto al tema desarrollado y el caso práctico, se puede llegar a la conclusión de que hoy en día, los Almacenes Extraportuarios en nuestro país, han llegado a constituir un interesante modelo de negocio, pasando de ser unos simples recintos de depósito aduanero de contenedores, a una serie de empresas que se han transformado en una plataforma logística que proporcionan una serie de soluciones de comercio exterior, ofreciendo una diversa gama de servicios especializados a sus clientes, tanto a exportadores e importadores, como a navieras y freight forwarders. Como también, se ha podido comprobar desde un punto de vista empírico, la incidencia que tiene el costo del

Almacenaje Extraportuario en la cadena completa de comercio internacional, dado que en el caso práctico se pudo calcular el porcentaje del costo de este eslabón clave, el cual equivale al 7,19% del total de los costos de importación.

Dado todo lo anterior, es pertinente terminar concluyendo y finalmente aportando una reflexión a la carrera, ya que se ha podido corroborar una vez más, la relevancia de esta área de estudio que incluye la malla curricular de nuestra carrera, que es la Logística del Comercio Internacional; dada la cantidad de oportunidades de trabajo y la fuerza laboral que implica este rubro, al haber tantos actores y representantes de las diferentes industrias involucradas, sobre todo en el contexto de la región de Valparaíso, y la necesidad que tiene este campo laboral de contar con profesionales y/o Administradores de Negocios Internacionales aptos y competentes en estas áreas de conocimiento, los cuales, en este caso se generan de forma pragmática y no teórica. Y por tanto, basado en todos los hechos que constatan este informe, la experiencia adquirida en este proceso de formación profesional: y también la experiencia de muchos pares en esta área, es que personalmente postulo que el énfasis de esta área de estudio de la carrera de Administración de Negocios Internacionales, debería tener un mayor énfasis.

Bibliografía

1. **Historia Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/historia/prontus_saam/2012-04-30/123915.html.
2. **Estudios Euroamerica.** *Informe ejecutivo Empresa SAAM, pagina 2.* 2012.

3. **Planificación Estratégica Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/saam/prontus_saam/2012-04-30/174013.html.
4. **Organigrama de Servicios Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/presentacion/prontus_saam/2012-04-30/123855.html.
5. **Area Logística Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/servicio-integral/prontus_saam/2012-05-07/132426.html.
6. **Servicios Logísticos Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/servicio-integral/prontus_saam/2012-05-07/132426.html.
7. **Presencia geografica y Mercados de los Servicios Logísticos de la empresa SAAM.** [En línea] http://www.saam.cl/servicio-integral/prontus_saam/2012-05-07/132426.html.
8. **Área de Remolcadores, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/remolcadores/prontus_saam/2012-07-05/165658.html.
9. **Servicios de Remolcadores Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/remolcadores/prontus_saam/2012-07-05/165658.html.
10. **Mercados nacionales e internacionales del área de Remolcadores Empresa SAAM.** [En línea] http://www.saam.cl/remolcadores/prontus_saam/2012-07-05/165658.html.
11. **Área de Terminales Portuarios Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/terminales-portuarios/prontus_saam/2012-07-05/172156.html.
12. **Servicios en Puerto Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/terminales-portuarios/prontus_saam/2012-07-05/172156.html.
13. **Mercados nacionales e internacionales de los Servicios en Puerto Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/terminales-portuarios/prontus_saam/2012-07-05/172156.html.
14. **ZEAL, Zona de Extensión y Apoyo Logístico.** [En línea] <http://www.zeal.cl/>.
15. **Requisitos sanitarios especificos.** [En línea]
<http://www.siicex.gob.pe/siicex/resources/sectoresproductivos/Pesca%20Requisitos.pdf>.
16. **SI-ZEAL, Sistema de Información ZEAL.** [En línea]
<http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorRealInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=505>.
17. **Atributos de Control y Fiscalización de unidades, SI-ZEAL.** [En línea]
<http://www.puertovalparaiso.cl/WebLectorRealInfo/Tapa.aspx?sitio=49&edicion=75&cuerpo=505>.

18. **Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Hacienda N° 213, de 1953, sobre Ordenanza de Aduanas.** [En línea]
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=238919&buscar=ordenanza+de+aduanas>.
19. **Documento Único de Salida (DUS).** [En línea]
http://www.aduana.cl/capitulo-4-salida-de-mercancias/aduana/2007-02-16/180251.html#vtxt_cuerpo_T0.
20. **Sistema de Comercio Exterior Integrado, SICEX.** [En línea]
<http://comext.aduana.cl:7001/DespachadoresWeb/>.
21. **Servicio Agrícola Ganadero (SAG).** [En línea]
<http://www.sag.cl/ambitos-de-accion/exportaciones>.
22. **Servicio Agrícola Ganadero, SISTEMA MULTIPUERTO.** [En línea]
http://www.sag.cl/sites/default/files/guia_sag_puerto_060708_v1.pdf.
23. **Planillas de Despacho de Exportaciones, Sistema Multipuerto del SAG.** [En línea]
http://www.sag.cl/sites/default/files/guia_sag_puerto_060708_v1.pdf.
24. **Solicitud para Servicio (SPS), Sistema Multipuerto del SAG.** [En línea]
http://www.sag.cl/sites/default/files/guia_sag_puerto_060708_v1.pdf.
25. **Historia Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.saam.cl/historia/prontus_saam/2012-04-30/123915.html.
26. **Ley 18.690 sobre Almacenes Generales de Depósito, Artículos 2 y 3.** [En línea]
www.leychile.cl/Navegar?idLey=18690.
27. **Ley 19.479 que introduce modificaciones a la Ordenanza de Aduanas y a la Ley organica del Servicio Nacional de Aduanas, Artículos 4 y 5 .** [En línea]
www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30846.
28. **Decreto Ley 1.114 el cual establece el reglamento para la habilitación y conseción de los recintos de Depósito Aduanero y el Almacenamiento de las Mercancías, TITULO IV, Artículo 24.** [En línea] <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=122431>.
29. **Decreto Ley 1.114, TITULO II, Artículo 12.** [En línea]
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=122431>.
30. **Definición Zona Primaria Aduanera, Ordenanza de Aduanas, Artículo 2.** [En línea] <http://www.aduana.cl/ordenanza-de-aduanas/aduana/2007-02-13/171854.html>.
31. **Destinaciones Aduaneras, Ordenanza de Aduanas.** [En línea]
http://www.aduana.cl/capitulo-3-ingreso-de-mercancias/aduana/2007-02-16/135454.html#vtxt_cuerpo_T7.

32. **Almacén Particular, Destinación Aduanera.** [En línea]
http://www.aduana.cl/capitulo-3-ingreso-de-mercancias/aduana/2007-02-16/135454.html#vtxt_cuerpo_T14.
33. **Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.** *Estudio de Competitividad Logística del Comercio Exterior Chileno: Propuestas para destrabar, reducir costos, y modernizar las políticas públicas del sector.* Valparaíso : s.n., 18 de Noviembre 2011.
34. **Agenda de Impulso Competitivo (AIC), Ministerio de Economía, Gobierno de Chile.** [En línea] <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>.
35. **Estudio de Competitividad del Comercio Exterior Chileno, PUCV, paginas 21 y 22.** [En línea]
http://documentos.camaraaduanera.cl/Estudio_Competitividad_Comex_PUCV_Nov11.pdf.
36. **Análisis de las consecuencias de la medida 23 de la Agenda de Impulso Competitivo, Gobierno de Chile.** [En línea]
<http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/2012/04/23-almacenes-extra-portuarios-mas-opciones/>.
37. **SAAM Extraportuarios S.A.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/artic/20091127/pags/20091127184350.html.
38. **TEXVA S.A, Terminal Extraportuario Valparaíso.** [En línea] <http://www.texval.cl/>.
39. **Sitrans Almacenes Extraportuarios (SAE).** [En línea]
<http://www.sitrans.cl/extraportuario/extraportuario/index.html>.
40. **Almacén Extraportuario el Sauce S.A.** [En línea]
<http://www.extraportuarioelsauce.cl/quienes-somos/nuestra-empresa/>.
41. **Puerto Colombo.** [En línea] http://www.columbo.cl/?page_id=668.
42. **Egido Empresas.** [En línea] www.egido.cl/index.php/egido-empresas/quienes-somos.
43. **Aforo Físico, Servicio en Puerto Colombo.** [En línea]
http://www.columbo.cl/?page_id=786.
44. **Servicio de Consolidado, Egido Empresas.** [En línea]
<http://www.egido.cl/index.php/nuestros-servicios/consolidado>.
45. **Servicio de Reconocimiento, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
46. **Servicio de Amarrado/Encarpado, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.

47. **Servicio de Cross Docking, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
48. **Servicio de Rotulado/Etiquetado, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
49. **Servicio de Inspección, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
50. **Servicio de Desconsolidado, Egido Empresas.** [En línea]
<http://www.egido.cl/index.php/nuestros-servicios/desconsolidado>.
51. **Servicio de Almacenaje, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
52. **Servicio de Energía para Contenedores Reefers, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
53. **Servicio de Trasvasije, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
54. **Servicio de Tramitación de Documentos, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
55. **Servicio de Reembalaje.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
56. **Servicio de Pesaje, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
57. **Servicio de Fumigado, Empresa SAAM.** [En línea]
http://www.aep.cl/prontus_aep/site/edic/base/port/servicios.html.
58. **Tarifas Publicas de los recintos de Deposito Aduanero y Almacenes Extraportuarios, Servicio Nacional de Aduanas.** [En línea]
<http://www.aduana.cl/tarifas-recintos-de-deposito-aduanero-y-almacenes-extraportuarios/aduana/2012-07-06/113642.html>.
59. **Nuevos Incoterms 2011, Terminos del Intercambio Comercial, Comercio y Aduanas.** [En línea]
<http://www.comercioyaduanas.com.mx/incoterms/incoterms2011/197-nuevos-incoterms-2011>.

60. Modalidades de flete del Transporte Marítimo FCL y LCL. [En línea]
http://www.transimex-gmbh.com/cms/website.php?id=/es/services/ocean_freight/fcl_lcl.htm.

61. Recargos al Transporte Marítimo, BAF Y CAF. [En línea]
<http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/99fbef68-b9dd-4304-b3ec-e89167c0c740>.

62. Poliza de Seguro, Formula para el Calculo de la Prima del Seguro Internacional.
[En línea]
<http://www.primeralexportacion.com.ar/documentos-tecnicos/226-importacion-base-de-calculo.html>.

63. Impuestos a la Importación, Derecho Aduanero "Ad Valorem" e IVA. [En línea]
<http://www.aduana.cl/importaciones-de-productos/aduana/2007-02-28/161116.html>.

64. Porcentaje de Desgravación Arancelaria, Tratado de Libre Comercio CHILE-CHINA. [En línea]
http://www.direcon.gob.cl/wp-content/uploads/2013/09/Evaluaci%C3%B3n-TLC_China_7_a%C3%B1os-1.pdf.