



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE LA INDUSTRIA LOGÍSTICA DEL COMERCIO
EXTERIOR EN LA REGIÓN DE VALPARAÍSO.**

Autor

MACOL VALERIA DELGADILLO BRAVO
CARLA MACARENA MUÑOZ GODOY

INFORME DE PRÁCTICA 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 GUÍA: MAURICIO CANDIA

Viña del Mar, Enero 2013

Agradecimientos de Macol Delgadillo.

Debo agradecer de manera especial a mis padres, por ser el pilar fundamental en mi formación profesional, por su incondicional apoyo perfectamente mantenido a través de todo este tiempo.

A todas aquellas personas quienes me apoyaron y ayudaron en este proceso tan importante, a mi pololo, amigos y primos, quienes estuvieron conmigo en todas las dudas que surgían y lo principal dándome ánimo para terminar la tesis.

Quiero expresar también mi más sincero agradecimiento a Don Juan Esquivel ejecutivo de comercio exterior de Global Shipping service, por su disponibilidad para aclarar nuestras dudas y por facilitarnos la información requerida, también debo agradecer a Diego Araya ejecutivo de importaciones de Rildo Bernales Agencia de Aduana, por toda la disponibilidad y orientación en temas de comercio exterior.

Y por último a nuestro profesor guía Mauricio Candía, quien nos orientó en todo el trabajo investigativo, y así mismo tuvo una paciencia muy grande con nosotras, cada vez que los avances no eran lo mejor. Motivándonos y aconsejándonos cada día, que podíamos dar algo mucho mejor en nuestra tesis.

A todos ellos, muchas gracias.

Agradecimientos de Carla Muñoz.

Debo reconocer durante estos años, la ayuda y apoyo de muchas personas que hicieron posible lograr este objetivo. En primer lugar quiero agradecer a mis padres, Carlos y Ruth, quienes me han entregado su apoyo incondicional, comprensión y ayuda durante todo el proceso. Ellos me han dado todo lo que soy como persona, mis valores, principios y por sobre todo mi perseverancia, debo decir que son ellos quienes me han permitido concluir esta experiencia ya que privilegiaron, ante todo, mi desarrollo profesional.

Agradezco a mis hermanas, sobrinos, cuñados, amigos y familiares en general, quienes han sido un apoyo constante e incondicional, teniéndome paciencia, dando ánimo, acompañándome en los momentos de crisis y en los momentos de felicidad.

También debo darle las gracias a Juan Esquivel, por brindarnos toda su ayuda y apoyo en todo momento.

Por último, agradecer a nuestro profesor guía, por darnos las herramientas necesarias para la elaboración de esta tesis.

Índice

| | |
|---|----|
| <u>Agradecimientos de Carla Muñoz.</u> | 3 |
| <u>Introducción</u> | 11 |
| <u>Capítulo I: Antecedentes de la práctica</u> | 13 |
| <u>1.1 Descripción de la empresa u organización.</u> | 13 |
| <u>1.1.1 Descripción de la empresa:</u> | 13 |
| <u>1.1.2 Historia de la empresa</u> | 14 |
| <u>1.1.3 Operaciones de GSS</u> | 15 |
| <u>1.1.4 Clientes de GSS</u> | 15 |
| <u>1.1.5 Puertos de destino de las mercancías</u> | 17 |
| <u>1.1.6 Visión GSS</u> | 18 |
| <u>1.1.7 Misión GSS</u> | 19 |
| <u>1.1.8 Giro de la empresa</u> | 19 |
| <u>1.1.9 Flujiograma GSS</u> | 20 |
| <u>1.1.10 Productos y servicios</u> | 21 |
| <u>1.1.11 Embarque</u> | 29 |
| <u>1.1.12 Coordinación</u> | 38 |
| <u>1.2 Descripción de las funciones realizadas</u> | 45 |
| <u>1.2.1 Trabajo desarrollado</u> | 45 |
| <u>1.2.1.1 Asistente comercial, departamento comercial y exportación de GSS</u> | 45 |
| <u>1.2.1.2 Asistente del departamento de tramitación de GSS</u> | 49 |
| <u>1.2.2 Razones que impulsaron el tema a desarrollar</u> | 52 |
| <u>Capítulo II: Marco Teórico</u> | 54 |
| <u>2.1 Objetivo general y específicos</u> | 54 |
| <u>2.2 Marco teórico</u> | 55 |
| <u>2.2.1 Logística</u> | 55 |
| <u>2.2.1.1 Logística del comercio exterior</u> | 56 |
| <u>2.2.1.2 Antecedentes de la logística mundial y nacional</u> | 57 |
| <u>2.2.1.3 Índice de desempeño logístico mundial</u> | 60 |
| <u>2.2.1.4 La Logística en la Región de Valparaíso</u> | 61 |
| <u>2.2.1.4.1 Gráfico de exportaciones de la Región de Valparaíso</u> | 63 |
| <u>2.2.1.4.2 FOLOVAP</u> | 64 |
| <u>2.2.1.4.3 COLSA</u> | 66 |
| <u>2.2.2 Descripción de las características del universo logístico del comercio exterior en la Región de Valparaíso</u> | 67 |
| <u>2.2.2.1 Transporte</u> | 67 |
| <u>2.2.2.2 Rutas de acceso</u> | 68 |
| <u>2.2.2.3 Plataformas logísticas</u> | 73 |
| <u>2.2.2.3.1 Zona de extensión y apoyo logístico (ZEAL)</u> | 75 |
| <u>2.2.3 Actores del universo logístico del comercio exterior de la Región de Valparaíso</u> | 77 |

| | | |
|--|---|-----|
| 2.2.3.1 | Exportadores | 77 |
| 2.2.3.2 | Transportistas | 78 |
| 2.2.3.3 | Depósitos de contenedores | 79 |
| 2.2.3.4 | Centros de empaque | 80 |
| 2.2.3.5 | Almacenistas | 80 |
| 2.2.3.6 | Terminales portuarios | 83 |
| 2.2.3.6.1 | San Antonio Terminal Internacional (STI) | 84 |
| 2.2.3.6.2 | Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) | 85 |
| 2.2.3.6.3 | Puerto Panul S.A. (PPSA) | 87 |
| 2.2.3.6.4 | Terminal Policarpo Toro | 88 |
| 2.2.3.6.5 | Empresa portuaria Valparaíso (EPV) | 89 |
| 2.2.3.6.6 | Terminal Pacífico Sur (TPS) | 90 |
| 2.2.3.6.7 | Puerto terrestre Los Andes | 92 |
| 2.2.3.6.8 | Embarcadores | 94 |
| 2.2.3.6.9 | Empresa de muellaje | 95 |
| 2.2.3.6.10 | Agentes de Aduana | 96 |
| 2.2.3.6.11 | Servicio Nacional de Aduanas | 96 |
| Capítulo III: Caso simulación costos logísticos de Exportación e Importación | | 98 |
| 3.1 | Exportación de arándanos a Hong Kong. Simulación de costos logísticos | 100 |
| 3.1.1 | Características de los arándanos en Chile | 100 |
| 3.1.2 | Resumen de costos | 106 |
| 3.2 | Importación de zapatillas de niños de China a Chile | 108 |
| 3.2.1 | Gastos de operación e impuestos | 109 |
| 3.2.2 | Gastos de internación mercancía extranjera a nacionalizar | 110 |
| 3.2.3 | Resumen de costos:(valores en pesos chilenos) | 111 |
| 3.3 | Análisis general de costos logísticos | 113 |
| Capítulo IV: Conclusiones | | 115 |
| Bibliografía | | 117 |
| Bibliografía Electrónica | | 118 |
| Anexos | | 120 |
| 6.1 | Anexo N°1 DUS | 120 |
| 6.2 | Anexo N°2 Certificado fitosanitario | 121 |
| 6.3 | Anexo N°3 Certificado de origen | 122 |
| 6.4 | Anexo N°4 B/L | 123 |
| 6.5 | Anexo N°5 DIN | 124 |
| 6.6 | Anexo N°6 Horarios solicitud | 125 |
| 6.7 | Anexo N°7 Carta de temperatura | 126 |
| 6.8 | Anexo N°8 Horario entrega en compañías navieras | 127 |
| 6.9 | Anexo N°9 Pago gate in / gate out | 128 |
| 6.10 | Anexo N°10 Tratados comerciales | 130 |
| 6.11 | Anexo N°11 Nomina empresas de transporte carretero de la región | 131 |
| 6.12 | Anexo N°12 Nomina depósitos de contenedores que operan en la región | 133 |

| | | |
|--------------------------|--|-----|
| 6.13 | Anexo N°13 Nomina Almacenes extra-portuarios que operan en la región | 135 |
| 6.14 | Anexo N°14 Nomina Navieras y Forwarders que operan en la región | 136 |
| 6.15 | Anexo N°15 Nomina empresas de muellaje que operan en la región | 140 |
| 6.16 | Anexo N°16 Nomina Agentes de Aduanas que operan en la región | 142 |
| 6.17 | Anexo N° 17 INCOTERMS | 146 |
| Glosario | | 155 |
| : | A | 155 |
| : | C | 157 |
| : | D | 158 |
| : | E | 159 |
| : | I | 159 |
| : | M | 159 |
| : | S | 160 |
| : | T | 160 |
| : | Z | 161 |

Índice Figuras

| | |
|---|-----|
| <u>Figura Nro. 1 Operaciones GSS</u> | 15 |
| <u>Figura Nro. 2 Puerto de destino de las mercancías</u> | 17 |
| <u>Figura Nro. 3 Cadena logística del comercio exterior</u> | 56 |
| <u>Figura Nro. 4 Exportaciones de la Región de Valparaíso</u> | 63 |
| <u>Figura Nro. 5 Proceso logístico</u> | 67 |
| <u>Figura Nro. 6 Ubicación geográfica del puerto de San Antonio</u> | 69 |
| <u>Figura Nro. 7 Red ferroviaria de San Antonio</u> | 70 |
| <u>Figura Nro. 8 Vista satelital de la red ferroviaria de San Antonio</u> | 70 |
| <u>Figura Nro. 9 Ubicación geográfica de Valparaíso</u> | 71 |
| <u>Figura Nro. 10 Camino la Pólvora</u> | 71 |
| <u>Figura Nro. 11 Camino la Pólvora</u> | 72 |
| <u>Figura Nro. 12 Ubicación geográfica PTLA</u> | 73 |
| <u>Figura Nro. 13 ZEAL</u> | 75 |
| <u>Figura Nro. 14 Plano ZEAL</u> | 76 |
| <u>Figura Nro. 15 Universo Logístico</u> | 77 |
| <u>Figura Nro. 16 Centros Logísticos Curauma-Placillas</u> | 81 |
| <u>Figura Nro. 17 Centros de Depositos</u> | 82 |
| <u>Figura Nro. 18 Ubicación de terminales portuarios</u> | 84 |
| <u>Figura Nro. 19 Terminal STI</u> | 85 |
| <u>Figura Nro. 20 TEM o espigón</u> | 86 |
| <u>Figura Nro. 21 PPSA</u> | 87 |
| <u>Figura Nro. 22 Terminal sitio 9</u> | 88 |
| <u>Figura Nro. 23 Vista aérea de puerto Valparaíso</u> | 89 |
| <u>Figura Nro. 24 Terminal EPV</u> | 90 |
| <u>Figura Nro. 25 Sitios TPS S.A</u> | 91 |
| <u>Figura Nro. 26 Plano general puerto Valparaíso</u> | 91 |
| <u>Figura Nro. 27 Vista satelital PTLA</u> | 93 |
| <u>Figura Nro. 28 Plano PTLA</u> | 94 |
| <u>Figura Nro. 29 Edificio SNA regional</u> | 97 |
| <u>Figura Nro. 30 INCOTERMS</u> | 146 |
| <u>Figura Nro. 31 EXW</u> | 147 |
| <u>Figura Nro. 32 FCA</u> | 148 |
| <u>Figura Nro. 33 FAS</u> | 148 |
| <u>Figura Nro. 34 FOB</u> | 149 |
| <u>Figura Nro. 35 CFR</u> | 150 |
| <u>Figura Nro. 36 CIF</u> | 150 |
| <u>Figura Nro. 37 DES</u> | 151 |
| <u>Figura Nro. 38 DEQ</u> | 152 |
| <u>Figura Nro. 39 DDU</u> | 153 |
| <u>Figura Nro. 40 DDP</u> | 154 |

Índice de Tablas

| | |
|---|-----|
| <u>Tabla Nro. 1 Principales clientes GSS</u> | 16 |
| <u>Tabla Nro. 2 Principales puertos de destino</u> | 17 |
| <u>Tabla Nro. 3 Índice de desempeño logístico mundial, año 2010</u> | 60 |
| <u>Tabla Nro. 4 Nómina de empresas de transporte carretero, San Antonio</u> | 131 |
| <u>Tabla Nro. 5 Nómina de empresas de transporte carretero, Valparaíso</u> | 131 |
| <u>Tabla Nro. 6 Nómina de depósitos de contenedores, San Antonio</u> | 133 |
| <u>Tabla Nro. 7 Nómina de depósitos de contenedores, Valparaíso</u> | 133 |
| <u>Tabla Nro. 8 Nómina de almacenes extra-portuarios, San Antonio.</u> | 135 |
| <u>Tabla Nro. 9 Nómina de almacenes extra-portuarios, Valparaíso</u> | 135 |
| <u>Tabla Nro. 10 Nómina de compañías navieras, San Antonio</u> | 136 |
| <u>Tabla Nro. 11 Nomina de compañías navieras o armadores, Valparaíso</u> | 137 |
| <u>Tabla Nro. 12 Nómina de Freight forwarders, San Antonio</u> | 138 |
| <u>Tabla Nro. 13 Nómina de Freight Forwarders, Valparaíso</u> | 138 |
| <u>Tabla Nro. 14 Nómina de empresas de muellajes, San Antonio</u> | 140 |
| <u>Tabla Nro. 15 Nómina de empresas de muellajes, Valparaíso</u> | 141 |
| <u>Tabla Nro. 16 Nómina de agentes de aduana, San Antonio</u> | 142 |
| <u>Tabla Nro. 17 Nómina de agentes de Aduana, Valparaíso</u> | 143 |
| <u>Tabla Nro. 18 Nómina de agentes de Aduana PTLA</u> | 145 |

Siglas

LTDA: Limitada.

S.A.: Sociedad Anónima.

SNA: Servicio Nacional de Aduanas.

SAG: Servicio Agrícola y Ganadero.

ZEAL: Zona de Extensión y Apoyo Logístico.

EPV: Empresa Portuaria de Valparaíso.

TPS: Terminal Pacifico Sur.

FOLOVAP: Foro Logístico y Portuario Valparaíso.

COLSA: Comunidad Logística San Antonio.

STI: San Antonio Terminal Internacional.

SPS: Solicitud de Prestación de Servicios.

EPSA: Empresa Portuaria San Antonio.

PPSA: Puerto Panul S.A.

V°B°: Visto bueno.

SERNA PESCA: Servicio Nacional de Pesca.

SOFOFA: Sociedad de Fomento Fabril.

LCL: Less than Container Load.

FCL: Full Container Load.

MSC: Mediterrean Shipping Company.

SAAM: Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas.

AGUNSA: Agencias Universales S.A.

SONAMAR: Sociedad Nacional Marítima S.A.

MARVAL: Marítima Valparaíso.

MOL: Mitsui O.S.K. Lines.

NACHIPA: Naviera Chilena del Pacífico S.A.

EMPREMAR: Empresa Marítima S.A.

DYCSA S.A.: Depósito y Contenedores S.A.

DIRECTEMAR: Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Introducción

La finalidad u objetivos del desarrollo de esta investigación es analizar, describir e informar cómo funciona y se compone la cadena logística del comercio exterior, dando a conocer las principales características a nivel nacional y regional, principales actores y servicios, informar sobre el proceso de la cadena logística en una exportación e importación y con esto conocer en detalle cual es el impacto del costo de los servicios entregados por cada uno de ellos y cómo estos influyen en el costo final de la mercancía. En la región de Valparaíso y dentro de cada una de las provincias que serán analizadas existe una gran falencia en cuanto a la información que entregan las empresas. Muchas de ellas no dan a conocer sus servicios a potenciales clientes, lo cual, es vital al momento de la elección de algún operador, almacenes, depósitos, forwarders agentes de aduanas, entre otros. Así también entregamos información primordial, es decir, damos a conocer los cobros que realizan cada una de las empresas por los servicios que entregan. El desarrollo del tema dará a conocer el rol que cumple una eficiente cadena logística dentro de cualquier región, la cual es primordial para el desarrollo comercial, económico y social del país.

La metodología empleada en la investigación fue desarrollada a través de la búsqueda de información a través de plataformas web, libros, información obtenida de Global Shipping Services Ltda. y sus respectivos trabajadores y por último seminarios enfocados a la logística del comercio exterior.

El desarrollo de la investigación se divide en tres capítulos:

En el capítulo I se realiza la descripción de la empresa donde se realizó la práctica profesional, dando a conocer las principales características de ella, análisis de servicios entregados y descripción de las funciones realizadas.

En el capítulo II se hará referencia a la investigación, es decir, al marco teórico, donde se examinan conceptos claves de la cadena logística en el comercio exterior.

Por último, en el capítulo III se realiza la simulación de exportación e importación, en donde se detallan costos logísticos, con el fin de analizar cómo influyen estos en el valor final del producto.

Capítulo I: Antecedentes de la práctica

1.1 Descripción de la empresa u organización.

1.1.1 Descripción de la empresa:

Goblal Shipping Services Ltda. (GSS) como Agencia de Embarque¹ surgió por la necesidad de atender los requerimientos integrales de los clientes pertenecientes en su mayoría a la industria de productos perecibles en el proceso de embarque.

Dado que la empresa Lauritzen A/S era líder en transporte de carga en cámara² y contaba con compañías de depósitos y transporte de contenedores, Segetrans Depósito y Segetrans transporte, sólo faltaba su agencia de carga y ésta fue GSS.

GSS como Freight Forwarder³ nace para atender las necesidades tanto de los mismos exportadores, como para representar en Chile a unos de los forwarders más grandes de Europa DSV (antes llamado DFDS transport A/S).

Actualmente, GSS pertenece a un holding integrado por la empresa armadora Pacific Sea Way, la empresa de Transporte Segetrans, LCL⁴ Forwarder y GSS empresa de servicios portuarios.

¹ Empresa prestadora de servicios relacionados al COMEX, habitualmente, encargada de gestionar la logística de los embarques, es decir, presentaciones documentales ante organismos reguladores con el propósito de velar por la correcta y eficiente gestión del embarque.

² Carga transportada en un frigorífico.

³ Agentes de carga internacional, ofrecen servicios tales como servicios de logística para todos los medios de transporte internacional, coordinación con clientes, búsqueda de embalajes adecuados, realización de trámites aduaneros, etc.

⁴ Logística Chilena Ltda.

1.1.2 Historia de la empresa

GSS fue creada en 1995, por el grupo Lauritzen A/S (origen danés), y A.J. Broom, con el nombre de Chile Shipping, conformándose con sólo dos sucursales en Coquimbo y Caldera, las cuales trabajaban solamente en temporada hortofrutícola⁵. Con el tiempo, los dueños de Chile Shipping sintieron la necesidad de expandir la compañía a lo largo de Chile y así entregar servicios portuarios, por lo que, optaron por el nuevo nombre “Global Shipping Services Ltda.”.

En la actualidad, GSS atiende alrededor de 100 clientes, con sucursales en varias regiones del país, tales como: Valparaíso, San Antonio, Aeropuerto C.A.M.B⁶, Los Andes, Talcahuano, Caldera y Coquimbo.



⁵ Pertenecientes a los productos de la huerta.

⁶ Comodoro Arturo Merino Benítez.

1.1.3 Operaciones de GSS

Figura Nro. 1 Operaciones GSS



Fuente: Elaboración propia.

1.1.4 Clientes de GSS

Los potenciales clientes que requieren de los servicios portuarios de GSS son mayoritariamente hortofrutícolas, Aunque, en menor medida, también atiende a clientes viñeros y salmoneros.





Tabla Nro. 1 Principales clientes GSS

| | |
|--|---|
| 1) San Sebastián Export Chile. | 10) Valdovinos y Araya Ltda. |
| 2) Agro Entre Ríos Ltda. | 11) Comercial SUS Ltda. |
| 3) Holding and trading S.A. | 12) Agrícola e Industrial el Roble Ltda. |
| 4) Geodis Wilson Chile Ltda. | 13) Exportadora Vélez y Cía. Ltda. |
| 5) Global Andes Export S.A. | 14) Exportadora Araya Castillo Ltda. |
| 6) Exportadora Magna Trading S.A. | 15) Nexco Chile S.A. |
| 7) Asesoría Agronómica Elqui Ltda. | 16) Driscoll's de Chile S.A. |
| 8) Surfruit Fresh S.A. | 17) Villa del Maipo Chilean Fruit S.A. |
| 9) Exportadora Agroindustrial San Clemente | 18) Sociedad Exportadora Agrícola Merex Ltda. |

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de GSS.

1.1.5 Puertos de destino de las mercancías

Figura Nro. 2 Puerto de destino de las mercancías



Fuente: Elaboración propia.

Tabla Nro. 2 Principales puertos de destino

| | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1) Holt, Philadelphia, USA. | 9) Rotterdam, Holanda. |
| 2) Gloucester, New York, USA. | 10) Callao, Perú. |
| 3) Norfolk, Washington, USA. | 11) Riga, Letonia. |
| 4) Wilmington, USA. | 12) Valencia, Madrid, España. |
| 5) Los ángeles, USA. | 13) Keelung, Dalian, China. |
| 6) Long Beach, California.USA. | 14) Shanghái, China. |
| 7) Guayaquil, Ecuador. | 15) Tilbury, Inglaterra. |

| | |
|-----------------------|--|
| 8) Hamburg, Alemania. | |
|-----------------------|--|

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de GSS.

1.1.6 Visión GSS⁷

“Ser reconocida a través de la cobertura mundial con los conocimientos técnicos locales básicos y de calidad, y un fuerte enfoque en productos perecederos.

Ser la verdadera red de conectividad en todo el mundo para nuestros clientes de servicio local, ya sea, a través de nuestras propias oficinas o por nuestros asociados dedicados.

Ser realmente multimodal, para ofrecer un servicio multimodal y logístico; así otorgar soluciones de transporte siempre y cuando sea requerida y necesaria para nuestros clientes.

Preferencia proveedor de logística, para ser considerado como el proveedor preferido de la logística y las soluciones de transporte para productos perecederos.

Tener la mejor sostenibilidad económica, para ofrecer nuestros servicios a precios que garanticen la estabilidad a largo plazo del negocio y el éxito para clientes y proveedores por igual.

Reconocer la importancia de las personas y el respeto de sus diferencias en todos los aspectos y las relaciones”.

⁷ Memoria anual GSS 2010, página 15.

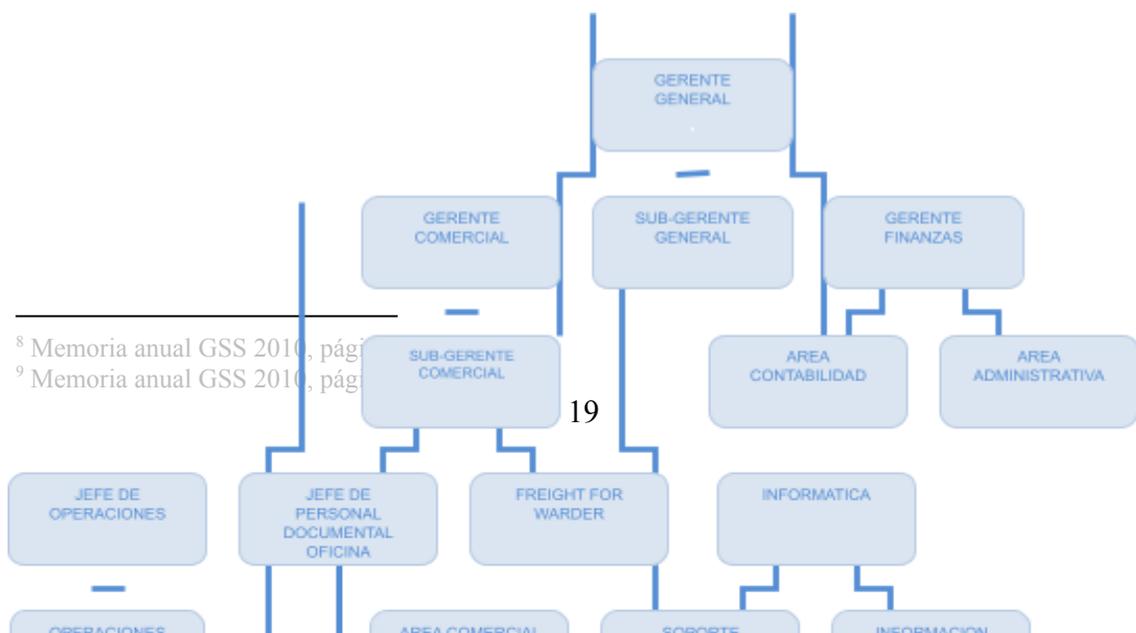
1.1.7 Misión GSS⁸

“Para facilitar la integración de soluciones logísticas para el mundo del comercio de perecibles”.



1.1.8 Giro de la empresa⁹

“Agencia de Embarque en el rubro de transporte marino, aéreo, terrestre, asistencia documental (importación – exportación)”.



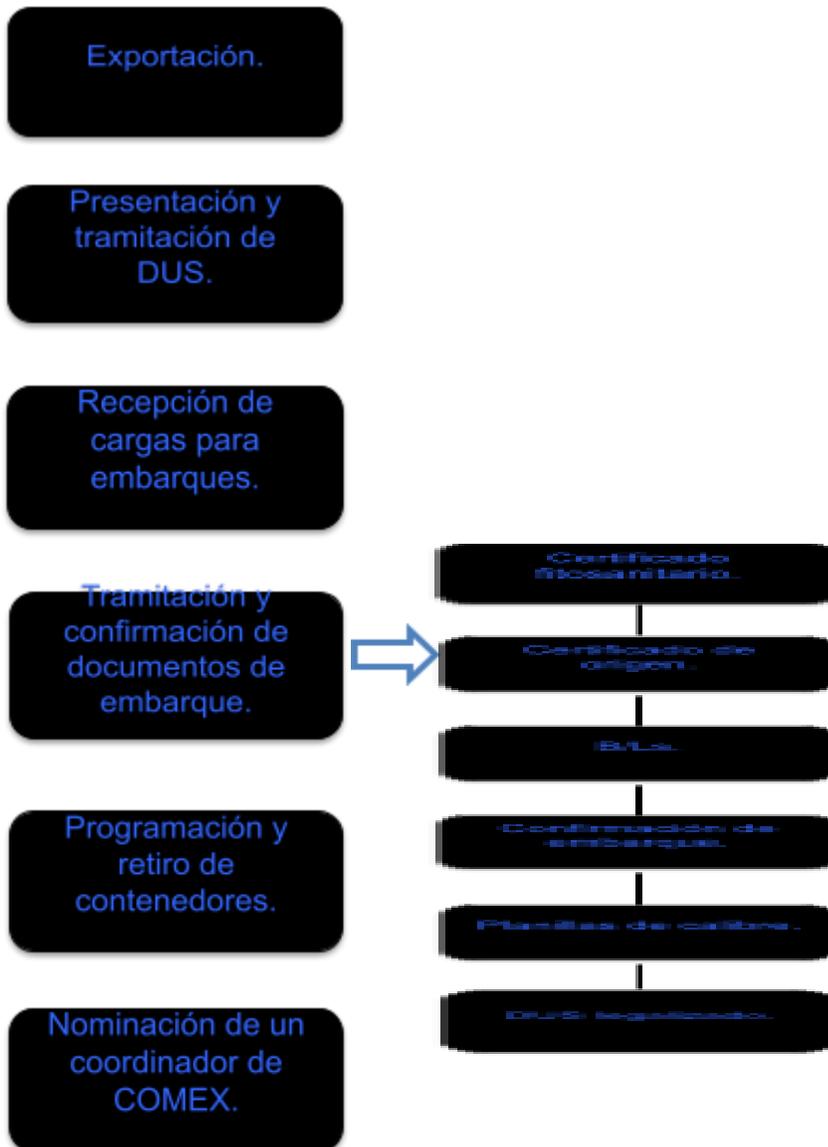
1.1.9 Flujograma GSS¹⁰



¹⁰ Estructura organizacional, memoria anual GSS 2010, pagina 18.

1.1.10 Productos y servicios

Exportación:



Detalle de los servicios de exportación entregados por GSS:

- Confección y coordinación de la presentación y tramitación de Documento único de salida (DUS) ante el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) por parte del Agente de Aduanas nominado por GSS.

El DUS debe ser presentado ante el SNA, el cual verifica que la información presentada en dicho documento sea auténtica, para que el SNA autorice el documento. Cabe destacar que, el documento se genera vía electrónica para su posterior aceptación ante el SNA.

La aceptación de DUS, a fin de solicitar el ingreso de las mercancías a zona primaria¹¹ de las mercancías que serán exportadas. Una vez obtenido el DUS legalizado, en donde se cumplen todos los requerimientos que permiten la salida legal de las mercancías del país y, con ello, se constituye la destinación aduanera¹².

- Recepción de cargas para embarques marítimos y terrestres, coordinación para la presentación documentada ante el SNA, a través del Agente de Aduanas nominado por GSS, y su posterior coordinación en la entrega de las mercancías al Agente Embarcador para la presentación de las mercancías a las compañías estibadoras.

¹¹ Espacio del territorio aduanero nacional.

¹² Documento donde se manifiesta la voluntad del dueño de las mercancías y donde se especifica el régimen aduanero que se le dará a las mercancías, tanto nacionales como nacionalizadas que ingresan o salen del país, del territorio nacional.

1. Efectuar, ante el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), la Cámara de Comercio Nacional, las compañías navieras y la Agencia de Naves¹³, la coordinación de todos los trámites necesarios para adquirir el V°B° y la aprobación de los documentos, para que se realice el embarque de las mercancías, acorde a las normativas vigentes, incluyendo la obtención y el despacho de toda la documentación solicitada.

Algunos de los documentos que son necesarios a tramitar en la exportación son:

- Certificado fitosanitario¹⁴, necesario para verificar que la mercancía exportada este libre o exenta de plagas. Para esto, el SAG fiscaliza este tipo de mercancías de modo que sean exportadas sin ningún problema.
- Certificado de origen¹⁵, avala que la mercancía a ser exportada es originaria del país que lo exporta, para la posterior rebaja arancelaria¹⁶, en el caso de que existan tratados o acuerdos comerciales entre los países. Para ello, requiere de una aprobación por parte de los organismos fiscalizadores, que es entregado por la Cámara de Comercio; Sernapesca en el caso de productos del mar y SOFOFA para productos manufacturados.

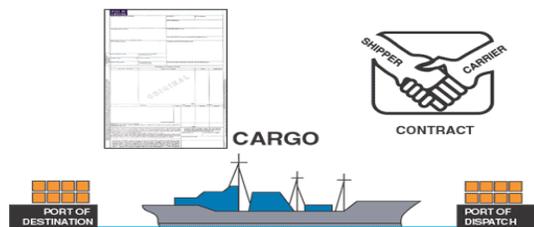
¹³ Persona natural o jurídica, que actúa en nombre del armador, del dueño o del capitán de la nave y en representación de ellos para gestiones concernientes a la atención de naves en el puerto de consignación.

¹⁴ Véase anexo N°2.

¹⁵ Véase anexo N°3.

¹⁶ Beneficio arancelario que se realiza a ciertos países, en virtud de algún acuerdo comercial, la rebaja debe ser progresiva y gradual dependiendo de la negociación realizada en el acuerdo comercial.

- Conocimiento de embarque o Bill of lading (B/L), documento propio del transporte marítimo, emitido por la naviera. Es utilizado como un contrato de transporte, el cual, garantiza la recepción de la carga a bordo, acreditando tanto al cargador como al consignatario o dueño de la carga, pues, desempeña, la función de título que la mercancía ha sido embarcada.



- Confirmación de embarque realizado vía sistemas internos (web).
 - Planillas de calibre vía sistemas internos (web), descripción detallada de la mercancía, es decir, tipo de mercancía, tamaño, calidad, etc.
 - Declaración de exportación (DUS legalizado).
2. Programación y retiro de contenedores de depósitos y su despacho a plantas.
 3. Nominación de un coordinador de comercio exterior, es decir, nombramiento de una persona que esté calificada o facultada para realizar toda la coordinación necesaria para el proceso de exportación.

Importación:



Detalle de los servicios de importación realizados por GSS:

- Confección y coordinación en la presentación y tramitación de las declaraciones de importación ante el SNA a través del Agente de Aduanas nominado por GSS.

El documento Declaración de ingreso (DIN), formaliza la destinación aduanera de ingreso¹⁷, por consiguiente, se indica el tipo de modalidad que se dará a la

¹⁷ Mercancías que ingresan al país, para su uso o consumo de manera definitiva, es decir, sin que al momento del ingreso, exista la intención de retornarla al país de origen.

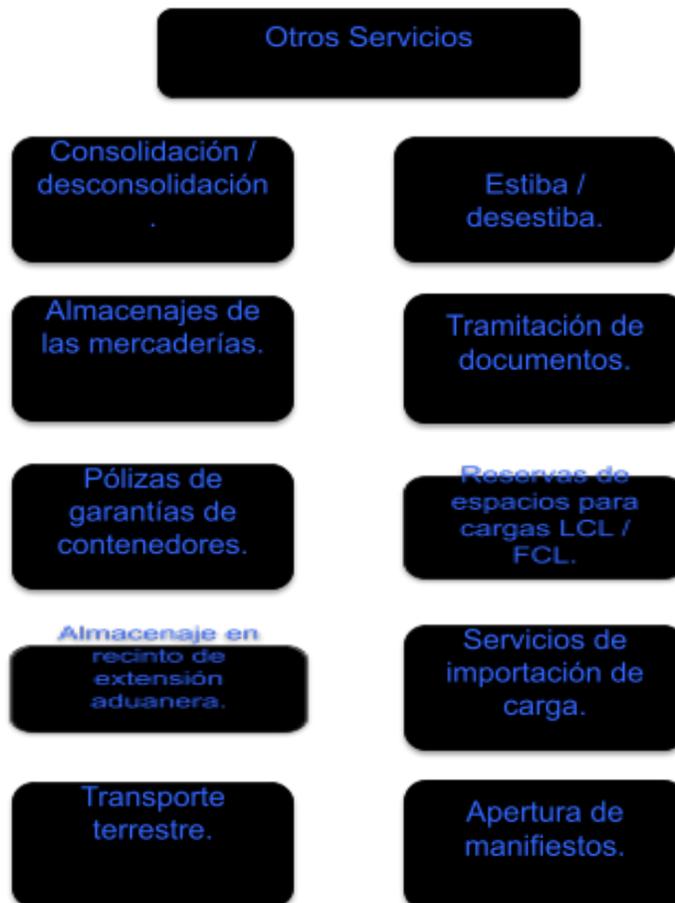
mercancía. Cuando el importador retira la mercancía del recinto de aduana, debe presentar el documento de destinación y es en ese momento cuando debe pagar todos los derechos, impuestos, tasa o gravámenes, que afectan a las mercancías.

- Valorización de productos de importación.
- Coordinación en la ejecución operacional de los sistemas de trámites anticipados y retiro directo de las mercaderías.
- Asesoría en obtención del sistema de almacén particular de importación¹⁸, siempre y cuando las mercancías sean exportadas.
- Coordinación de horarios de entrega de carga con las compañías navieras.
- Ejecutar y coordinar con el Agente de Aduanas ante el SNA, Compañías Navieras y Agencias de Naves, todos los trámites necesarios para el desaduanamiento¹⁹, conforme a las normativas aduaneras vigentes.

¹⁸ Recintos o locales que están habilitados por el SNA sólo para mercancías extranjeras y que están habilitadas sólo por un período determinado de tiempo. Sólo pueden ser utilizadas mercancías que tengan un valor aduanero igual o superior a US\$15,000.

¹⁹ Cuando la mercancía se encuentra en un régimen aduanero y el dueño de la mercancía decide retirar la mercancía del recinto en el cual se encuentra y en este momento es cuando el dueño debe pagar todos los impuestos, tasas y gravámenes correspondientes.

Otros servicios:



Descripción de otros servicios entregados por GSS:

- Consolidación, hace mención a la acción de ingresar en un contenedor toda la carga que será transportada. Por otro lado, desconsolidación de contenedores, es el acto de abrir el contenedor y retirar la carga, para así, entregarlas al consignatario de la mercancía.

- Almacenajes de las mercaderías.
- Pólizas de garantías de contenedores. Una póliza es el pago a las compañías navieras, el cual cubre eventuales riesgos que se puedan producir al contenedor desde que se retira del puerto de carga hasta que es devuelto al depósito al que ha sido asignado por la compañía naviera.
- Almacenaje en recinto de extensión aduanera²⁰.
- Transporte terrestre.
- Servicios de estiba. Proceso dedicado a acomodar la carga en algún espacio del almacén, del muelle o en algún medio de transporte. Por contraparte, el servicio de desestiba es la fase en la que se saca la carga de la bodega de un buque.
- Trámites ante: SAG, Sernapesca, Servicio de Salud, Cámara de Comercio y otros organismos vinculados al comercio exterior.
- Reservas de espacios para cargas:

LCL, cuando la compañía naviera sólo recibió bultos sueltos y, por conveniencia de transporte, agrupa todos los bultos en un contenedor. La carga es embarcada y estibada por cuenta de la compañía naviera.

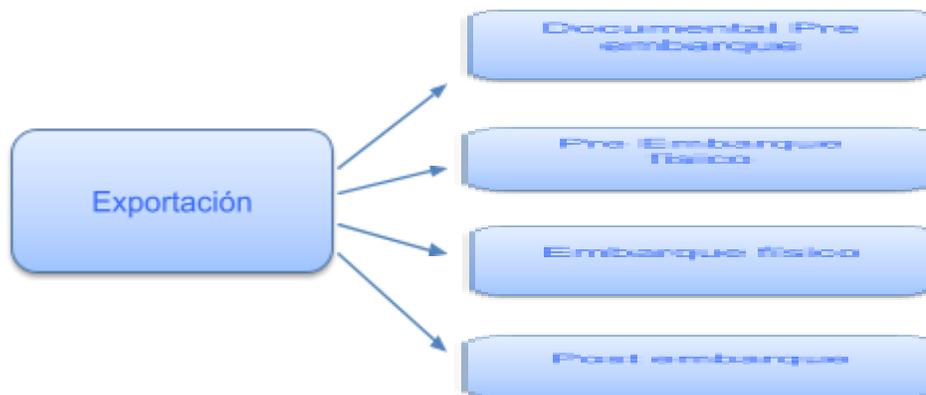
FCL, cuando el contenedor está cargado completamente es cargada y estibada por cuenta y responsabilidad del usuario.
- Servicios de importación de carga.

²⁰ Almacén extra-portuario.

- Apertura de manifiestos, el B/L master²¹ ampara más de un B/L hijo²², en el caso de cargas consolidadas. Al contrario si el B/L master ampara la totalidad de la carga, sin embargo, si el contenedor tiene cargas de varios importadores, debe efectuarse una apertura ante la compañía naviera por cada B/L hijo que exista.

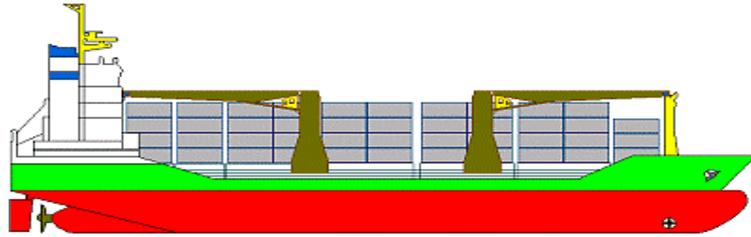
1.1.11 Embarque

Se define para la siguiente prestación de servicios las etapas de operación documental y física de embarque, destacando cuatro subgrupos de operaciones:

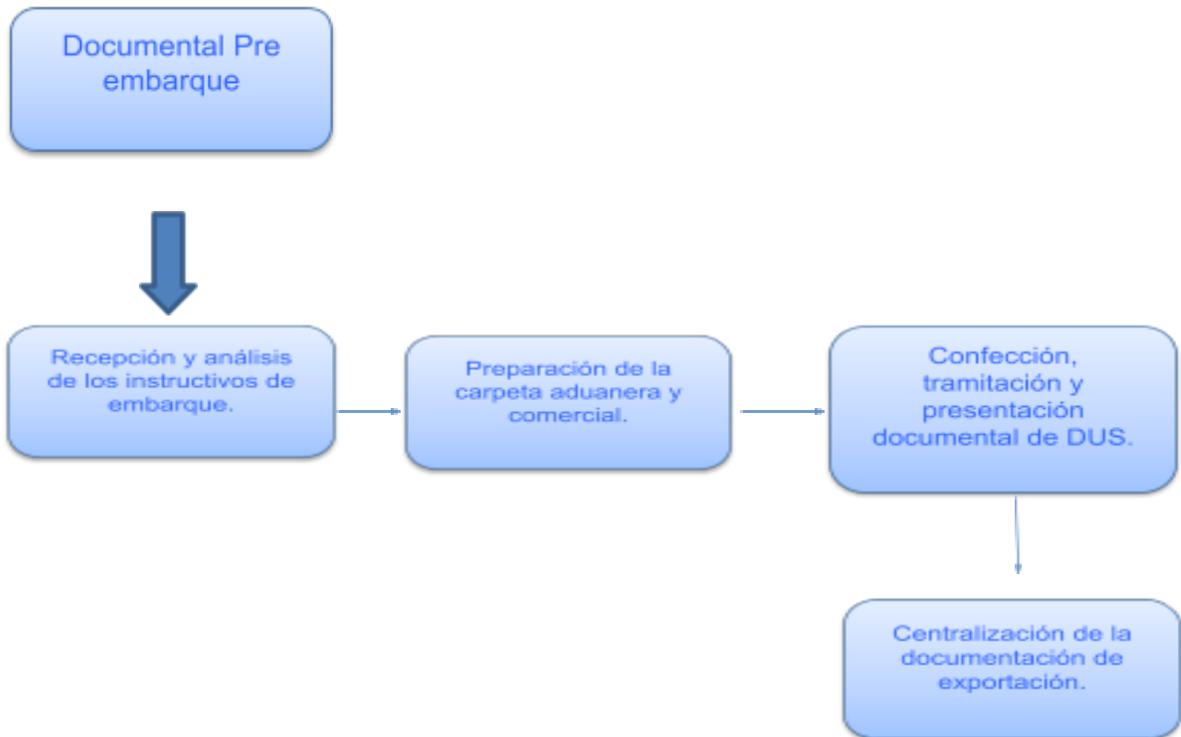


²¹ B/L madre es aquel B/L que consigna carga destinada a uno o varios recibidores y del cual se emitirá un B/L hijo para identificar al recibidor final de una parte o totalidad de la carga.

²² Identifica una parte de la mercancía y su consignatario respectivo. Generalmente, utilizado cuando la condición de la carga del B/L madre indica varios recibidores.



Exportación:



De acuerdo al servicio documental pre-embarque, se reciben y analizan todos los instructivos de embarque enviados por la empresa exportadora para la emisión documental de los embarques.

Luego, se debe preparar la carpeta aduanera y comercial de cada despacho aduanero en contacto con el agente de aduana nominado por GSS.

En cuanto a la confección y presentación documental de DUS, queda especificado que la presentación de DUS será confeccionada de acuerdo a especies, separando tipo de embalaje y kilos, además de los requerimientos solicitados por la empresa exportadora, con el propósito de facilitar al cliente las labores de reintegro y liquidaciones ante el SNA de cada operación, I.V.V²³.

Finalmente, se lleva a cabo la centralización de la documentación de exportación a través de un ejecutivo de comercio exterior para la empresa exportadora.



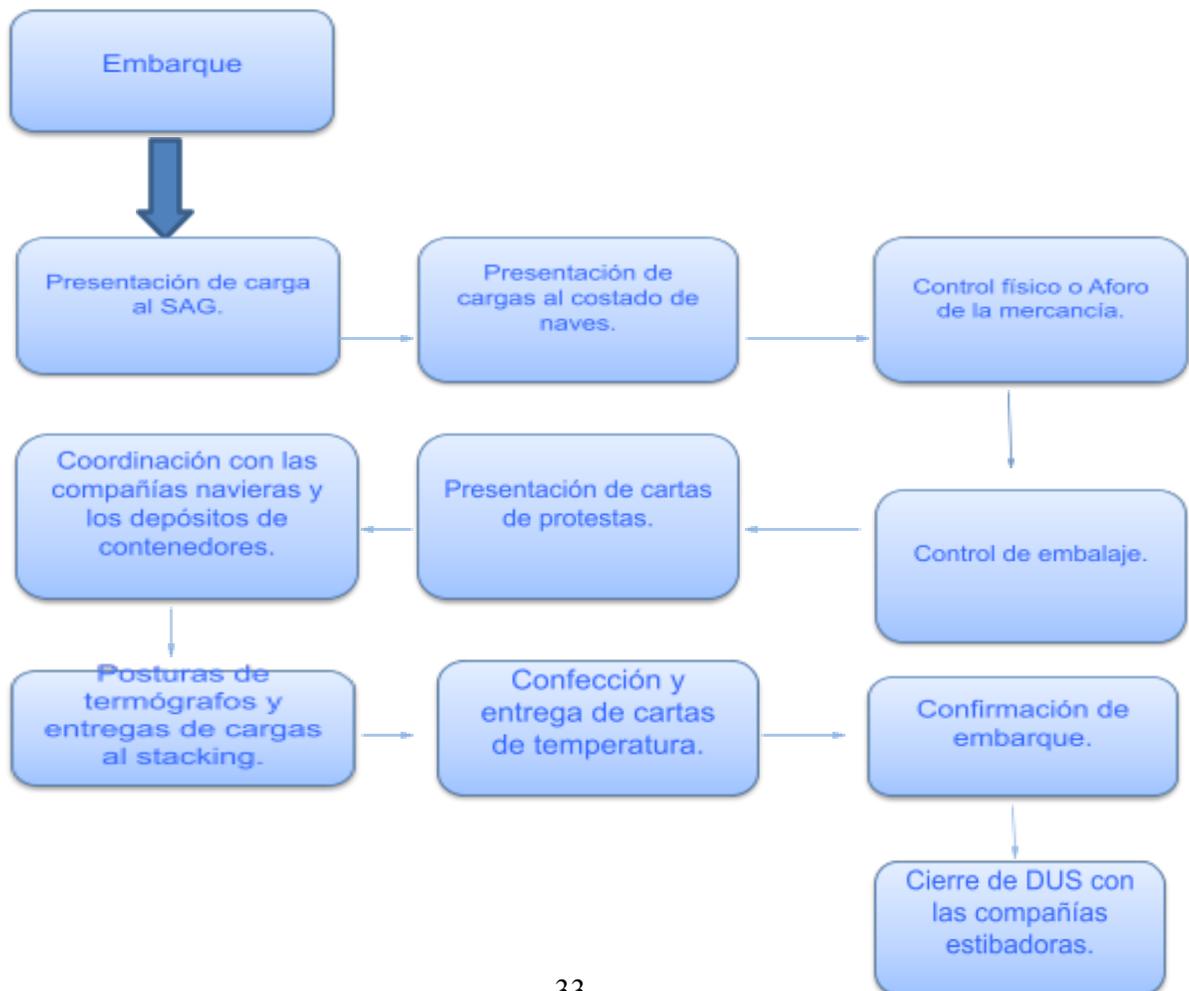
²³ IVV, Informe de variación de la declaración de exportación: documento que acredita al banco central de Chile el resultado definitivo de una operación de exportación bajo la modalidad de venta distinta de “a firme”.

En primer lugar, se desarrolla el control y la coordinación con los centros de despacho de carga, respecto de los horarios y solicitudes de presentación ante SAG en puertos de embarques²⁴.

²⁴ Véase anexo N°6.

En cuanto a la recepción del programa de embarque, cabe destacar que va especificado el volumen y las características de despacho, tales como recibidores, especies, variedades, calibre, con el propósito de llevar un estricto control operacional de los requerimientos de embarque.

Entonces, se llevan a cabo las recepciones de carga despachadas y arribadas a puerto, control de camiones en antepuerto en la Zona de Extensión Aduanera (ZEAL) / San Antonio Terminal internacional (STI) y puertos. Por último, se completa todo con el control documental de las cargas arribadas a puerto para embarque.



Para esta etapa, primero se debe realizar la presentación de carga al SAG para inspección de sello y puerto. Posteriormente, se realiza la presentación de la carga al costado de la nave, de acuerdo al programa de embarque de la compañía naviera²⁵, compañía estibadora y terminales portuarios.

Ulteriormente, se da paso al aforo²⁶ de la mercancía al momento de la recepción al costado de la nave de acuerdo a las instrucciones programadas de carga, es decir: control de recibidores, especies, variedades, destinos, etc.

Luego, se procede al control de embalaje²⁷, la reparación de cajas, los enzunchados²⁸ y repaletizajes²⁹. Para este efecto de control, se emiten informes debidamente documentados con fotografías, identificando las mercancías afectadas para efectos de seguros. Además, se deben presentar cartas de protesta. Estas cartas se envían a las compañías navieras cuando los bultos o cargas se han deteriorado y son ellas las que deben responder por los daños y reclamos de cargas. Para cargas dañadas al arribo a puerto y/o durante las faenas de embarque por parte de las agencias estibadoras y transportistas, se crean informes debidamente documentados con fotografías que dejen constancia del siniestro acontecido para efectos del seguro (informe de daños).

²⁵ Persona física o jurídica que utiliza buques propios o ajenos para la explotación de ellos.

²⁶ Revisión física de la mercancía.

²⁷ Protege la carga y preserva la calidad de los productos. Además, asegura la llegada de la carga en óptimas condiciones.

²⁸ Asegurar y reforzar cajones, fardos, etc.

²⁹ Despacho de pallets.

Luego, entra en juego la coordinación con las compañías navieras y depósitos de contenedores para el retiro de unidades por parte de los transportistas para entrega a puerto y/o plantas de acopio³⁰ - en el caso de cargas consolidadas³¹-. Luego, se inicia la postura de termógrafos y entrega de cargas a stacking³² para contenedores full-planta³³, ships convenience³⁴ y FCL2³⁵.

Entonces se da inicio a la confección y entrega de cartas de temperatura³⁶ y ventilación de contenedores consolidados en planta, para la posterior confirmación de embarque de cargas en cámara y/o contenedores vía internet al zarpe de la nave. Por último, se da paso al cierre de DUS con las compañías estibadoras.

³⁰ Lugar físico dónde se embala la fruta para su posterior consolidación.

³¹ Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.

³² Apilado.

³³ Carga que se consolida en contenedor por el exportador en planta de origen.

³⁴ Carga consolidada en contenedor, pero dentro de los recintos portuarios, responsabilizada a la naviera. El flete se considera como carga en cámara.

³⁵ Carga consolidada en planta de origen, pero, el flete, que era considerado como en cámara, ahora está consolidado en planta de origen.

³⁶ Indica cómo mantener la refrigeración de los contenedores. Véase anexo N°7.



El primer paso es la presentación de matrices de B/Ls a las compañías navieras y luego presentar y obtener V°B° de los certificados fitosanitarios y de origen.

Se debe confeccionar la factura pro-forma y/o definitivas de exportación, consecutivamente, se envía un set de documentación de embarque al extranjero - al notify³⁷ -. Los documentos son los siguientes:

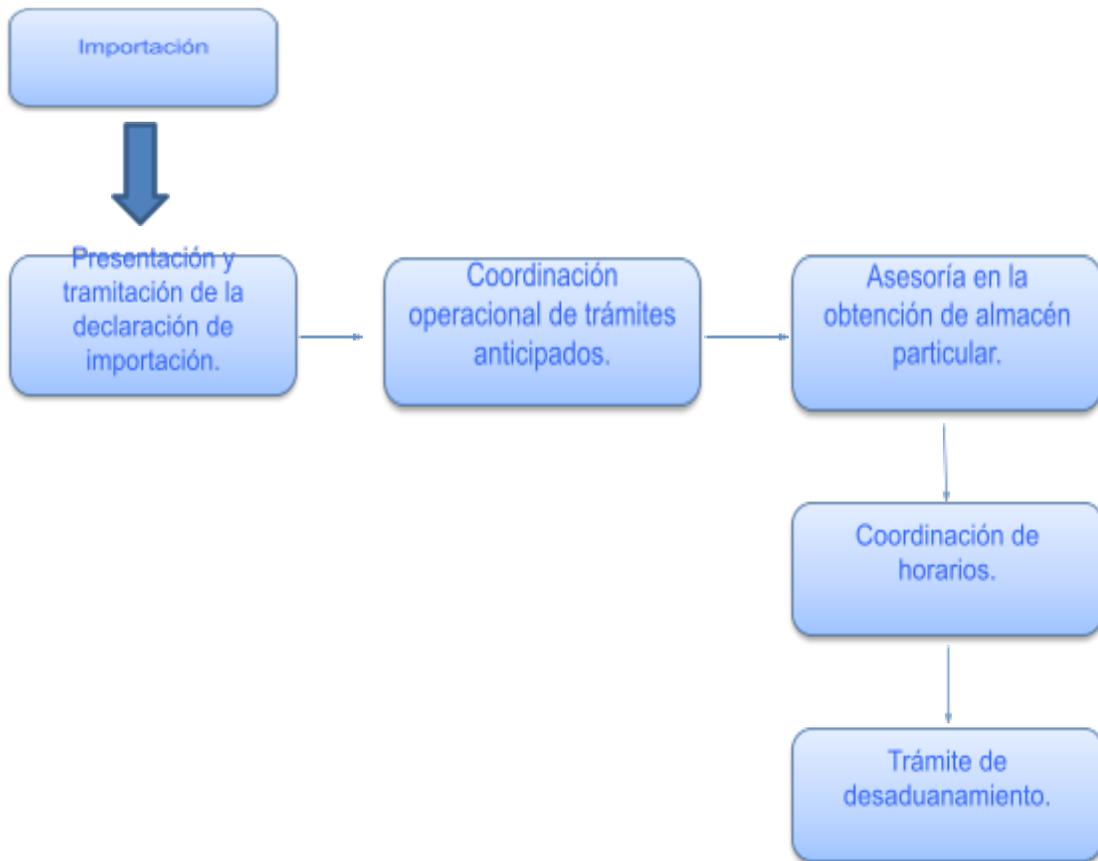
- Certificados fitosanitarios.
- Certificado de origen.
- Copia de factura de exportación y/o pro-forma.
- B/Ls.

Además, estos mismos documentos se envían a la empresa exportadora.

³⁷ Nombre y dirección de una parte indicando en el documento de transporte, para ser notificado por la compañía naviera de la llegada del envío.

Se debe coordinar con el agente de aduana para la confección y posterior presentación de legalización de DUS y el ulterior envío a sus oficinas, manteniendo un control de los despachos cancelados, el cual, será remitido periódicamente al departamento de comercio exterior. Por último, se realiza una asesoría integral de comercio exterior en materias aduaneras internacional.

Importación



El paso inicial para el proceso de importación es la presentación y tramitación de las declaraciones de importación ante el SNA, para luego, realizar la coordinación operacional de los sistemas de trámites anticipados y retiro directo de mercancías.

Posteriormente, se asesora a los clientes en obtención del sistema de almacén particular de importación para el caso de mercancías que posteriormente serán exportadas.

El ejecutivo comercial realiza la coordinación de horarios de entrega con las compañías navieras³⁸.

Luego, se coordina con el agente de aduana, ante SNA, compañía naviera y agencia de naves, todos los trámites necesarios para el desaduanamiento.

El servicio de importación no incluye pago de gravámenes aduaneros, habilitaciones especiales de aduana, aforos, almacenajes, sellos, pago de V^oB^o de DIN en compañías navieras, B/L master, pagos de gate in³⁹, gate out⁴⁰, habilitaciones de depósitos, late arrival⁴¹ y póliza de seguros de contenedores.

³⁸ Véase anexo N°8.

³⁹ Cobro que realizan las compañías navieras al servicio que entregan por el uso de una grúa, la cual, es necesaria para descargar el contenedor.

⁴⁰ Cobro que realizan las compañías navieras por el uso de una grúa, la cual es necesaria para cargar el contenedor. Véase anexo N°9.

⁴¹ Autorización a ingresar a stacking posterior a las fechas de recepción programadas por la compañía naviera.

1.1.12 Coordinación

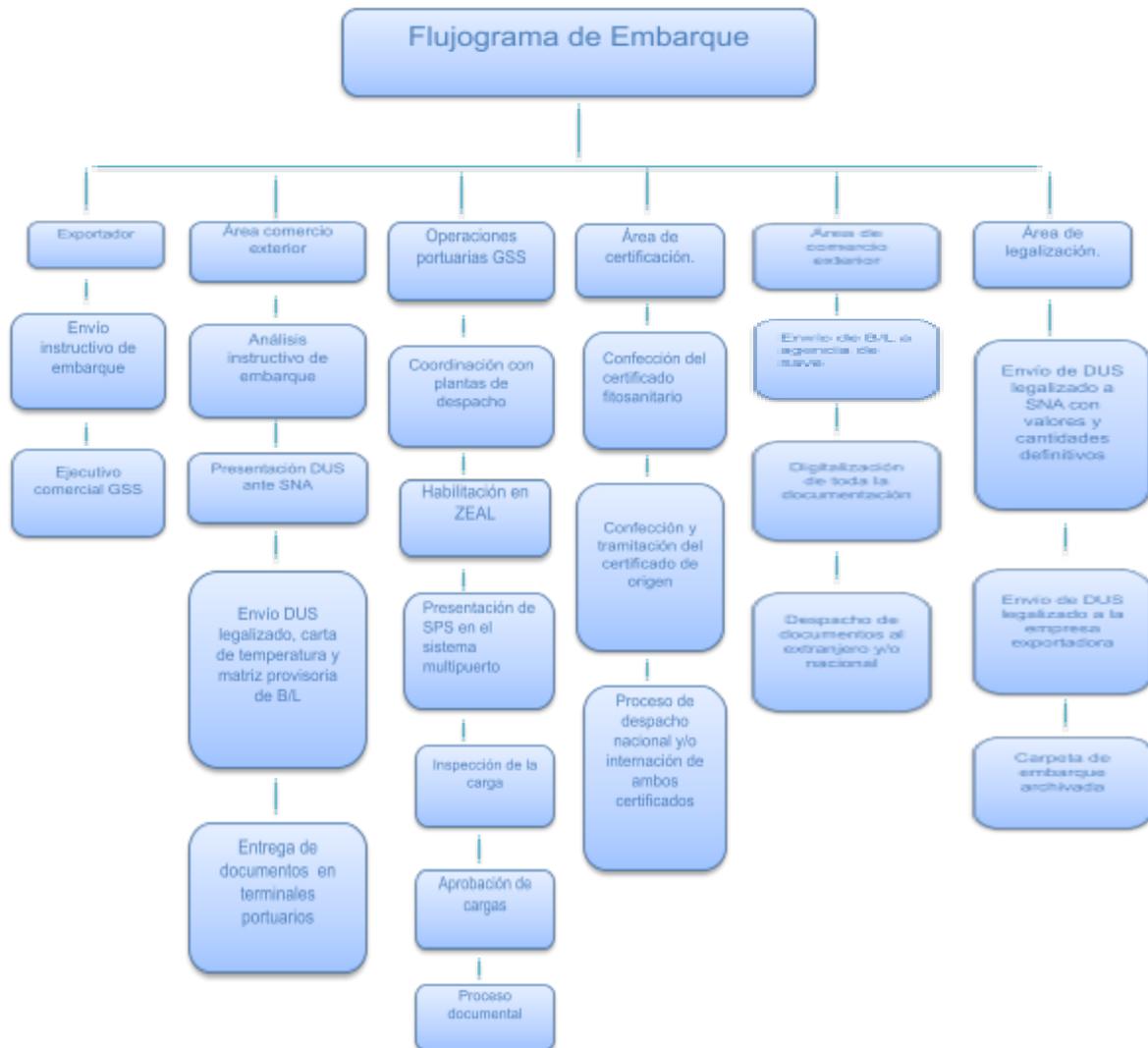
Lo principal es la asignación del coordinador de comercio exterior exclusivo, el cual, será responsable de atender las necesidades de la empresa exportadora durante todo el período de embarque y/o desembarque de la mercancía, manteniendo estrecha comunicación con plantas, bodegas, compañías navieras y agencias de estibas, coordinando inconvenientes operativos, tales como:

- Presentación de documentos de exportación e importación.
- Solicitud de contenedores a los depósitos.
- Solicitudes de certificaciones.
- Tiempos de horarios de habilitaciones de organismos fiscalizadores, como por ejemplo, el SAG.

Luego, se debe acudir a la asignación del coordinador de operaciones, éste, al igual que el coordinador de comercio exterior exclusivo, debe encargarse de atender las necesidades de la empresa exportadora durante todo el período de embarque de las mercancías y, de la misma forma, es responsable de mantener la ceñida comunicación con plantas, bodegas, compañías navieras y agencias de estibas, coordinando, por lo demás, inconvenientes operativos, tales como:

- Solicitud de planificación portuaria.
- Tiempo de llegada de las cargas.
- Coordinación con las agencias estibadoras.
- Planificación y arribo de cargas a puerto.

- Informe de daños.
- Informe de embarque.



Exportador:

El primer paso que se realiza en el proceso de embarque es el de generar la comunicación entre la empresa exportadora y el ejecutivo comercial de GSS. La

empresa exportadora debe enviar el instructivo de embarque con, a lo menos, doce horas de anticipación a la llegada de la carga a puerto y dentro de los horarios de atención establecidos por los Agentes de Naves.

Área de comercio exterior:

Posteriormente, el ejecutivo de GSS analiza el instructivo de embarque y procede a la presentación de DUS ante el SNA vía Internet para que dicho documento sea aceptado y, por consiguiente, poder realizar el trámite en las agencias de naves correspondientes. Con el fin de obtener el V°B° para el embarque de contenedores, se debe adjuntar la correspondiente carta de temperatura y la matriz provisoria de B/L, además del DUS. Una vez aceptada esta tramitación documental de cargas están en condiciones de ser entregadas a los terminales portuarios y/o stacking.

Operaciones portuarias:

Una vez recibido el DUS y la carta de temperatura por parte del área de comercio exterior, se debe coordinar con las plantas de despacho, la hora en que llegarán las cargas a los terminales portuarios.

En el caso de las cargas que llegan a Valparaíso, ZEAL, el SAG debe habilitar con veinticuatro horas de anticipación, asimismo, las habilitaciones deben ser informadas por la empresa exportadora al personal GSS y ZEAL para su tramitación ante el SNA.

Recibida la carga en los puertos, el SAG procede a la inspección de éstas. Para efectuar esta inspección, previamente el ejecutivo comercial GSS debe presentar la SPS⁴² en el sistema multipuerto⁴³ SAG a través del sitio web.

Cada camión que llegue a puerto debe consignar la siguiente documentación:

- Guía de despacho.
- Planilla SAG.
- Anexo planilla SAG.
- Permiso ingreso portuario.
- TATC⁴⁴ (Para embarques de contenedores).

Aprobadas las cargas por SAG, SNA y terminal, la documentación queda liberada para continuar con el proceso documentario.

Área de certificación:

Una vez zarpada la nave y con las planillas de inspección aprobadas por el SAG, se procede a la confección del certificado fitosanitario que, para su visación⁴⁵, debe ser presentado junto a la siguiente documentación de respaldo:

⁴² Solicitud de Prestación de Servicios.

⁴³ Área donde ingresan los contenedores para su posterior inspección SAG en ZEAL.

⁴⁴ Título de Importación temporal del contenedor. Es una admisión temporal para el contenedor en el que llega carga de importación, cuyo ingreso se autoriza temporalmente para el efecto del transporte de la carga que contiene. Lo tramita la compañía naviera.

⁴⁵ Aprobación de documentos.

- Copia del B/L (se obtiene 48 horas después del zarpe de la nave).
- Verificación de embarque y/o autorización de fruta fresca.
- Planilla de inspección SAG aprobadas en el sistema multipuerto.
- Anexos planillas.
- Autorización del SNS para productos procesados.
- Permisos de importación visados por contraparte de la planta de despacho.
- SPS aprobada en sistema multipuerto.

Paralelamente, se confecciona y tramita el certificado de origen ante los organismos correspondientes, tales como: ASOEX⁴⁶, DIRECON⁴⁷ y Cámara de Comercio.

Para la obtención de dicho certificado se debe adjuntar:

- Copia de B/L (se obtiene 48 horas después del zarpe de la nave).
- Copia de la factura de exportación.
- Poder del exportador para firma de certificación.
- Ficha técnica del producto (en el caso de ser productos procesados).

Aprobados y visados ambos certificados se procede a registrarlos en el sistema GSS y entregarlos al ejecutivo comercial correspondiente para dar pie a la fase de despacho nacional y/o internacional.

⁴⁶ Asociación de exportadores.

⁴⁷ Dirección de Comercio Exterior.

Área de comercio exterior:

Entonces, el ejecutivo GSS debe enviar a la agencia de nave la matriz definitiva de B/L en los plazos previamente establecidos.

- Para cargas en cámara: 4 horas al zarpe de la nave.
- Para cargas en contenedores: al término del stacking oficial.
- Para cargas en contenedores USA / México: regla de las 24 horas.

Una vez obtenida toda la documentación de embarque, es decir:

- B/Ls.
- Certificado fitosanitario.
- Certificado de origen.
- Factura de exportación.

Se procede a la digitalización de toda la documentación, de modo que pueda ser ostensible para el exportador en el sitio web⁴⁸.

Por último, se despachan los documentos al extranjero y/o dentro del país, acorde a las instrucciones entregadas por la empresa exportadora.

⁴⁸ www.gss-sa.com

Área de legalización:

Con la carpeta de embarque – contenedora de todos los documentos antes descritos – se informa al SNA a través del segundo envío de DUS (legalizado) con los valores y cantidades definitivas exportadas.

Obtenida la aprobación del SNA, se imprime el DUS legalizado que debe ser firmado por el agente de aduanas, para su consecutivo envío a la empresa exportadora.

Realizados todos los procedimientos y concretados a cabalidad, el agente de aduana archiva la carpeta de embarque durante un plazo de 5 años exigibles por el SNA.

1.2 Descripción de las funciones realizadas

1.2.1 Trabajo desarrollado

1.2.1.1 Asistente comercial, departamento comercial y exportación de GSS

Área encargada del embarque y exportación de uva fresca de la empresa chilena Exser, al tener contacto directo con la empresa exportadora para atender todos sus requerimientos en el menor plazo posible:



- Recepción y análisis de los instructivos de embarque, enviados por Exser para la emisión documental de los embarques.
- Confección del DUS; primer envío ingresando al sistema GSS.

Se confecciona de acuerdo a las instrucciones de embarque anteriormente recibidas, identificando al cliente, que en este caso sería la empresa frutícola Exser, al Agente de Aduana, los datos de la nave, la compañía naviera, fecha de embarque, el origen y destino de la carga, los puertos de embarque, desembarque y país de destino final, en caso de que exista transbordo de la carga.

Posteriormente, se ingresan los datos del consignatario y notify, es decir, la dirección, país, número del contacto, mail y fax de ambos. Lo siguiente es detallar las condiciones de venta; se especifican los grados Celsius, la ventilación, si la carga es en contenedor o en cámara, si es atmósfera controlada o no y si la carga es frigorizada.

En cuanto a la modalidad de venta, es importante constatar si es firme, consignación libre o mínimo a firme. Luego, detallar la marca del producto, la fecha de pago, la vía de transporte, la cláusula de venta, la condición del flete; además de la moneda a utilizar - si es en dólar, euro, libra, etc.-.

Para finalizar, se completan los contenidos del embarque, especificando la especie a exportar, su variedad, el arancel, los kilos netos y brutos, la cantidad de cajas, el valor FOB⁴⁹ por caja, y el tipo de embalaje.

⁴⁹ Se utiliza para valorar las exportaciones y se define como “libre a bordo”, hace referencia al valor de la mercancía en su lugar de origen, más el costo del flete, seguros y otros gastos necesarios para hacer llegar la mercancía hasta la aduana de salida.

Después de ingresar todos estos datos se sube el instructivo de embarque al SNA:

- Preparación de la carpeta aduanera y comercial.
- Confección y entrega de cartas de temperatura y ventilación de contenedores consolidados.
- Preparación del bosquejo de matriz provisoria de B/L y posterior revisión.
- Confirmación de embarque de cargas en cámara y/o contenedores vía internet al zarpe de la nave.
- Post el embarque presentamos las matrices de B/L a la compañía de naviera, se confeccionan las facturas pro-forma y/o definitivas de exportación.

Una vez lista la carpeta aduanera y comercial con los respectivos documentos se realiza el envío de la documentación al exportador, notify y consignatario, los que son enviados al extranjero de manera eficaz.

El set de documentos incluye: certificados fitosanitarios, certificado de origen, factura de exportación o pro-forma y conocimiento de embarque.

- Finalmente, procedemos a la revisión de las operaciones vigentes y operaciones por programar con el objetivo de coordinar el proceso de embarque con el exportador dentro de los plazos establecidos.

1.2.1.2 Asistente del departamento de tramitación de GSS

Tramitación de:

- B/Ls.
- Cartas de temperaturas.
- Pago de servicios.

Retiro de documentos de embarque en compañías navieras:

- Ultramar.
- AGUNSA.
- MSC.
- Pacific Sea Way.
- SAAM.

En las compañías navieras se retiran los B/Ls. Se suele emitir tres B/Ls originales que generalmente son acompañados por varias copias no negociables.

En general, las agencias navieras entregan tres originales o simplemente las copias de los B/Ls, dependiendo del flete acordado entre las partes, es decir, existen dos tipos del pago de flete:

- Prepaid: se acuerda entre las partes contratantes que el flete es pagado o abonado en origen, por ende, se entregan solo copias en destino.
- Collect: se acuerda que el flete es pagado en destino y, en consecuencia, se entregan tres B/Ls originales más las copias.

Muchas veces las compañías navieras entregan B/Ls con errores, por lo tanto, se deben devolver a las navieras para su posterior corrección.

Los errores más comunes son:

- Entrega de B/Ls originales cuando el flete es prepaid o viceversa, es decir, entrega de copias de B/Ls cuando el flete es collect.
- Error en numeración de B/Ls.
- Error en digitación de la carga transportada.

En las compañías navieras también se realizan los siguientes pagos:

- Gate in.
- Gate out.
- Preasignación de contenedores.
- THC⁵⁰.
- Facturas.
- Multas.

Para el pago gate in/gate out es necesario llenar un formulario con datos como: booking⁵¹, nave, tipo de contenedor, agencia de aduana, etc.; con el formulario listo, se realiza el pago correspondiente a la compañía naviera.

El pago de preasignación de contenedores se realiza en los depósitos de contenedores por el servicio entregado, el cual, se ocupa de resguardar los contenedores en los

⁵⁰ Terminal Handling Charge.

⁵¹ Reserva.

depósitos. El GSS entrega toda la documentación correspondiente antes que el transporte retire las unidades.

El pago de THC es un recargo que se realiza al flete básico.

Los pagos de facturas, correspondientes a servicios entregados por las navieras son saldados previa realización de la solicitud del servicio.

Además se debe de realizar el pago de multas, que generalmente son errores de GSS, por ejemplo:

- entrega de la matriz B/L fuera del plazo establecido.
- entrega de cartas de temperaturas fuera del plazo establecido.

De modo ulterior, se ingresa a la base de datos del GSS, con todo lo correspondiente a los B/Ls retirados en las compañías navieras, para así, mantener toda la información clara, detallada y ordenada, con el fin de acudir a dicha información de manera rápida y asequible cuando sea necesario.

Entonces, se procede a crear un documento con la información de cada una de las facturas, es decir, organizar todos los pagos realizados. Tal documento debe contener el número de factura, monto y fecha, para ser entregado al departamento de contabilidad. Este método se realizará, asimismo, con los cheques que se utilizaban para pagar en las compañías navieras.

1.2.2 Razones que impulsaron el tema a desarrollar

De acuerdo a la práctica realizada en GSS y a las diferentes actividades realizadas en los diferentes departamentos (departamento de comercio exterior y departamento de tramitación), nos hemos dado cuenta de la gran falencia que poseen muchos de los clientes que trabajan con GSS, dicha carencia no se debe a problemas dentro de la organización, sino a la falta de información que tienen algunos de los clientes con respecto a las diferentes industrias del ámbito logístico y portuario.

Bajo estos parámetros, la poca información que tienen los clientes es en relación a las industrias que trabajan dentro de la cadena logística, en pocas palabras, no conocen los servicios que entregan las empresas que trabajan dentro de la cadena logística.

Algunas de estas industrias o empresas entregan variados servicios. Un ejemplo de ello, es SITRANS, compañía reconocida como una empresa de transporte, pero que, además de ello, realiza servicios relacionados con el rubro de almacenamiento de mercancías. Asimismo, existen muchas empresas que entregan diversos servicios, así también reconocemos el caso de GSS.

Considerando la poca e ineficiente información que existe dentro de las diferentes provincias de la región de Valparaíso respecto a las industrias que trabajan dentro de la cadena logística del comercio exterior hemos decidido analizar y enfocarnos en este tema específicamente, dando a conocer el significado de la cadena logística dentro de la

región de Valparaíso y, por supuesto, a cada uno de los participantes en ella, mencionando cada uno de los servicios entregados por los actores en cuestión.

De esta forma, en el presente informe revelaremos un análisis descriptivo de la logística del comercio exterior en la región de Valparaíso, poniendo principal énfasis en los actores de la cadena y la descripción de cada una de las industrias de las diferentes provincias de la región como lo es Valparaíso, San Antonio y Los Andes, teniendo en cuenta que estos principales ejecutantes son fundamentales para el desarrollo eficiente del comercio exterior y la importancia de un servicio de calidad que mejore el intercambio de mercancías.

Capítulo II: Marco Teórico

1

2

2.1 Objetivo general y específicos

Objetivo general:

En el informe se analizarán los aspectos relevantes y descriptivos de la cadena logística en la región de Valparaíso, detallando los principales actores y/o participantes de la industria logística.

El análisis tiene como principal objetivo describir cada uno de los actores que participan en el sistema del comercio exterior en la región de Valparaíso y en 3 provincias de la región.

Objetivos específicos:

- Analizar, describir e informar la cadena logística, dando a conocer las principales características a nivel nacional y regional, principales actores participantes y servicios entregados por ellos, etc.
- Entregar información sobre el proceso de la cadena logística en una exportación e importación y con esto, conocer en detalle cuáles son las tarifas de cada uno de

los servicios entregados por los actores de la cadena logística y como estos influyen en el costo final de la mercancía.

2.2 Marco teórico

2.2.1 Logística

⁵²“La logística es el proceso de planear, implementar y controlar el flujo y almacenamiento eficiente y a un costo efectivo de las materias primas, inventarios en proceso, de productos terminados e información relacionada desde los puntos de origen hasta de consumo con el propósito de satisfacer las necesidades de los clientes”.

⁵³En definitiva, la logística se refiere a la cadena de abastecimiento desde la materia prima hasta donde el producto o servicio es adquirido por el consumidor final. Pero además esta cadena involucra también la distribución física, es decir, el almacenamiento y transporte necesarios en la cadena logística.

Cabe precisar que los principales objetivos de la logística son:

- Efectividad, dado que entre menos tiempo permanezca un producto en cada una de las etapas de la cadena logística, menor será el costo que se agregará al valor final del producto y se abastecerá el mercado con mayor rapidez.

⁵² Council of logistics management CLM, consejo de administración logística. Organización profesional de administradores logísticos fundada en 1962.

⁵³ Información obtenida en clases de “Logística”.

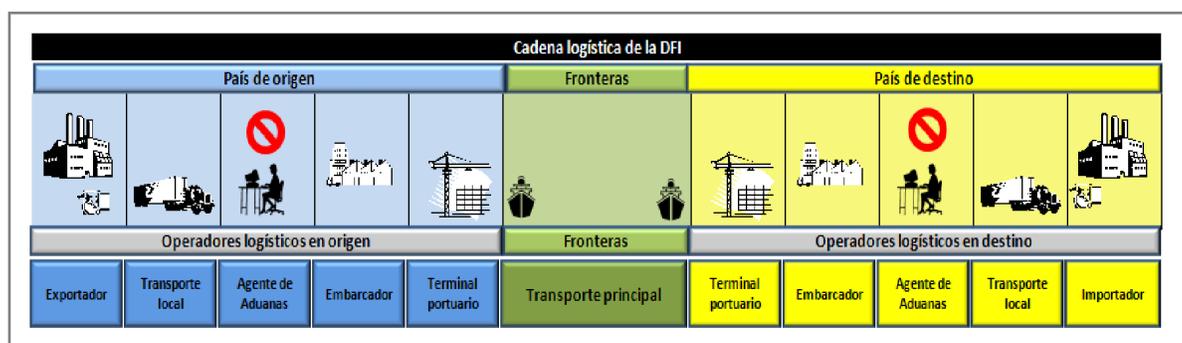
- Eficiencia, ya que los gastos reducidos se pueden traducir en mayores utilidades operacionales.

2.2.1.1 Logística del comercio exterior

El significado de logística internacional se relaciona igualmente con el punto anterior, con la diferencia que la logística del comercio exterior hace alusión a la distribución que se desarrolla entre países diferentes (país de origen – país de destino) y no sólo desde la fábrica al consumidor final, así mismo, abarcando un proceso logístico con diferentes actores que deben interactuar entre sí para que el proceso de exportación, cumpla con todo el proceso de una manera eficiente.

A continuación se muestra en la figura N°3 el proceso de la cadena logística en el ámbito del comercio exterior.

Figura Nro. 3 Cadena logística del comercio exterior



Fuente: Cámara de comercio.

2.2.1.2 Antecedentes de la logística mundial y nacional

En Chile, la logística se ha consolidado como un importante elemento de diferenciación estratégica⁵⁴ entre las empresas, siendo una de las industrias de mayor crecimiento en los últimos años.

El retail⁵⁵ y el consumo masivo, junto al progresivo desarrollo del internet han estimulado la aparición de un mercado con un futuro prometedor. Este nuevo mercado requiere de una combinación de sistemas tradicionales de compra/venta de bienes y servicios; procesos que necesariamente deben ir acompañados de una logística eficiente.

Por otro lado, los efectos de la globalización⁵⁶ y competitividad de los mercados provocan que sea cada vez más relevante el movimiento eficiente de insumos y productos, obligando a las compañías a focalizarse sólo en aquellas actividades claves de

⁵⁴ Empresas que quieren ser percibidas únicas por parte de los clientes.

⁵⁵ Sector económico que engloba a las empresas especializadas en la comercialización masiva de productos o servicios.

⁵⁶Proceso económico, tecnológico, social y cultural a gran escala, que consiste en la realización de una creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo, unificando sus mercados, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global.

sus negocios, apareciendo entonces el concepto de “outsourcing logístico”⁵⁷, como decisión estratégica para lograr una mayor competitividad y rentabilidad.

En los últimos años, Chile ha tenido un importante crecimiento en la industria de operadores logísticos que han logrado generar economías de escala⁵⁸ y, sumado a ello, han establecido mejores prácticas logísticas. Esto ha colaborado notoriamente con el aumento de los niveles de servicio, disminuyendo, a su vez, considerablemente, los costos logísticos⁵⁹ totales de los clientes finales.

⁶⁰“Al mismo tiempo nos encontramos con operadores logísticos que coordinan la cadena de abastecimiento de sus clientes, agregando mayor conocimiento y apoyo a la planificación, con centros de distribución, en los cuales, se utiliza tecnología altamente desarrollada y en la que destaca la mutua colaboración entre clientes y proveedores”.

Existe un medidor de logística global, Logistics Performance Index (LPI), que mide la competitividad y desarrollo logístico de los países a nivel mundial.

⁶¹“El Índice de Desempeño Logístico, anteriormente citado, es una herramienta de evaluación comparativa interactiva creada para ayudar a los países a identificar los desafíos y oportunidades que enfrentan en su desempeño dentro de la logística comercial y lo que pueden hacer para mejorar su rendimiento”.

⁵⁷ Empresas que soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen hasta el punto de entrega en destino.

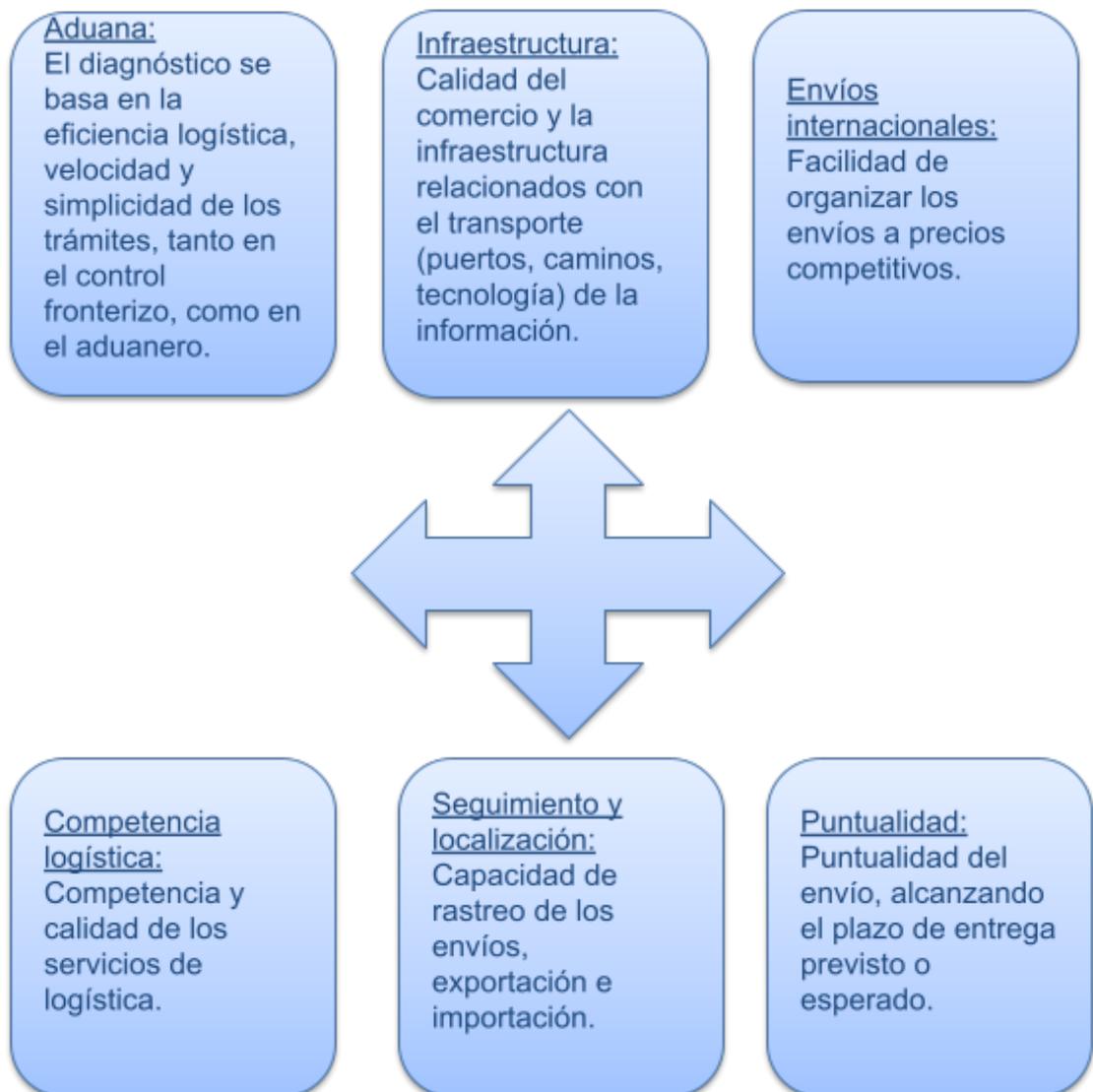
⁵⁸ Actividad o factor de una empresa, donde, a medida que aumenta el volumen de producción, disminuyen los costos unitarios por producto fabricado o elaborado.

⁵⁹ Agrupan todos los costos asociados a las funciones de la empresa que gestionan y controlan los flujos de materiales.

⁶⁰ www.alog.cl agenda logística país 2011.

⁶¹ www.wordbank.org

En este índice se clasifican los países dependiendo de varios factores - aduana, infraestructura, envíos, competencia logística, seguimiento, localización y puntualidad -. Ahora bien, detallado todo, se describirá íntegramente los indicadores de medición de LPI.



En este marco, podemos apreciar en la siguiente tabla el puntaje general de Chile, de acuerdo con el desempeño logístico que se ha desarrollado actualmente a través del informe de competitividad LPI, emitido por el banco mundial.

2.2.1.3 Índice de desempeño logístico mundial

Tabla Nro. 3 Índice de desempeño logístico mundial, año 2010

| País | LPI | Aduanas | Infraestructura | Envíos internacionales | Competencia logística | Seguimiento y localización | Puntualidad |
|---------------|------|---------|-----------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------|
| Australia | 3.84 | 3.68 | 3.78 | 3.78 | 3.77 | 3.87 | 4.16 |
| Nueva Zelanda | 3.65 | 3.64 | 3.54 | 3.36 | 3.54 | 3.67 | 4.17 |
| Sud Africa | 3.46 | 3.22 | 3.42 | 3.26 | 3.59 | 3.73 | 3.57 |
| Portugal | 3.34 | 3.34 | 3.17 | 3.02 | 3.31 | 3.38 | 3.84 |
| Chile | 3.09 | 3.58 | 2.86 | 2.74 | 2.94 | 3.33 | 3.80 |

Fuente: www.alog.cl

Actualmente, Chile se sitúa en el lugar número 39 de la lista, superando a países de América como México, Brasil y Argentina. Ubicándose, de esta manera, dentro de los 40 países del mundo mejores posicionados en el ámbito logístico⁶².

⁶² www.worldbank.org

Resulta trascendental que la cadena logística no se interrumpa en ningún momento y que todas las partes involucradas se conjuguen, de tal manera, que formen una unidad perdurable y transparente.

Según la asociación de logística (ALOG) es fundamental que: ⁶³“El desarrollo de una logística de calidad y de servicios de transportes de carga especializados ayude a la actividad empresarial a mejorar su productividad y competitividad, facilitando con un mejor servicio a las exportaciones chilenas, así como la importación de insumos y bienes de capital⁶⁴”.

2.2.1.4 La Logística en la Región de Valparaíso

La Región de Valparaíso juega un rol clave como puerta de entrada y salida a la cuenca del Pacífico Sur, gracias a su infraestructura portuaria, su diversidad de roles y su cercanía con Santiago, capital del país.

Por otro lado, cuenta con la capacidad de conectar con Sudamérica a través del puerto terrestre en la provincia de Los Andes, a unos 150 kilómetros al interior de Valparaíso, siendo también un puente con la cercana ciudad de Mendoza, Argentina; además de ser Corredor Bioceánico⁶⁵ donde conecta la Región de Valparaíso con la provincia de Mendoza y Sao Paulo, Brasil⁶⁶.

⁶³ www.alog.cl agenda logística país 2011.

⁶⁴ Bienes que se destinan a seguir con el proceso productivo de la organización o, simplemente, que se utilizan para incrementar el patrimonio material o financiero de la empresa.

⁶⁵ Definido como un puente terrestre a través de un continente a otro, separados por océanos.

⁶⁶ www.prochile.cl

Por otra parte, la Región de Valparaíso es considerada como un eje de vital importancia para el flujo comercial entre Asia y Sudamérica, pues, se aprovecha su privilegiada localización geográfica. Por ende, su capacidad e infraestructura portuaria es considerada primordial en Chile y una de las más importantes del Pacífico Sur.

La integración de los actores de la cadena logística y la consolidación de foros y comunidades dentro de la región de Valparaíso, han permitido lograr una facilitación en los procesos logísticos, a través de la integración y participación de todos los actores participantes y de las compañías fiscalizadoras, las cuales hacen que el proceso de exportación e importación sea cada vez más rápido y eficaz.

Lo citado anteriormente forma parte de las ventajas para el desarrollo de una importante industria de logística del comercio exterior que coexiste armónicamente junto con otros roles económicos que asume esta región.

Estos múltiples factores han hecho que los puertos de la Región de Valparaíso desempeñen un rol fundamental dentro de la cadena logística de la industria del comercio exterior, además de ser uno de los elementales actores dentro de la cadena.

2.2.1.4.1 Gráfico de exportaciones de la Región de Valparaíso

Figura Nro. 4 Exportaciones de la Región de Valparaíso



Podemos observar, claramente, la cantidad de exportaciones que se realizan a través de la Región de Valparaíso (incluyendo las provincias de San Antonio, Valparaíso y Los Andes).

Para mejorar el proceso logístico dentro de la Región de Valparaíso, diversas industrias se agrupan para hacerlo posible por medio de comunidades logísticas que nacen como una herramienta para el intercambio y la comunicación de diferentes propuestas entre todos los actores de la cadena logística con el fin de perfeccionar la competitividad económica de la región.

Así, se han creado dos comunidades logísticas portuarias, en la provincia de Valparaíso Foro Logístico Valparaíso (FOLOVAP) y en la de San Antonio Comunidad Logística San Antonio (COLSA). Ambas apoyan a todos los participantes de la cadena logística, con la clara intención de facilitar el proceso de comercio exterior.

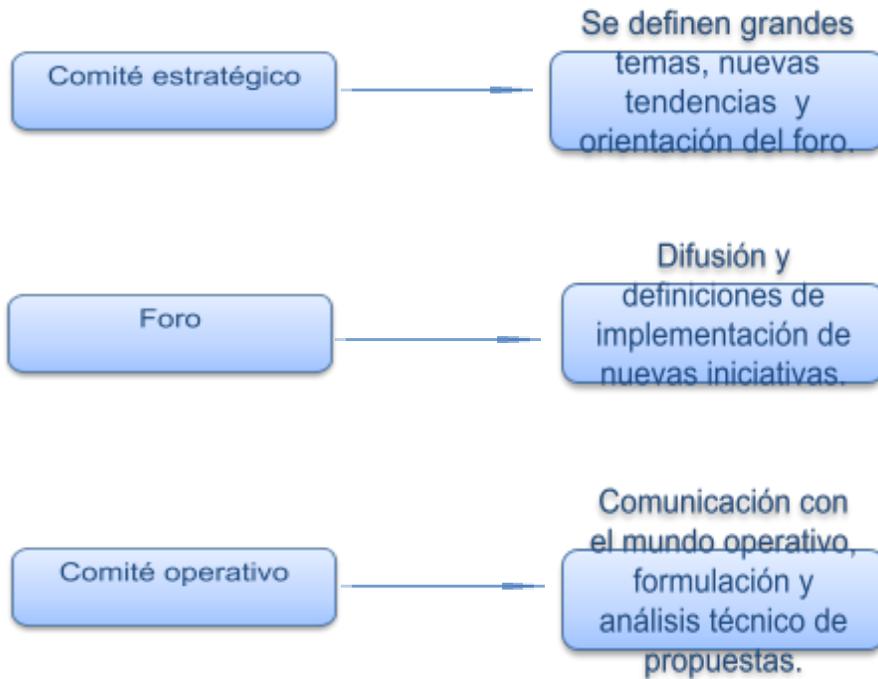


2.2.1.4.2 FOLOVAP

Su principal objetivo es ⁶⁷“dirigir y facilitar el proceso de integración entre los distintos actores de la cadena logística ligada al puerto de Valparaíso, desarrollando soluciones innovadoras que logren la excelencia de sus procesos y aumenten la competitividad del comercio internacional”.

⁶⁷ http://www.folovap.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=69

Para realizar cada uno de los objetivos propuestos por la comunidad, se organizan 3 comités:



Cada uno de estos comités, trabaja en el desarrollo de variados y diferentes objetivos, tales como: definir procesos, forjar modelos de gestión, definir prioridades del foro, asignar propuestas de mejoramiento y optimización del proceso logístico, etc.

En definitiva, el desarrollo de estos comités se realiza con el nítido propósito de velar por la eficiencia en materias de seguridad y eficacia en la cadena logística del sistema portuario

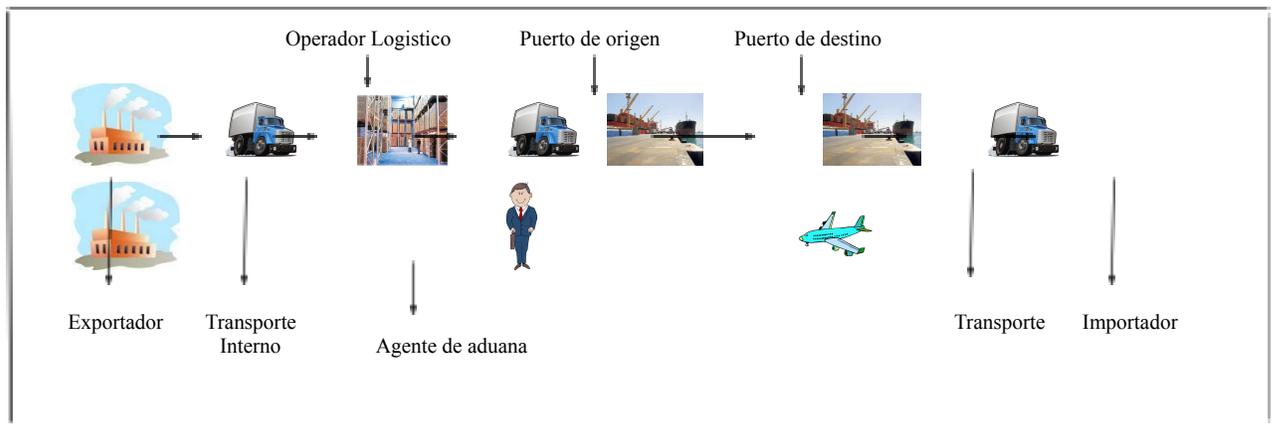
2.2.1.4.3 COLSA

En el caso de la provincia de San Antonio, COLSA tiene como objetivo ser el principal centro logístico-portuario del país y uno de los más destacados de la costa oeste del Pacífico, para convertirse en el “cluster”⁶⁸ logístico más importante. COLSA interactúa principalmente con fiscalizadores, concesionarios portuarios, exportadores e importadores, por lo que, actualmente, trabaja en cuatro ejes centrales definidos en: infraestructura, logística, integración con el medio y calidad de servicios y seguridad.

⁶⁸ Grupo.

2.2.2 Descripción de las características del universo logístico del comercio exterior en la Región de Valparaíso

Figura Nro. 5 Proceso logístico



Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos en clases de logística.

2.2.2.1 Transporte

Los medios de transporte son los vehículos individuales (buques, camiones y/o aviones) que se pueden utilizar para el transporte de todo tipo de cargas. Así, el medio físico (marítimo, terrestre y aéreo) en el cual se desplaza la carga, influye notoriamente en el tipo de vehículo o medio de transporte a utilizar.

En las provincias de la Región (San Antonio, Valparaíso y Los Andes) existen variados medios de transporte que conectan a cada una de las provincias con el resto de la región y el país, contando con el transporte adecuado para el movimiento expedito de cargas hacia terminales portuarios y/o terminales de contenedores.

1. Por carretera:

El transporte de carga por carretera constituye una industria importante dentro de la economía nacional y en la región, dada su importancia estratégica, económica y competitiva.

2. Por ferrocarril:

La red ferroviaria solo transporta carga, es por esto que se conecta con los principales centros de acopio⁶⁹ como lo son los puertos de Valparaíso y San Antonio.

3. Por agua:

Nuestro país se caracteriza por ser una zona geográficamente costera, ya que abarca gran cantidad del Pacífico, lo cual nos da una clara orientación marítima. De igual manera, podemos señalar que la provincia de Valparaíso se caracteriza por el arribo de grandes buques y cruceros.

2.2.2.2 Rutas de acceso

Existen varias rutas o vías de acceso que se conectan directamente con los terminales.

Dichas vías de acceso, se comunican y ensamblan expeditamente para mejorar el traslado de mercancías hacia los centros de acopio y traslado de cargas.

Cada una de las rutas que se mencionarán párrafos más adelante, facilitan el traslado de gran cantidad de cargas tanto por transporte carretero como ferroviario.

⁶⁹ Cumplen la función de reunir la producción de pequeños productores para que puedan competir en cantidad y calidad en los mercados de los grandes centros urbanos.

La provincia de San Antonio posee varias rutas o vías de acceso que conectan a la provincia con las diferentes regiones de nuestro país.

San Antonio se conecta con la región Metropolitana a través de la Autopista del Sol - carretera de alta velocidad y doble vía en la cual transitan vehículos pequeños y camiones con carga y/o contenedores -, ruta que a su vez tiene acceso al puerto de San Antonio.

Con el norte del país, San Antonio se conecta a través de la Ruta 5. Y con la zona centro sur de Chile, a través de la Carretera de la Fruta.

Figura Nro. 6 Ubicación geográfica del puerto de San Antonio



Fuente: EPSA.

Igualmente, San Antonio posee una estación intermodal ferroviaria perteneciente a la EFE. Esta vía de acceso ferroviaria une a la región Metropolitana con la provincia y un punto importante a considerar es que sólo funciona para el traslado de carga, por lo cual, llega a todos los terminales portuarios del puerto de San Antonio.

Figura Nro. 7 Red ferroviaria de San Antonio



Fuente: www.sanantnioprt.cc.cl

Figura Nro. 8 Vista satelital de la red ferroviaria de San Antonio



Fuente: <http://www.sanantonioprt.cc.cl>

Por otro lado, los dos terminales portuarios ubicados en la provincia de Valparaíso, poseen rutas carreteras y ferroviarias que aseguran el flujo expedito y continuo del traslado de mercancías y/o contenedores.

Una de las principales vías de acceso en la provincia de Valparaíso es el Camino la Pólvora, también conocida como acceso sur, la cual conecta al puerto de Valparaíso con la principal plataforma logística. Esta ruta, además de ser un camino expedito al puerto, es la puerta de entrada hacia el puerto, dado que también se une con la Ruta 68, la cual a su vez, conecta la región de Valparaíso con la región Metropolitana.

Figura Nro. 9 Ubicación geográfica de Valparaíso



Fuente: <http://www.ciudaddevalparaiso.cl>

Figura Nro. 11 Camino la Pólvara



Fuente: <http://www.ciudaddevalparaiso.cl>

El puerto de Valparaíso está conectado, a través de la Estación Puerto, con la red ferroviaria nacional perteneciente a la empresa de FEPASA⁷⁰.

En la provincia de Los Andes, el puerto seco facilita el transporte de carga internacional que va hacia los países del Atlántico, así como también los productos que ingresan directamente a los puertos de Valparaíso y San Antonio.

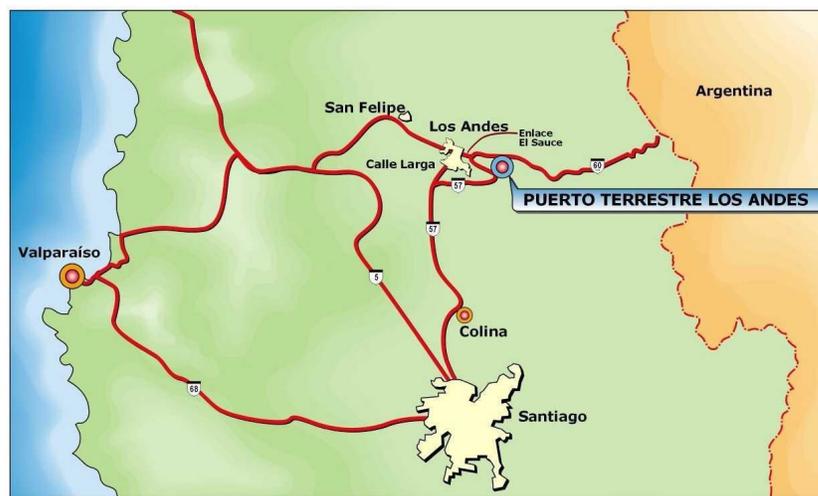
El puerto terrestre se conecta directamente con la Región Metropolitana a través de la Ruta 57 CH dirección Los Andes. En este plano, para el Paso Fronterizo Los Libertadores la vía de acceso es por la Ruta 60 CH dirección Los Andes hasta llegar al bypass⁷¹ con la Ruta 57 CH en dirección a Santiago.

⁷⁰Ferrocarriles del estado y operada por ferrocarriles del pacífico.

⁷¹ Desvío.

Desde la provincia de Valparaíso, Puerto terrestre Los Andes (PTLA) se conecta a través de la Ruta 60 CH dirección Los Andes hasta llegar al bypass con la Ruta 57 CH en dirección a Santiago.

Figura Nro. 12 Ubicación geográfica PTLA



Fuente: PTLA.

2.2.2.3 Plataformas logísticas

Se definen, conceptualmente, como aquellos puntos o áreas de ruptura de la cadena de transporte y distribución en los que se concentran actividades y funciones técnicas y de valor agregado. Éstas, se han desarrollado preferentemente en torno a los terminales portuarios.

Las plataformas logísticas son un área delimitada y poseen una ubicación estratégica dentro de cualquier región (cercana a los terminales portuarios). Cada una de las

plataformas está integrada por una infraestructura y extenso espacio físico utilizados para el movimiento de carga.

Sus principales características son:

- Expeditas condiciones de acceso.
- Acceso y cercanía directa a puertos y otros puntos de transferencia de carga.
- Almacenes.
- Áreas de almacenamiento.
- Oficinas.
- Estacionamientos.
- Áreas para rotura de paquetes.

⁷²Las plataformas logísticas generan constantes aumentos en la competitividad de los puertos, disminuciones en los costos logísticos, consolidación de polos de desarrollo, en las que se concentra el desarrollo de actividades, tales como:

- Manejo físico de la carga y transporte: manipulación, consolidación, desconsolidación, almacenamiento, custodia, gestión de inventario, distribución.
- Actividades de valor agregado en el manejo físico de las mercaderías (televenta y telemarketing, toma de pedidos, etiquetado, embalaje, courier, etc.), servicios de información (toma de inventario, información de mercadería en tránsito, información a clientes sobre el estado de sus órdenes de pedido, etc.).
- Servicios de apoyo como: servicios asociados a la carga y al transporte.

⁷² <http://www.plataformalogistica.cl/pages-pl-caracteristicas.html>

2.2.2.3.1 Zona de extensión y apoyo logístico (ZEAL)

ZEAL es la principal plataforma logística ubicada en la provincia de Valparaíso a la altura de placilla, tiene una ubicación primordial ya que se conecta directamente con el puerto de Valparaíso a solo 11 kilómetros de los terminales portuarios a través del Camino la Pólvora.

Figura Nro. 13 ZEAL



Fuente: ZEAL.

⁷³“ZEAL es una plataforma de control y coordinación logística que incluye la zona primaria aduanera del puerto de Valparaíso y un conjunto de servicios agregados para la atención de la carga que es movilizada por dicho puerto. Integra todos los servicios a la carga desde consolidación y almacenaje, hasta la inspección de todos los entes gubernamentales”.

⁷³ www.zeal.cl

Además, dentro de ZEAL, se realizan actividades como fiscalización, coordinación y control del tráfico a los terminales del puerto de Valparaíso para procesos de importación y exportación.

ZEAL cuenta con dos sectores:

- ZEAL inspección.
- ZEAL extra-portuario.

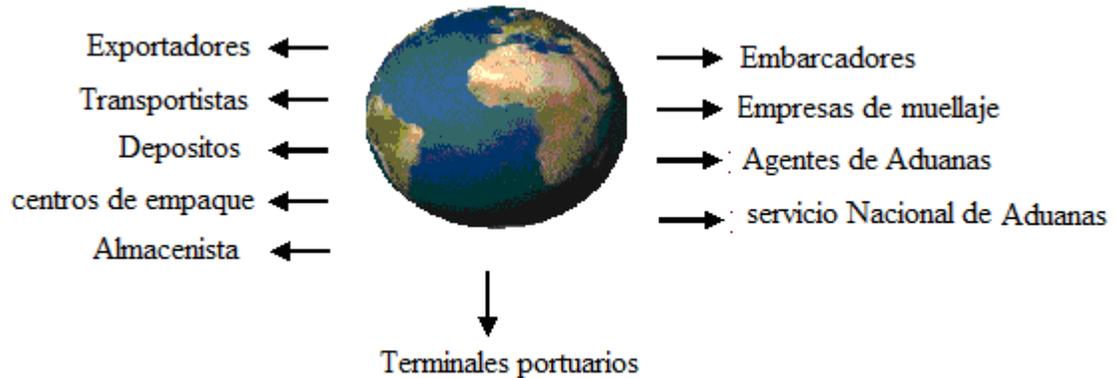
Figura Nro. 14 Plano ZEAL



Fuente: EPV.

2.2.3 Actores del universo logístico del comercio exterior de la Región de Valparaíso

Figura Nro. 15 Universo Logístico



Fuente: Elaboración propia.

2.2.3.1 Exportadores

⁷⁴Puede ser cualquier persona que exporte mercancías y cumpla con las exigencias del Compendio de Normas de Exportación del Banco Central de Chile y con las demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes.

Cabe mencionar que existe una asociación en la Región de Valparaíso que reúne a todos los exportadores de Chile conocida como Asociación de Exportadores de Chile.

⁷⁴ www.aduana.cl

2.2.3.2 Transportistas⁷⁵

Corresponde a empresas de trenes o camiones, dueños de vehículos de carga terrestres, que prestan el servicio de traslado de bienes físicos, principalmente mediante camiones, aunque no debe dejarse de lado la potencialidad del modo ferroviario.

Empresas de transporte ferroviario que operan en el puerto de San Antonio:

En el caso del puerto de San Antonio, posee una estación intermodal ferroviaria. Las líneas ferroviarias que dan servicio de transporte pertenecen a la EFE, la cual, ha entregado algunas concesiones de uso para la operación de la carga, entre las que destacan FEPASA y Transap⁷⁶.

Empresas de transporte ferroviario que operan en el puerto de Valparaíso:

⁷⁷El puerto de Valparaíso está conectado, a través de la Estación Puerto, con la red ferroviaria nacional perteneciente a la empresa de FEPASA⁷⁸.

La conexión de la red ferroviaria de FEPASA se concentra específicamente en la zona centro-sur de nuestro país.

⁷⁵ Véase anexo N°11, tablas 4/ 5, Nomina empresas de transporte carretero.

⁷⁶ Operador ferroviario chileno encargado, entre otros, del transporte de ácido sulfúrico entre Rancagua y el puerto de San Antonio, para CODELCO.

⁷⁷ www.portvalparaiso.cl

⁷⁸ Ferrocarriles del estado y operada por ferrocarriles del pacífico.



2.2.3.3 Depósitos de contenedores⁷⁹

Ofrecen servicios de almacenamiento, mantención y reparación de contenedores. Los servicios entregados se diferencian entre sí, dependiendo del tipo de carga.

Los principales servicios que entregan los depósitos de contenedores son:

- Almacenamiento de contenedores vacíos.
- Almacenamiento de contenedores utilizados.
- Lavado de contenedores.
- Venta/arriendo de contenedores.
- Venta/arriendo y fabricación de módulos.

⁷⁹ Véase anexo N°12, tablas 6 / 7, Nomina depósitos de contenedores.



2.2.3.4 Centros de empaque

En la Región de Valparaíso existen varios centros de empaque, los cuales, son realmente necesarios durante el proceso de exportación, ya que, resulta indispensable utilizar el empaque o embalaje adecuado para guardar, proteger y servir de medio para manipular productos. Cada empaque se debe diseñar para proteger la mercancía en su trayecto, desde la línea de ensamble hasta el consumidor final. Todas las mercancías tienen un embalaje diferente, el cual, depende del medio de transporte que se utilice.

2.2.3.5 Almacenistas⁸⁰

Los almacenes extra-portuarios se especializan en la mantención de mercancía previo proceso de Aduana, por cuanto, se considera dentro de la categoría de zona primaria.

Los almacenes extra-portuarios son zonas de extensión aduanera destinadas a prestar servicios a terceros, en donde se pueda almacenar cualquier mercancía hasta el momento de su retiro.

El período de estadía máximo es de 90 días, posterior a dicho tiempo, la carga pasa a ser mercancía abandonada, por lo cual, es rematada por la Aduana.

⁸⁰ Véase anexo N°13, tablas 8 / 9, Nomina almacenes extra-portuarios.

Este recinto es considerado zona primaria de jurisdicción de la Aduana para todos los efectos legales y reglamentarios, siendo el representante legal del terminal extra-portuario el responsable del cumplimiento de todas las normas aduaneras. Dichos recintos son zonas donde se encuentran empresas privadas que ofrecen el servicio de consolidación de carga de contenedores administrados por un embarcador que contrata los servicios de los recintos.

Los almacenes extra portuarios al igual que los depósitos de contenedores se encuentran ubicados en zonas estratégicas de la ciudad, en puerto Valparaíso los almacenes y depósitos se encuentran ubicados en el sector alto de la ciudad, es decir, Placilla y Curauma con el fin de no congestionar el centro de la ciudad y hacer más expedito el transporte de carga. La ruta de acceso al sector es a través del Camino la Pólvara, también conocida como acceso sur, la cual conecta al puerto de Valparaíso con la zona industrial, Esta ruta, además de ser un camino expedito al puerto, es la puerta de entrada hacia el puerto, dado que también se une con la Ruta 68, la cual a su vez, conecta la región de Valparaíso con la región Metropolitana.

Figura Nro. 16 Centros Logísticos Curauma-Placilla



Fuente: Presentación Gonzalo Davagnino, Encuentro logístico de comercio exterior y logística, FOLOVAP

Figura Nro. 17 Centros de Depositos



Fuente: Presentación Gonzalo Davagnino, Encuentro logístico de comercio exterior y logística, FOLOVAP

Logos corporativos almacenes extra portuarios



2.2.3.6 Terminales portuarios

San Antonio⁸¹

En el puerto de San Antonio existen conglomerados de empresas⁸² con relaciones estratégicas y patrimoniales que permiten mantener un nivel de eficiencia en las operaciones portuarias - como en San Antonio -. Es por ello, que dentro del puerto existen cuatro empresas concesionarias que operan dentro de los recintos portuarios y que son las encargadas del funcionamiento cabal de cada uno de los terminales:

- Terminal Molo Sur: operado por el concesionario STI a través del sistema mono-operador⁸³. Se encuentra a cargo de los sitios 1, 2 y 3 que transfieren mayor cantidad de carga contenedorizada.
- Terminal Espigón: El terminal se encuentra operado por el concesionario Puerto Central S.A., bajo el sistema multi-operador, sin embargo, es administrado por EPSA⁸⁴. Ambos se encargan de los sitios 4, 5 ,6 y 7.
- Terminal Norte: operado por el concesionario Puerto Panul S.A. a través del sistema mono-operador; sólo posee el terminal número 8. Este terminal se especializa principalmente en gráneles sólidos de importación.
- Terminal Policarpo Toro: operado por el concesionario Vopak terminal San Antonio Ltda. y se encarga de las operaciones del sitio 9. Se especializa sólo en líquido.

⁸¹ www.stiport.cl

⁸² Agrupación de empresas a través de acuerdos, fusiones o la dependencia de participaciones accionariales a una empresa matriz, lo cual disminuye o incluso elimina la libre competencia en un sector de la economía.

⁸³ Concesionamiento de algún frente de atraque, por empresas nacionales, internacionales o mixtas, su principal ventaja es incentivar la inversión privada en los frentes de atraque.

⁸⁴ Empresa Portuaria san Antonio.

Figura Nro. 18 Ubicación de terminales portuarios



Fuente: www.sanantonioport.cc.cl

A continuación detallaremos las principales características que posee cada uno de los terminales portuarios en el puerto de San Antonio.

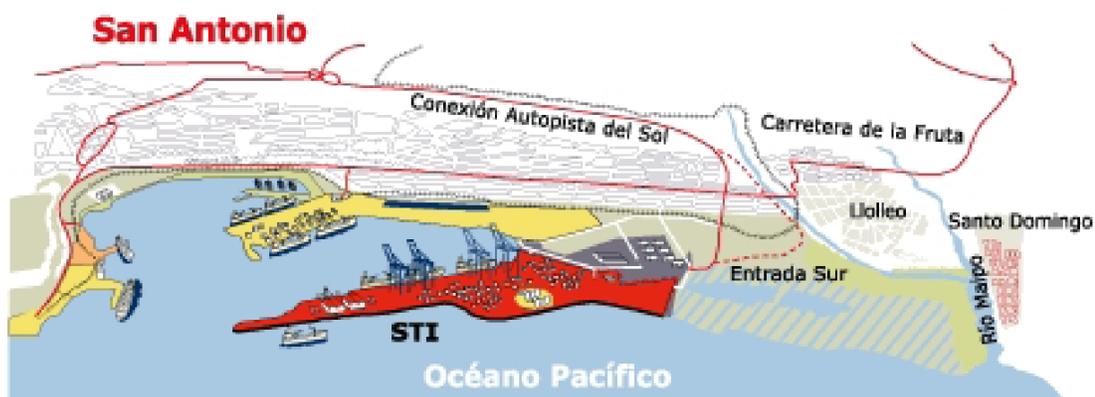
2.2.3.6.1 San Antonio Terminal Internacional (STI)

STI es una empresa cuyo objeto es la mantención y explotación del terminal portuario Molo Sur, es decir, de los sitios 1, 2 y 3. Ofrece servicios portuarios y complementarios tanto a compañías navieras como a exportadores e importadores. Cabe destacar que la sociedad también desarrolla el giro de empresa de muellaje y almacenista dentro de los sitios concesionados por ella.

“La concesión portuaria fue otorgada a STI por un plazo de 20 años, el cual, puede ser prolongado por otros 10 años, si STI ejecuta obras que mejoren la capacidad de transferencia de carga del terminal”⁸⁵.

STI, específicamente, se dedica a la transferencia de carga contenedorizada, no obstante, tiene participación en la transferencia de carga a granel, vehículos y bultos pesados.

Figura Nro. 19 Terminal STI



Fuente: EPSA.

2.2.3.6.2 Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)

EPSA es una empresa autónoma del Estado. Creada en el año 1997 comenzando sus actividades al año siguiente. Tiene como principal objetivo el desarrollo y la conservación del puerto de San Antonio.

En el año 2000, EPSA comenzó la licitación de los frentes de atraque con el objetivo de incorporar e iniciar la inversión dentro de los terminales portuarios. De esta forma,

⁸⁵ www.stiport.com

EPSA entregó la licitación del terminal Molo Sur al concesionario STI y, posteriormente, el terminal norte fue entregado al concesionario Puerto Panul S.A.; ambas concesiones operan bajo el sistema mono-operador.

Es imperativo mencionar que ⁸⁶“la empresa es 100% estatal y no participa en la propiedad de otras empresas filiales”⁸⁷.

En los sitios restantes, aún se mantiene vigente el sistema multi-operador, y como ya se ha mencionado con antelación, funciona bajo el concepto de que varias empresas privadas pueden tener acceso al puerto y prestan los servicios necesarios a la carga. La administración de cada uno de estos sitios, corresponde al terminal multi-operador (TEM), el cual se establece como una unidad de EPSA.

Figura Nro. 20 TEM o espigón



Fuente: EPSA.

⁸⁶ www.sanaantonioport.cc.cl

⁸⁷ Empresas que dependen de otra, denominada empresa matriz, la cual posee una participación mayoritaria en su capital.

2.2.3.6.3 Puerto Panul S.A. (PPSA)

Fue constituida el 14 de octubre de 1999 y tiene su origen en la adjudicación de la concesión del frente de atraque terminal norte del puerto de San Antonio, por un período de 30 años. El objeto de la sociedad, que pertenece a un grupo de empresas del rubro agroindustrial de Chile, es el desarrollo, la mantención y la explotación del sitio de atraque N° 8 del puerto san Antonio. El terminal transfiere específicamente gráneles agrícolas de importación.

Una de las principales características del PPSA es su ubicación geográfica estratégica y las buenas vías de acceso de las que dispone, puesto que, consta con rutas que se conectan directamente con la zona central y zona sur del país en donde están focalizados los distintos centros de producción y consumo. El área de influencia del PPSA abarca las regiones quinta, sexta y metropolitana.

Figura Nro. 21 PPSA



Fuente: EPSA.

2.2.3.6.4 Terminal Policarpo Toro

Posee el frente de atraque 9. Es administrado por Vopak Terminal San Antonio Ltda. bajo un contrato de operación, donde se transfiere carga granel líquido de importación y exportación.

En la actualidad, Vopak Terminal San Antonio Ltda. es parte de la compañía holandesa Vopak, siendo la más grande en su área con 75 terminales.

Figura Nro. 22 Terminal sitio 9



Fuente: EPSA.

Valparaíso

En la ciudad de Valparaíso encontramos dos terminales portuarios: Terminal Pacífico Sur (TPS) y Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). Estas empresas tienen bajo su administración o concesión algunos de los terminales existentes al interior del puerto de Valparaíso que operan en las faenas portuarias.

Figura Nro. 23 Vista aérea de puerto Valparaíso



Fuente: TPS S.A.

⁸⁸“Las empresas participantes en las operaciones portuarias del puerto de Valparaíso, se responsabilizan de las operaciones portuarias generales, coordinando las actividades con todos los participantes de la cadena logística”.

2.2.3.6.5 Empresa portuaria Valparaíso (EPV)

EPV tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación del puerto de Valparaíso, así como de los bienes que éste posee, incluidas todas las actividades relacionadas con el ámbito portuario es indispensable para su debido cumplimiento.

⁸⁸ www.portvalparaiso.cl

Figura Nro. 24 Terminal EPV



Fuente: EPV

2.2.3.6.6 Terminal Pacífico Sur (TPS)

⁸⁹“TPS ofrece a sus clientes un terminal portuario moderno y seguro, cuyo equipo humano y tecnológico garantiza los máximos índices de productividad y eficiencia en la transferencia de la carga”.

El terminal nace en octubre de 1999 con el consorcio integrado por Inversiones Cosmos Ltda., fue el primero de enero del 2000, cuando comenzó la administración del terminal N° 1 de Valparaíso, diseñado para el manejo de naves porta-contenedores y multi-propósito. Cuenta con una superficie mayor a 16 hectáreas donde se emplazan

⁸⁹ www.tps.cl

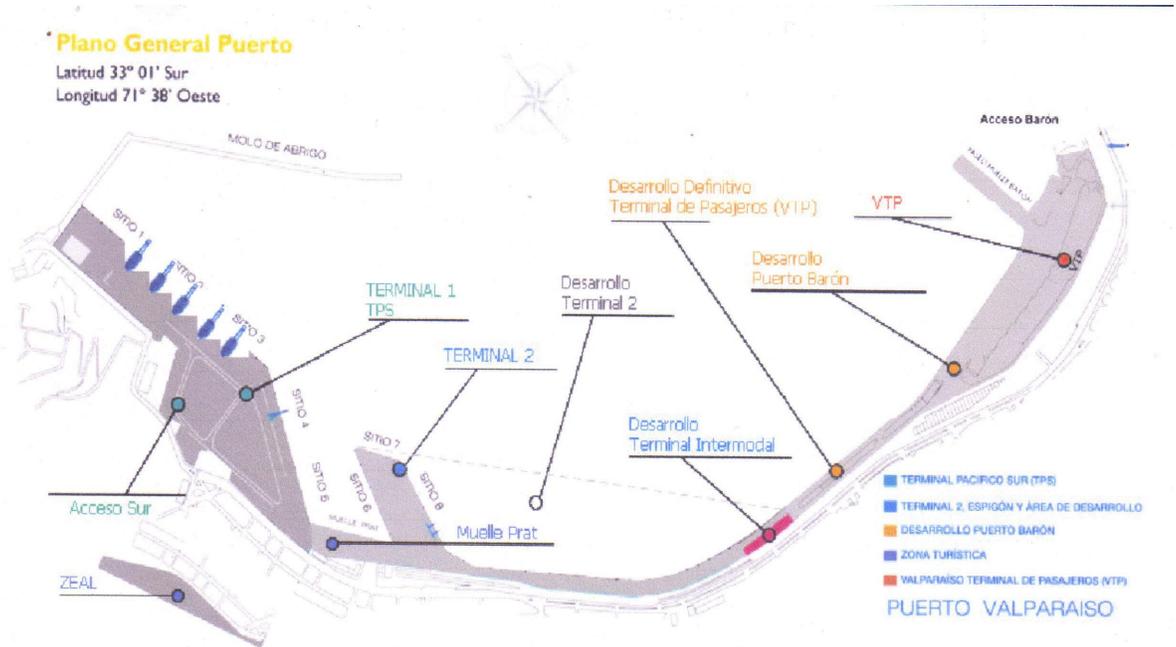
cinco sitios con una longitud total de 985 metros. La infraestructura permite atender alrededor del 93% de la carga que se moviliza en el puerto de Valparaíso.

Figura Nro. 25 Sitios TPS S.A



Fuente: TPS S.A.

Figura Nro. 26 Plano general puerto Valparaíso



Fuente: TPS S.A.

Terminal 1: se encuentra bajo la concesión de TPS S.A.

Es un terminal de carga y pasajeros que recibe naves full container, refrigeradas, multi-propósito y cruceros.

Terminal 2: conocido como espigón. Este es multi-operado⁹⁰ bajo la administración de EPV. Es un terminal de carga y pasajeros que acoge naves full container, refrigeradas, multi-propósito y cruceros. Además, transfiere principalmente carga fraccionada, entre

⁹⁰ Multi-operador: varias empresas ofrecen sus servicios a las naves en los frentes de atraque.

la que destacan la fruta, el cobre y el fierro. Incluso, recibe naves car carrier con vehículos de las principales marcas del mundo.

2.2.3.6.7 Puerto terrestre Los Andes

⁹¹“El Puerto Terrestre Los Andes (PTLA) es un recinto portuario en el que se desarrollan actividades fiscalizadoras (SNA, SAG Y SSRV⁹²), logísticas y comerciales vinculadas al tráfico terrestre de mercancías a través del Paso Los Libertadores. Además, se ubican los principales agentes vinculados al desarrollo de las operaciones (agencias de aduanas y empresas de transporte). PTLA se ha transformado en un recinto portuario con capacidad para prestar servicios públicos y privados relacionados con el transporte, control aduanero, fito y zoo sanitario de cargas que ingresan y salen del país y, lógicamente, almacenamiento de la carga, a través del paso fronterizo que comunica vía terrestre a Chile con Argentina y el resto del MERCOSUR”.

Este puerto seco, también facilita el transporte de carga internacional que va hacia los países del Atlántico, así como los productos que ingresan directamente a los puertos de Valparaíso y San Antonio.

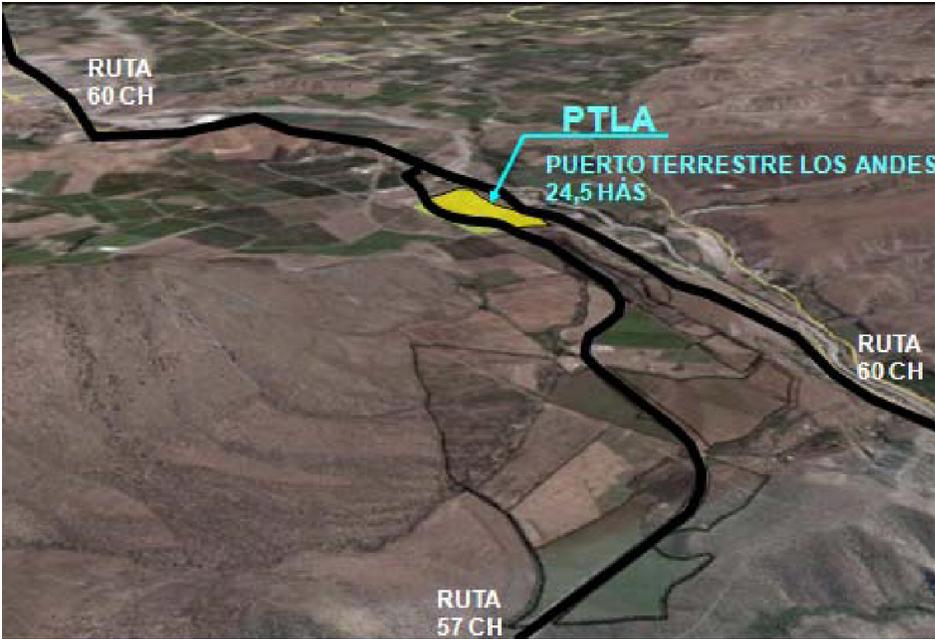
Las instalaciones de PTLA cuentan con infraestructura que comprende zonas para estacionamiento de camiones, sector de andenes de fiscalización y acceso restringido para que los servicios públicos realicen sus inspecciones. Existe, además un edificio

⁹¹http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Informes%20Mensuales/Explotacion/Abril%202012/DIPTICO_PTLA_2012_02.pdf

⁹² Servicio de Salud Región de Valparaíso.

administrativo que alberga las oficinas del SNA, SAG, Salud, Agencias de Aduana y Empresas de Transporte.

Figura Nro. 27 Vista satelital PTLA



Fuente: PTLA.

Planta general PTLA:

Figura Nro. 28 Plano PTLA



Fuente: PTLA.

2.2.3.6.8 Embarcadores⁹³

Corresponde a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que, sin ser portadores efectivos, celebran un contrato de transporte de mercancías por el pago de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre, emitiendo

⁹³ Véase anexo N°14, tablas 10 /11, Nomina Compañías Navieras y tablas 12 / 13 Freight Forwarders.

conocimientos de embarque, guías aéreas y cartas de porte, hijos o nietos, según el caso, por la carga transportada a su nombre.



2.2.3.6.9 Empresa de muellaje⁹⁴

Las empresas de muellaje - también conocidas como empresas de estiba/desestiba - se encargan de proveer servicios logísticos a la carga dentro de los recintos portuarios, estos servicios incluyen:

- Movimiento de la carga.
- Estiba.
- Desestiba.

⁹⁴ Véase anexo N°15, tablas 14 /15, Nomina Compañías Navieras



2.2.3.6.10 Agentes de Aduana⁹⁵

En la actualidad, existe una gran cantidad de agentes de Aduanas en nuestro país, específicamente son alrededor de 276 agentes aduaneros, de los cuales, 80 son parte de la región de Valparaíso.

2.2.3.6.11 Servicio Nacional de Aduanas

Rol de Aduanas

El Servicio Nacional de Aduanas es un organismo del Estado de administración autónoma relacionado con el poder ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda.

Funciones⁹⁶:

Como institución pública, Aduanas, cumple funciones claves para el desarrollo del país, ya que, tiene un rol preponderante en materia de comercio exterior, especialmente, en la facilitación y agilización de las operaciones de importación y exportación, a través de la simplificación de trámites y procesos. Asimismo, debe resguardar los intereses del

⁹⁵ Véase anexo N°16, tablas 16 /17 / 18, Nomina Agentes de Aduana.

⁹⁶ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070226/pags/20070226093542.html

Estado, fiscalizando dichas operaciones, de manera oportuna y exacta y, finalmente, recaudar los derechos e impuestos vinculados a éstas. Además, le corresponde generar las estadísticas del intercambio comercial de Chile y realizar otras tareas que le encomienda la ley.

Para cumplir con sus funciones, este Servicio, cuenta con 1.487 funcionarios que se distribuyen entre la Dirección Nacional - con sede en Valparaíso - y en diez Direcciones Regionales, 6 Administraciones de Aduanas y 42 Pasos Fronterizos.

Aduanas se hace presente de manera permanente en 92 de los 181 puntos habilitados, incluyendo puertos, aeropuertos y avanzadas.

⁹⁷“En la región de Valparaíso existe la Aduana regional, ubicada en plaza Wheelwright que es la encargada de la administración aduanera en las provincias de San Antonio y Los Andes. Ambas provincias poseen sucursales de la Aduana regional: en San Antonio se encuentra ubicada en: Angamos, 1194 y en Los Andes se ubica en la Carretera Los Libertadores, Kilómetro 79 – Ruta 57 CH, El Sauce. En esta provincia se encuentra el paso fronterizo Los Libertadores”.

⁹⁷ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228115652.html

Figura Nro. 29 Edificio SNA regional



Fuente: www.camaraaduanera.cl

Capítulo III: Caso simulación costos logísticos de Exportación e Importación



Contenedorización

En este tercer capítulo, se representaran dos casos de simulación de costos logísticos en importación y exportación.

Primero la exportación de arándanos, para luego seguir con la importación de zapatillas de suela plástica para niños.

De estas respectivas representaciones analizaremos cada uno de los costos de los que esta afecto la mercancía en cada etapa del proceso logístico, y conjuntamente ver la influencia de estos costos en el valor final de la mercancía.

3.1 Exportación de arándanos a Hong Kong, Simulación de costos logísticos

Para iniciar el proceso de exportación el proveedor debe haber establecido el contacto con el importador o comprador de la mercancía, enviar la cotización de la mercancía en donde se señala toda la información correspondiente al producto que se exportará, informando sobre el precio, cantidad u otra información relevante para luego realizar la cotización de la mercancía con la cláusula de venta (INCOTERMS⁹⁸), y condiciones de pago (carta de crédito, cobranza o contado).

De acuerdo a la simulación de exportación a realizar, se debe establecer la cantidad de la mercancía que será exportada, la cual será enviada a Hong Kong.

3.1.1 Características de los arándanos en Chile



⁹⁸ Véase anexo N°17, INCOTERMS.

Los arándanos son consumidos en todo el mundo, utilizados en comidas, platos dulces y salados, fríos y calientes, en jugos y helados, en repostería e incluso en ensaladas.

El periodo de producción de los arándanos en Chile se extiende en los meses de Noviembre - Abril, en las regiones del Bío Bío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos

En cuanto al almacenamiento de la mercancía es en cámara frigorífica en donde puede llegar a alcanzar una vida útil entre 14 y 28 días con una temperatura entre -0.6 y 0°C y una humedad relativa de 95%.

El transporte se realiza en contenedores con atmósfera controlada⁹⁹ en el caso de ser transportado por vía marítima.

La presentación de los arándanos es en cubetas PET reciclables llamadas "clamshells", de 125 gramos.



En cuanto a la simulación de exportación de arándanos frescos, esta tiene su origen en la región del Maule, valle de Colchagua, con destino Hong Kong, China.

Serán enviados en cajas de cartón con las siguientes dimensiones¹⁰⁰:

- Ancho: 25,5 centímetros.

⁹⁹ Técnica frigorífica de conservación en la que se interviene modificando la composición gaseosa de la atmósfera en una cámara frigorífica, en la que se realiza un control de regulación de las variables físicas del ambiente, utilizadas generalmente en la conservación de productos hortofrutícolas.

¹⁰⁰ Hortifrut Comercial S.A.

- Largo: 41 centímetros.
- Alto: 9,6 centímetros.

| | |
|------------------|---------------|
| 1 Caja | 12 Clamshells |
| 1 Pallet | 325 Cajas |
| 1 Contenedor 40" | 24 Pallets |
| 1 Contenedor 40" | 7800 cajas |

| | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Mercancía | Arándanos frescos. |
| Contenedor | High cube reefer 40' ¹⁰¹ |
| Cláusula de compra | CIF |
| Tipo de cambio (Diciembre) | Dólar aduanero 481.69 US\$ |
| Código Arancelario | 08104029 |

| | |
|---------------------|---------|
| Valor caja (unidad) | 19 US\$ |
| Cantidad de cajas | 7800 |

| Mercancía | Valor US\$ |
|---------------|------------|
| Valor factura | 148200 |

¹⁰¹ Contenedores estándar mayoritariamente de 40 pies, su característica principal es su sobre altura.

Obtenido el valor total de la mercancía el exportador debe establecer los costos de la contenedorización y consolidación de la carga. Con respecto a la contenedorización, en el caso de la exportación de arándanos frescos se deben considerar varios aspectos importantes, un punto a considerar es el arrendamiento del contenedor reefer high cube de 40”, ya que, la carga necesariamente debe tener una cadena de frío constante, debido, al carácter biológico y susceptible a cambios, es recomendable lavar y desinfectar el contenedor para garantizar la inocuidad del producto.

El proceso anterior, es realizado por un agente embarcador o Freight Forwarder, debe ser contactado por parte del exportador, este se encarga de realizar el proceso de contenedorización de la carga, además de realizar el transporte de desde la bodega hasta el puerto de embarcación.

A continuación se presentará los costos de la contenedorización de la carga:

| Contenedorización | Valor US\$ |
|--------------------------------|-------------------|
| Sanitización y limpieza | 200 |
| Consolidación | 420 |
| Total contenedorización | 620 |

Obtenidos los costos anteriores, se procede al cálculo del valor EXW de la carga.

| ICOTERMS | Conceptos | Valor US\$ | | |
|-----------------|--------------------|-------------------|------------------|---------------|
| EXW | Valor del producto | 148200 | | |
| | Contenedorización | 620 | | |
| | | | Total EXW | 148820 |

Posteriormente, el exportador debe establecer el contacto con el Agente de aduana con el objetivo de gestionar el proceso operacional de carga y trámites necesarios para que la carga pueda ser embarcada. En este caso, el cobro realizado por el Agente de Aduana es 2% valor EXW. La documentación es enviada a través de páginas webs, debe presentar: planillas, guías de despacho, packing, entre otros en SAG, SNA y al terminal portuario correspondiente.

| ICOTERMS | Conceptos | Valor US\$ | | |
|-----------------|------------------|--------------------|------------------|------|
| FAS | Transporte | 687 ¹⁰² | | |
| | Agente de Aduana | 2976 | | |
| | | | Total FAS | 3663 |

Conjuntamente, el exportador debe establecer el contacto con la Compañía naviera, la cual es la encargada de realizar el booking¹⁰³ de la carga y la digitación de B/L, en donde los costos involucrados en dicho proceso son:

| Recargos Compañía naviera | Valor US\$ | |
|--|-------------------|--------------------|
| Container services charge ¹⁰⁴ | 750 | |
| THC | 500 | |
| Bunker contribution ¹⁰⁵ | 75 | TEU ¹⁰⁶ |

¹⁰² Contacto con ejecutivo comercial, Senator International.

¹⁰³ Reserva.

¹⁰⁴ Recargo que cubre generalmente los costos por manipuleo en el puerto de carga (www.mschile.com).

¹⁰⁵ Costo para recuperar pérdidas por el incremento del precio del petróleo en Latinoamérica (www.mschile.com).

¹⁰⁶ Representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

| | |
|-------------------------------------|------|
| Carrier security | 13 |
| B/L fee | 38 |
| Documentation fee | 20 |
| ISPS Vessel security ¹⁰⁷ | 18 |
| Wharfage ¹⁰⁸ | 0.71 |

La compañía naviera se encarga de realizar el cobro de estos costos, cuando el exportador realiza la reserva del booking, en dicho momento se cancelan los recargos.

Continuando con el proceso logístico, los agentes fiscalizadores realizan la inspección de sello del contenedor para que la carga no pierda su condición o cadena de frío, en el caso de inspeccionar la mercancía se procede al aforo físico¹⁰⁹.

Con los documentos aprobados con todos sus atributos por las entidades correspondientes (SAG – SNA), derivamos la documentación al terminal portuario o administrador del puerto, ya que deben autorizar la carga, para ser embarcada al puerto de destino.

| ICOTERMS | Conceptos | Valor US\$ | | |
|------------|---------------------|---------------------|--|--|
| FOB | Embarque | 150 | | |
| | Compañía Naviera | 7011 ¹¹⁰ | | |
| | Inspección de sello | 50 | | |

¹⁰⁷ Conjunto global de medidas para mejorar la protección de los buques y las instalaciones portuarias, desarrollado en respuesta a las amenazas a los buques e instalaciones portuarias.

¹⁰⁸ Muellaje.

¹⁰⁹ Valor aforo físico 188,24 USD. www.texval.cl

¹¹⁰ El cobro de las compañías navieras tiene un alto costo para la embarcación de arándanos frescos, puesto que corren mucho riesgo durante la embarcación, si llega a arribar en malas condiciones la carga, se le puede demandar, por esto solo son dos las compañías que realizan este tipo de embarcación (CCNI y Hamburg Sud). Información obtenida en entrevista con ejecutivo comercial, Senator International freight forwarder.

| | | | | |
|--|--|--|------------------|------|
| | | | Total FOB | 7211 |
|--|--|--|------------------|------|

| ICOTERMS | Conceptos | Valor US\$ | | |
|-----------------|---------------------|-------------------|------------------|-----|
| CFR | Flete internacional | 882 | | |
| | BAF/BL | 50 | | |
| | | | Total CFR | 932 |

| ICOTERMS | Conceptos | Valor US\$ | | |
|-----------------|----------------------|-------------------|------------------|------|
| CIF | Seguro internacional | 2256 | | |
| | | | Total CIF | 2256 |

Los costos analizados anteriormente, son los que influyen directamente en el proceso logístico de exportación de arándanos frescos, en muchos casos, dependiendo del acuerdo convenido entre las partes – exportador / importador – dependerá de la continuidad de diversos costos.

En este caso, los costos analizados concluyen en el valor CIF, es decir, hasta el embarque de la carga a su destino final, incluyendo el seguro internacional, los costos involucrados después del embarque, serán responsabilidad propia del importador.

3.1.2 Resumen de costos

| ICOTERM S | Conceptos | Valor US\$ | | |
|------------------|--------------------|-------------------|------------------|--------|
| EXW | Valor del producto | 148200 | | |
| | Contenedorización | 620 | | |
| | | | Total EXW | 148820 |



| | | | | |
|------------|----------------------|------|---------------------|--------|
| FAS | Transporte | 687 | | |
| | Agentes de Aduanas | 2976 | | |
| | | | Total FAS | 3663 |
| FOB | Embarque | 150 | | |
| | Compañía Naviera | 7011 | | |
| | Inspección | 50 | | |
| | | | Total FOB | 7211 |
| CFR | Flete internacional | 882 | | |
| | BAF/BL | 50 | | |
| | | | Total CFR | 932 |
| CIF | Seguro internacional | 2256 | | |
| | | | Total CIF | 2256 |
| | | | Total Costos | |
| | | | | 162882 |

3.2 Importación de zapatillas de niños de China a Chile

Para proceder con la importación de la mercancía, se debe contar con los siguientes documentos.

Documentos necesarios para la importación:

- Conocimiento de embarque.
- Factura comercial.
- Certificado de origen.
- Póliza de seguro.



| | |
|--------------------|--|
| Mercancía | Zapatillas de niño en pares con suela de plástico. |
| Contenedor | Full 40' |
| Código arancel | 64041900 |
| Valor factura | 24.623,52 USD |
| Cláusula de compra | FOB |
| Ad. Valorem | 0% ¹¹¹ |

Previa la negociación entre el importador y exportador, se acuerda la cantidad de piezas y el valor de estas.

| | |
|--------------------------|--------------|
| valor mercancía unitaria | 0,650177 USD |
| Cantidad de zapatillas | 37872 pares |
| total de cajas compradas | 1108 cajas |

3.2.1 Gastos de operación e impuestos

Derecho de aduana mes: Diciembre

Tipo de cambio: dólar aduanero 481.69 USD

¹¹¹ Tratado de libre comercio Chile-China.

| Concepto | Valor USD |
|---------------------|----------------------|
| Flete internacional | 4.050 ¹¹² |
| Valor FOB | 24.623,52 |
| Seguro prima | 63.08 |
| Valor CIF | 28.736,60 |
| | x el 19% (I.V.A.) |
| Total | 5.459,954 |
| IVA | 5.459,954 |

| | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| Recaudación fiscal | 2.630.005,003 pesos chilenos |
|---------------------------|-------------------------------------|

3.2.2 Gastos de internación mercancía extranjera a nacionalizar

| Valores en pesos chilenos | |
|----------------------------------|------------------------|
| Gate in | 58.310 |
| Póliza contenedor | 66.045 |
| Flete nacional | 250.000 ¹¹³ |
| Inspección aforo físico | 68.785 ¹¹⁴ |

¹¹² Valor flete internacional en MSC.

¹¹³ Valor del tramo Valparaíso-Santiago.

¹¹⁴ STI

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Honorarios Agente Aduana | 77.350 ¹¹⁵ |
|--------------------------|-----------------------|

3.2.3 Resumen de costos:(valores en pesos chilenos)

| | |
|---------------------------|------------------|
| Recaudación fiscal | 2.630.003 |
| Gastos de internacion | 442.609 |
| Factura Agencia de Aduana | 77.350 |
| Total Liquidación | 3.149.962 |

Total liquidación corresponde a los pagos de los derechos de Aduana, y más gastos de operación en destino.

| | |
|------------------------------------|-------------------|
| Valor total de la mercancía | 16.992.097 |
|------------------------------------|-------------------|

Para llegar al valor total de la mercancía, se debe incluir en la suma de los costos:

- Valor de la mercancía.
- Flete.
- Prima.
- Valor total de la liquidación.

¹¹⁵ Valor referencia agencia de aduana Rildo Bernaldes .

Teniendo el costo total de la mercancía se procederá al cálculo del valor unitario de esta, para luego analizar la variación de valor a la que fue afecta.

| | |
|------------------------------------|-------------------|
| Valor total de la mercancía. | 16.992.097 |
| Cantidad de pares de zapatilla. | 37872 |
| Costo unitario en país de destino. | 448.68 pesos |

Variación del valor (pesos chilenos)

| | |
|------------------------------------|--------|
| Costo unitario país de origen | 313.18 |
| Costo unitario en país de destino. | 448.68 |
| Variación del valor | 43% |

La variación del valor se ve reflejada en un cuarenta y tres por ciento, el cual se observa el aumento del valor en destino, debido a los costos, que sufre la mercancía

A través de todo el proceso logístico, desde que sale de la fábrica, hasta el país de destino.

3.3 Análisis general de costos logísticos

Dentro del marco logístico, La evolución de la logística se consolida cada vez mas como una herramienta fundamental para el comercio.

Debe tenerse en cuenta que dentro de la comercialización de bienes, los dos mayores determinante de los costos que establecen si un producto será o no exitoso en el mercado, son el costo de producción y el costo logístico, debido que el consumidor quiere el producto al costo más bajo posible.

En este tercer capítulo, los costos logísticos hacen mención a los costos involucrados en el proceso de exportación e importación de la mercancía, desde el momento que sale la mercancía de la fábrica, hasta que llega al país de destino.

Estos costos incluyen costos de: transporte, permisos y procedimientos aduaneros; de inventarios, almacenaje, seguros, entre otros.

El desempeño de la logística y la determinación de sus costos están ampliamente relacionados a la calidad, importancia y eficiencia de la utilización de la infraestructura y sus servicios

Eficiencia en el transporte de las mercancías complementada con una planificación adecuada, permite la entrega a tiempo de la carga en los lugares estipulados, y así

cumplir con los tiempos de entrega, así mismo la calidad de infraestructura y tecnología de los puertos, considerando que integra cada uno de los actores logísticos, cumple un rol fundamental y estratégico, ya que, tiene la capacidad de influenciar directamente el costo final del producto.

De acuerdo a lo especificado en los casos anteriores, de exportación de arándanos e importación de juguetes se logró analizar el incremento de valor que sufre la mercancía, a nivel que se agregan los costos logísticos. Estos costos logísticos varían considerablemente dependiendo el tipo de mercancía que se va exportar o importar, debido al tratamiento y las condiciones de envío necesarias para su óptima conservación. De este modo la logística se desempeña como una parte integral en el proceso productivo que impacta de significativamente en los resultados finales de los costos de un producto.

En la medida que se mejore el desempeño logístico en la región de Valparaíso , se podrá reducir de forma gradual los costos de comercialización que sufre la mercancía y así poder obtener mayor competitividad de los productos, brindar mayor nivel de satisfacción a los clientes puestos que estos absorben en gran medida estos costos y Simultáneamente ganar nuevos mercados.

Capítulo IV: Conclusiones

La logística, tanto en la Región de Valparaíso como a lo largo de todo el territorio nacional, es un tema de suma importancia para la industria del comercio exterior.

Para tener un buen desempeño en dicho rubro, es trascendental la presencia notoria de la logística, que se ha convertido, irrefutablemente, en uno de los factores claves, debido a la importancia en el entorno económico mundial y, considerando, además, que es un elemento imprescindible para el posicionamiento de cualquier país en un panorama económico.

Por lo tanto, el JUST IN TIME es la regla de oro de la logística del comercio exterior “disponer del producto adecuado, en la cantidad requerida, en el lugar acordado y al menor costo total para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional” , en este plano, el principal objetivo es alcanzar un adecuado nivel de servicio al cliente, con el menor costo total, de modo que el cliente, reciba el o los productos de forma expedita y que este llegue en el momento preciso; es lo que busca, a grandes rasgos, la logística del comercio exterior.

Ahora bien, en lo que concierne a la Región de Valparaíso, propiamente tal, cabe precisar, que cada una de las provincias - San Antonio, Valparaíso, y Los Andes – que se analizaron logísticamente, poseen una serie de características que, fehacientemente, hacen que ponderan a dichas provincias dentro del eje principal en cuanto a la economía

y comercio de la región en su totalidad, razones por las cuales la logística del comercio exterior, se han desarrollado progresivamente, influenciadas por las comunidades logísticas, COLSA en San Antonio y FOLOVAP en Valparaíso, lo que es esencial para el desarrollo logístico de cada provincia, pero, olvidando, en un considerable aspecto, que la región en sí, se tiene que unificar en materia de logística del comercio exterior para lograr definitivamente que la Región de Valparaíso sea un eje absolutamente competitivo a nivel internacional.

De este modo y, a raíz de una iniciativa de académicos y personajes del ámbito logístico de la región, nació el proyecto “Consejo Logístico de la Región de Valparaíso”, con el propósito de aumentar la competitividad en este medio y consolidar a la Región de Valparaíso como el principal Gateway – o puerta de entrada y salida de bienes y servicios - de Chile. Si bien, es un proyecto que recién comienza a crearse y mostrarse como real factor impulsor de la competitividad en la región y no se adjudica ninguna evidencia de su trabajo aún, se espera, impertérritamente, que unifique e integre el sistema logístico de las provincias en un sistema logístico regional.

Por consiguiente, podemos concluir que la región necesita implementar un sistema logístico integral, que agrupe a las principales provincias de la misma, pues, inevitablemente, son las puertas de entrada y salida de las mercancías chilenas hacia el mundo. Necesita, decididamente, un sistema logístico eficiente y racional que facilite los intercambios comerciales con el exterior, desarrollando infraestructura y servicios

logísticos de calidad, que apoyen y ayuden a mejorar tanto la competitividad de la región como la del país en su totalidad.

Bibliografía

MORALES, Eduardo, Distribución Física Internacional, “Apuntes de Distribución Física Internacional”, 2010.

FOLOVAP, Encuentro de logística y Comercio Exterior, realizado en Enjoy, Viña del Mar, año 2012.

GSS, Memoria anual de Global Shipping Services Ltda, año 2010

HAYE, Eduardo, Taller de Comercio Exterior, “Apuntes de Comercio Exterior”, 2010.

MORALES, Eduardo, Logística del Comercio Internacional, “Apuntes de Logística del Comercio Internacional”, 2009.

PÉREZ-COTAPOS, Juan, Organización Nacional del Comercio Exterior, “Apuntes de Organización Nacional del Comercio Exterior”, 2011.

VALENZUELA, Rodolfo (2004), Logística de distribución física internacional, Lexis Nexis.

VILLARROEL, Fabián, Integración Comercial, “Apuntes de Integración Comercial”, 2010

Bibliografía Electrónica

www.aduana.cl

www.prochile.cl

www.mundomaritimo.cl

www.camport.cl/

Ordenanza de Aduanas.

Council of logistics management, CLM.

www.cnc.cl, Cámara nacional de Comercio. [12-06-2012 10:10]

<http://www.alog.cl/alp.php>, Asociación logística, Agenda Logística país, 2010.

[12-06-2012 11:36]

www.anagen.cl Asociación Nacional de Agentes de Aduanas. [12-06-2012 12:15]

<http://www.asonave.cl> Asociación Nacional de Agentes de Naves. [13-06-2012 15:15]

www.puertovalparaiso.cl/weblectorrealinfo/shnoti.aspx?noticia. [21-08-2012 16:38]

www.worldbank.org [21-08-2012 17:55]

<http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ> [22-08-2012 18:21]

LPI – Doing Business 2010 – 2011 [22-08-2012 11:10]

http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070226/pags/20070226093542.html

[02-10-2012 12:05]

<http://rc.prochile.gob.cl/estadisticas> [02-10-2012 09:09]

http://www.folovap.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=88&Itemid=11

7 [02-10-2012 10:05]

www.cndc.cl Federación de dueños de camiones, de la V región A.G. [31-10-2012

10:05]

directorioempresas.weboperador.cl/ [31-10-2012 11:23]

www.sanantonioport.cc.cl/ [31-10-2012 11:44]

<https://www.tps.cl/> [31-10-2012 12:59]

www.zeal.cl [13-11-2012 14:08]

www.ptla.cl [13-11-2012 15:39]

<http://www.plataformalogistica.cl/pages-pl-caracteristicas.html> [13-11-2012 16:33]

www.portvalparaiso.cl/ [14-11-2012 09:02]

www.stiport.cl [14-11-2012 10:17]

<http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Informes%20Mensuales/Explotacion/>

[Abril%202012/DIPTICO_PTLA_2012_02.pdf](http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Informes%20Mensuales/Explotacion/Abril%202012/DIPTICO_PTLA_2012_02.pdf) [26-11-2012 10:18]

<http://www.ciudaddevalparaiso.cl> [26-11-2012 12:20]

www.asoex.cl/ [10-12-2012 16:45]

www.portalfruticola.cl [10-12-2012 17:21]

<http://www.simfruit.cl/> [11-12-2012 10:43]

<http://www.blueberrieschile.cl/reportajes/post21.html> [14-12-2012 12:58]

Anexos

4

| | | | | | |
|---|--|---|----------------------------------|---------------------------------|------------------------|
|  SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE DOCUMENTO UNICO DE SALIDA | | NUMERO DE IDENTIFICACION 4739998-K FECHA 31032012 | | | |
| 34 | Aduana VALPARAISO | C60 | Despachador BAQUEDANO M. LUIS | | |
| N° Despacho 7542 | | Tipo de Operación 200 EXPORTACION, NORMAL | | | |
| IDENTIFICACION | | | | | |
| Rut Exportador 317207150-7 | | Consignatario o Exportador SOCIEDAD EXPORTADORA AGRICOLA MEREX LTDA. | | | |
| Dirección FLOR DE AZUCENAS 42, OF. 22, LAS CONDES | | Comuna 13114 LAS CONDES | | | |
| Rut Exportador Secundario 010 | | Consignatario o Exportador Secundario | | | |
| Dirección | | Comuna 0 | No Existe | | |
| Consignatario ISSHA IMPORT SDN. BHD. | | | | | |
| DESTINO Y TRANSPORTE | | REGIMEN SUSPENSIVO | | | |
| Puerto Embarque 905 VALPARAISO | Cod. Region Origen 0 | Tipo Carga F | Via Transporte 1 | | |
| Puerto Desembarque 499 OTROS PUERTOS ASIATIC | 329 | País Destino MALASIA | | | |
| Rut Cta. Transportadora 90596000-8 | Cta. Transportadora C. C. N. I. | País Cta. de Transp. CHILE | | | |
| Rut Emisor 90596000-8 | Emisor Documento Transporte C. C. N. I. | | | | |
| Número Documento de Transporte | | Fecha Documento de Transporte | | | |
| N° Viaje 79440 | Nombre de la Nave CAP VALIENTE | | | | |
| V°B° 1 SAG SAG | | | | | |
| ANTECEDENTES FINANCIEROS | | | | | |
| Tipo de Autorización 0 | | N° Informe 329 | Fecha | | |
| Moneda 13 DOLAR USA | | Valor Clausula de Venta 0 | | | |
| Modalidad de Venta 3 CONS-LIBRE | | Comisiones en el Exterior 0 | | | |
| Cláusula de Venta 5 FOB | | Otros Gastos Deducibles 0 | | | |
| Forma de Pago 1 COBI | | Valor Liquido de Retorno 0 | | | |
| DESCRIPCION DE MERCANCIAS | | | | | |
| ITEM 1 Nombre SIN-CODIGO ; UVAS FRESCAS; SIN INFO.; BLACK SEEDLESS | | | | | |
| Atributo 1 | Atributo 4 | Cód. Arancel 08061069 | Peso Bruto 92000 | | |
| Atributo 2 | Atributo 5 | U. Medida 6 KN | Precio Unitario FOB 97561 | | |
| Atributo 3 | Atributo 6 | Cantidad 82000 | Valor FOB 80000 | | |
| Observaciones 1 61 CLSCL-000871932-0 | | Observaciones 2 72 0.97560975 PRECIO PROMEDIO | | | |
| Observaciones 3 99 0000010000 CAJAS | | | | | |
| ITEM 2 Nombre SIN-CODIGO ; UVAS FRESCAS; SIN INFO.; CRIMSON SEEDLESS | | | | | |
| Atributo 1 | Atributo 4 | Cód. Arancel 08061059 | Peso Bruto 92000 | | |
| Atributo 2 | Atributo 5 | U. Medida 6 KN | Precio Unitario FOB 97561 | | |
| Atributo 3 | Atributo 6 | Cantidad 82000 | Valor FOB 80000 | | |
| Observaciones 1 01 | | Observaciones 2 72 0.97560975 PRECIO PROMEDIO | | | |
| Observaciones 3 99 0000010000 CAJAS | | | | | |
| DESCRIPCION DE BULTOS | | | | | |
| N° | Cod | Tipo de Bulto | Cantidad de Bultos | Identificación de Bultos | Sub Contenedor |
| 1 | 76 | REFFER40 | 1 | | 90,000 CAJACARTON (22) |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| OBSERVACIONES GENERALES | | | | TOTALES | |
| BOOKING NO. CLSCL-000871932-0 / DESTINO FINAL : PORT KELANG / MALASIA | | | | Total Items 9 | Total Bultos 1 |
| | | | | Total Peso Bruto 828000 | |
| | | | | Total Valor FOB 720000 | |
| | | | | Seguro 10 | |
| | | | | Flete 10 | |
| | | | | Valor Cif 01 | |
| ACEPTACION A TRAMITE | | AUTORIZACION DE SALIDA | | LEGALIZACION/DECLARACION | |
| Fecha | | Tipo Examen | | Fecha | |
| | | | | | |
| | | 201117701011150 | | | |
| FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE | | SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS | | FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE | |

5

6

6.1 Anexo N°1 DUS

6.2 Anexo N°2 Certificado fitosanitario



CERTIFICADO FITOSANITARIO PHYTOSANITARY CERTIFICATE

SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO
ORGANIZACION DE PROTECCION FITOSANITARIA DE CHILE
PLANT PROTECTION ORGANIZATION OF CHILE

Nº 0000548237

1 A: ORGANIZACION (ES) DE PROTECCION FITOSANITARIA DE / To: Plant Protection Organization (s) of:
ESTADOS UNIDOS

| DESCRIPCION DEL ENVIO / DESCRIPTION OF CONSIGNMENT | | |
|--|---|--|
| 2. NOMBRE Y DIRECCION DEL EXPORTADOR (S) / Name and address of Exporter EXPORTADORA SAN DOMINGO S.A., AVDA. LOS CONQUISTADORES 1109 PISO 27 PROVIDENCIA, SANTIAGO, CHILE | | 3. NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTINATARIO (S) / Name and address of consignee GAL-PHYS STORES, INC. USA, 755 S.W. 10TH STREET MIAMI BEACH, FLORIDA, 33134-3434 U.S.A. |
| 4. NUMERO Y DESCRIPCION DE LA DDT / Number and description of packages TRIM, Cajas | 5. NUMERO DE PRODUCCION / CANTIDAD DE LA UNDA / Name and address of the declared country MICHAMAS PERROS, 1450000000 | 6. NUMERO BORNEO DE PRODUCTO / Identification of product MADRE DOMESTICA |
| 7. MEDIO DE TRANSPORTE / Means of transport PLAC FLORIDA | 8. LUGAR DE ORIGEN / Place of origin EX REGIONAL SANTIAGO | 9. NUMERO DE DECLARACION / Declared consignor ROQUETON |
| 10. MARCA(S) DISTINTIVA(S) / Distinctive mark WALMART / CEBU 123390-3 2. USIMAY 047439 | | |
| 11. Por la presente se certifica que las plantas, productos vegetales o otros artículos regulados descritos aquí se han inspeccionado y/o sometido a un análisis de especies por los procedimientos oficiales adecuados y se considera que están libres de plagas cuarentenarias específicas por la parte notificada imponente y que cumplen los requisitos para las regulaciones de esta parte con relación a insectos, moluscos y helados a los fines de comercio internacional. <i>This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pest specified by the issuing, notifying party, and to conform with the other, obligatory, requirements of the importing contracting party, including those for regulated non-quarantine pest.</i> | | |

C
U
A
R
T
A
C
O
P
I
A

| DECLARACION ADICIONAL / ADDITIONAL DECLARATION |
|--|
| <p>ENCABEZADO: INSPECCION BY USDA-APHIS/SAG IN CHILE</p> <p>THIS ENTRY IN THIS DOCUMENT COMES FROM THE AREA THAT IS NOT UNDER QUARANTINE FOR MEDITERRANEAN PESTS LIST (CHARACTERS "ARTIFICIAL").</p> |

| TRATAMIENTO DE DESINFESTACION / DISINFESTATION AND/OR DISINFECTION TREATMENT | | |
|--|---|---|
| 12. FECHA / Date XXXX | 13. INFORMANTE / Informant XXXX | 14. PRODUCTO (Especie de insecto) / Chemical (pest to be treated) XXXX |
| 15. CONCENTRACION / Concentration XXXX | 16. DURACION Y TEMPERATURA / Duration and temperature XXXX | |
| 17. INFORMACION ADICIONAL / Additional information XXXX | | |



| | |
|---|---|
| 18. NOMBRE OFICIAL AUTORIZADO (S) / Name of authorized officer MARIA CRISTINA AYALA | |
| 19. FIRMA OFICIAL AUTORIZADA (S) / Signature of authorized officer <i>Maria Cristina Ayala</i> | 20. LUGAR DE EMISION / Place of issue SANTIAGO DE LOS CABALLEROS |
| 21. FECHA / Date 09/07/2012 | |

EL SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO, S.A.G. funciona los y representantes. No tiene responsabilidad financiera recíproca de los miembros. / No financial liability shall attach to the AGRICULTURAL AND LIVESTOCK SERVICE (SAG) or to any of its officers or representatives with respect to the Consignees.
Qualifying institution is not liable to its members or its representatives for the financial liability of the official document is covered by the

6.3 Anexo N°3 Certificado de origen

6.4 Anexo N°4 B/L



BILL OF LADING

Page 1 of 1

Combined Transport or Port-to-Port Transport

| | | | |
|---|--|--------------------------------------|------------------------------------|
| Shipper/Export (Complete name and address) SOCIEDAD EXPORTADORA PATAGONIA CHERRIES LTDA. KM.2 COSTANERA LAGO GENERAL CARRERA CHILE CHICO ,CHILE TEL.(67)233578 FAX.(67)211758. | | Booking No. LCLCL0003320/1 | B/L No. LAVRVTCAI1898002 |
| Consignee (Complete name and address) J.O SIMS LTD. PUDDING LANE TE 11 3TS LINC, SPALDING INGLATERRA ATTE: VICTORIA K. LEE Tel.4401775842100 Fax.441775842101 | | Export Reference CL1315817 | |
| Notify Party (Complete name and address) J.O SIMS LTD. PUDDING LANE TE 11 3TS LINC, SPALDING INGLATERRA ATTE: VICTORIA K. LEE TEL.4401775842100 FAX.441775842101 | | Forwarding agent - Reference | |
| Precarrier By* | | Place of Receipt* | |
| Vessel/Voy no. 592 CAP RICARDA | | Port of Loading VALPARAISO | |
| Port of Discharge TILBURY | | Onward inland routing | |
| Domestic routing/export instructions | | Point and country of Origin | |

| CARRIER'S B/L CONTRACT RECEIPT | | PARTICULAR DECLARED BY SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - FOR MERCHANT'S USE ONLY | | |
|--|--|--|---------------------------------------|------------------------------------|
| Marks and Numbers Seal Numbers PATAGONIA CHERRIES C:CGMU4915209 S:2966547 FCL/FCL | No. of Containers or other Packages 1 X 40' RH | Shipper's description of goods CONTAINER SHIPPER'S LOAD & COUNT 3,680 CASES FRESH CHERRIES ON : 20 PALLETS CLEAN ON BOARD REFRIGERATED CARGO FREIGHT PREPAID CONTROLLED ATMOSPHERE CONTINUATION CONSIGNEE DARREN.MATSCHULL@JOSIMS.COM CONTINUATION NOTIFY PARTY DARREN.MATSCHULL@JOSIMS.COM | Shipper's Gross Weight 20826.80 KG | Shipper's Measurement 53.490 CF |
| Total No. of COGSA Package (see CL6) | | This box for Merchant's use only. Not part of Bill of Lading Contract | | |

| Charge | Rate | Base | P/C | Amount | Cur | RECEIVED in external apparent good order and condition, except as otherwise noted above, the number of containers or other packages or units listed in the "Carrier Bill of Lading Contract Receipt", above, said by the shipper to contain the goods described by him in the "Particular Declared by Shipper", above, which description, including declared weight and measurement, has not been checked or verified by the Carrier and is consequently by this agreement not considered as part of the Bill of Lading contract but is for Merchant's use only. The shipment is to be carried to the Port of Discharge shown above, or if the Place of Delivery box is filled in, to such inland Place of Delivery. |
|------------------------|------|------|-----|---------|---------|--|
| NSA:CLUS11009 | | | | | | the provisions of the Carrier's tariffs, rules and regulations, which are deemed incorporated herein as if set forth at length. The Carrier has the right to use lighters, barges or feeder vessels in addition to or in place of the vessel named above, as well as any other mode of transport to accomplish the carriage described above. The Carrier has the right to carry containers, yachts and heavy vehicles on deck (see Clause 15). One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS WHEREOF the below stated number of Bills of Lading all of this tenor and date have been assigned (if no number is stated three (3) bills have been issued) one of which being accomplished, the others to stand void. CONTINUED ON REVERSE SIDE |
| OCEAN FREIGHT | CNT | P | | 7000.00 | USD | |
| B/L FEE | PS | P | | 35.00 | USD | |
| BAF | CNT | P | | 50.00 | USD | |
| ISPS - VESSEL SECURITY | CNT | P | | 18.00 | USD | |
| THC AT DESTINATION | CNT | P | | 397.33 | USD | |
| Totals | | | | Prepaid | Collect | Cur |
| | | | | 7500.33 | | USD |

| | |
|---|--|
| Freight Payable at Origin | Place and date of issue VALPARAISO 24-Dec-2010 |
| DECLARED VALUE (see clause 6) US\$ Charges US\$ | Signed by Carrier |
| Number of original B/L 3 (THREE) | |

LCL Logistica Chile Ltda.
 Isidora Goyenechea 3600, piso 7
 Las Condes, 7550053
 Santiago, Chile
 www.lcllog.com
 Phone: +56 2 756 44 00
 Fax: +56 2 246 50 10
 E-mail: info@lcllog.com
 *Applicable only when document used as a Combined Transport Bill of Lading

LCL BL 201001

6.5 Anexo N°5 DIN

6.6 Anexo N°6 Horarios solicitud

Horarios de solicitudes de presentación ante SAG en puertos de embarques:

Depende de qué tipo de presentación:

- + Presentación de Certificados: lunes a viernes hasta las 13 horas.
- + Presentación de documentos normales, de lunes a viernes hasta las 14 horas.
- + Presentación de habilitaciones para inspección, de lunes a jueves hasta las 17 horas y viernes solo hasta las 16:30 horas.

6.7 Anexo N°7 Carta de temperatura



TEMPERATURE INSTRUCTIONS FOR REEFER CONTAINER
Instrucciones de Temperatura para Contenedores Reefer

MASTER AT M/V ALEXANDER **VOYAGE** 50
Capitan M/N Viaje

TEMPERATURE AND FRESH INSTRUCTIONS FOR SELF SUSTAINED REEFER CONTAINERS
Instrucciones de Temperatura y Renovación de Aire para Contenedores Refrigerados

SHIPPER EXPORTADORA MAGNA
Embarcador

CONSIGNEE TO ORDER
Consignatario

PORT OF LOADING VALPARAISO - CHILE
Puerto de Embarque

PORT OF DISCHARGE HONG KONG **FINAL DESTINATION** HONG KONG
Puerto de Descarga Destino Final

COMMODITY FRESH NECTARINES
Mercancia FRESH CHERRIES

AIR INLET TEMPERATURE IN CELCIUS DEGREES - 0.5° CELSIUS
Temperatura de Suministro en Grados Celcius

FRESH AIR SUPPLY / AIR VENTILATIONS, (%) 0% VENTILATION
Porcentaje Ventilación / Apertura de Lampa, (%)

CONTAINER NUMBER 1X40
Identificación Contenedores

REMARKS / Observaciones:

ISSUED / Emitido VALPARAISO **DATE / Fecha** 24.01.2011
PLACE / Lugar

Juan Esquivel Labrin
Rut.: 14413902-K
Tel.: 32- 324646 / 95338629
SHIPPER'S SIGNATURE AND STAMP
Firma y Timbre Embarcador

MASTER'S SIGNATURE AND STAMP
Firma y Timbre CAPITAN

BOOKING : BK-CLSCL-000639290-4

AGENT'S SIGNATURE AND STAMP
Firma y Timbre V° B° AGENTE

6.8 Anexo N°8 Horario entrega en compañías navieras

Horarios de entrega con las compañías navieras

En horario de atención público, en general es de lunes a viernes 9.00 a 17.00 hrs

6.9 Anexo N°9 Pago gate in / gate out

AGUNSA 0155471

GARANTIZACION DE CONTENEDORES

| | |
|------------------------------------|-----------------------|
| AGENCIA ADUANA: _____ | RUT. : _____ |
| DIRECCION : _____ | CIUDAD : _____ |
| CLIENTE : _____ | RUT. : _____ |
| DIRECCION : _____ | CIUDAD : _____ |
| M/N: _____ VIAJE: _____ B/L: _____ | PTO. EMBARQUE : _____ |
| CONTENIDO _____ | |

| | | | |
|-----------|--|---|-----------------|
| GATE IN | | CORRESPONDIENTE A LA SIGUIENTE UNIDAD(ES) DE: _____ | |
| GATE OUT | | | DEPOSITO: _____ |
| DEMURRAGE | | | |
| OTRO | | | |

20' _____ 40' _____

| | |
|-------------------|--------------|
| TTL US\$ _____ | T/C \$ _____ |
| _____ X 20' _____ | \$ _____ |
| _____ X 40' _____ | \$ _____ |
| | \$ _____ |
| | IVA \$ _____ |

CHEQUE NR. _____ BANCO _____ TOTAL \$ _____

B/L ORIGINAL PREPAID : _____

CERTIFICADO DE SEGURO : _____

CANJE BL ORIGINAL : _____

AUTORIZACION DE RETIRO

ORIGINAL

SOLICITUD GATE OUT

Sirvanse facturar de acuerdo a los siguientes datos:

Booking : _____

Cantidad de contenedores: _____

Nave : _____

Destino : _____

Deposito : _____

Facturar a : _____

RUT : _____

Direccion : _____

Agente : _____

Rut Aga : _____

Rut Emb : _____

6.10 Anexo N°10 Tratados comerciales

| Acuerdos de asociación económica | Tratados de libre comercio | Acuerdo de libre comercio | Acuerdos de complementación económica |
|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
| Unión europea | México | Colombia | Argentina |
| P-4 ¹¹⁶ | Panamá | Perú | Ecuador |
| Japón | Australia | | Bolivia |
| México | Canadá | | Venezuela |
| ecuador | Estados unidos | | MERCOSUR |
| | Corea del Sur | | |
| | China | | |
| | Turquía | | |
| | Canadá | | |
| | EFTA | | |
| | Centro América ¹¹⁷ | | |
| | Vietnam | | |
| | Perú | | |
| | Colombia | | |
| | malasia | | |
| | Asociación europea de libre comercio | | |
| | Alianza del pacífico ¹¹⁸ | | |

Fuente: www.direcon.gob.cl

¹¹⁶ P-4; Nueva Zelanda, Singapur, Brunei.

¹¹⁷ Centro América; Costa rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua.

¹¹⁸ Perú, Colombia, México y Chile.

6.11 Anexo N°11 Nomina empresas de transporte carretero de la región

Empresas de transporte carretero que operan en el puerto de San Antonio:

Tabla Nro. 4 Nómima de empresas de transporte carretero, San Antonio

| | |
|---|---|
| 1. V&M logística Ltda. | 2. 4 Rutas |
| 3. SEGETRANS | 4. AGUNSA |
| 5. Tank Storage Chile | 6. Bridge Intermodal Transport S.A. |
| 7. Especializados Brown S.A. | 8. Mack-ale logística Ltda. |
| 9. COOPSAN Ltda. | 10. Coseducam S.A. |
| 11. M&S trading agencia de transporte Ltda. | 12. Agencias Marítimas Broom y Cía. Ltda. |

Fuente: www.mundomaritimo.cl

Empresas de transporte carretero que operan en el puerto de Valparaíso:

Tabla Nro. 5 Nómima de empresas de transporte carretero, Valparaíso

| | |
|--------------|------------------------------|
| 1. AGUNSA | 2. SITRANS |
| 3. SAE LTDA. | 4. Comercial Sertchile Ltda. |
| 5. SAAM | 6. Egido empresas. |

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| 7. Transportes TOSELLI. | 8. Bracey Podesta |
| 9. Araucaria Ltda. | 10. Transporte Viña del Mar. |
| 11. CEROPÍ Ltda. | 12. Transportes agrícolas Ltda. |
| 13. Andesfrio LTDA | 14. Transportes FACHI S.A. |
| 15. TRAVASA LTDA. | 16. Servicio TAN Ltda. |
| 17. Transportes Podesta | 18. Transportes Bravo Ltda. |
| 19. J. Catalán S.A | 20. Aerotrans S.A. |
| 21. Pamparana | 22. TransVidal y Cía. Ltda. |
| 23. San Gabriel Ltda. | 24. Lorenzo Harald Bethke Wul |
| 25. Caucaman Ltda. | 26. Transportes morros Ltda. |
| 27. MALFANTI | 28. NEGRETE S.A. |
| 29. STAR S.A | 30. Labbé hermanos Ltda. |
| 31. Ricardo Olea Gioa | 32. QUINCHAO SA |
| 33. Labbé Hermanos Ltda. | 34. San Miguel Ltda. |
| 35. ASODUCAM S.A. | 36. CALLEGARI Ltda. |
| 37. Oro Verde Ltda. | 38. TH Larraguibel Ltda. |

Fuente: www.mundomaritimo.cl

6.12 Anexo N°12 Nomina depósitos de contenedores que operan en la región

Depósitos de contenedores que operan en el puerto de San Antonio:

Tabla Nro. 6 Nómima de depósitos de contenedores, San Antonio

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1. SAAM | 2. CONTOPSA |
| 3. SITRANS | 4. AGUNSA |
| 5. D&C S.A. | 6. Mack-ale logística Ltda. |
| 7. Norinsa Chile S.A. | 8. Tank storage Chile |
| 9. SEAPORT S.A. | 10. Puerto central S.A. |
| 11. STI | 12. Puerto panul S.A. |
| 13. TERQUIM S.A. | 14. TLS ¹¹⁹ |

Fuente: www.mundomaritimo.cl

Depósitos de contenedores que operan en puerto de Valparaíso:

¹¹⁹ Terminal logístico san Antonio.

Tabla Nro. 7 N6mina de dep6sitos de contenedores, Valpara6so

| | |
|---|---|
| 1. SAAM | 2. Conser Ltda. |
| 3. Total storage | 4. SITRANS. |
| 5. ZEAL. | 6. DYCSA S.A. |
| 7. TEPORVAL | 8. Agunsa. |
| 9. Terminal Pe6uelas S.A. | 10. Transporlog Ltda. |
| 11. CSAV | 12. CCNI |
| 13. MARVAL | 14. Delfrio S.A. |
| 15. Mar Reef S.A. | 16. TESLA Ltda. |
| 17. FELTON Ltda. | 18. Rentainers S.A. |
| 19. Servi Containers Ltda. | 20. Multicontainer Chile Ltda. |
| 21. . TESCO | 22. Dep6sito de contenedores S.A. |
| 23. CONTEMAR | 24. Dep6sito de contenedores Toronto |
| 25. Transporte y log6stica Valpara6so Ltda. | 26. San Francisco empresa de muellajes S.A. |

Fuente: www.mundomaritimo.cl

6.13 Anexo N°13 Nomina Almacenes extra-portuarios que operan en la región

Almacenes extra-portuarios que operan en el puerto de San Antonio:

Tabla Nro. 8 Nómina de almacenes extra-portuarios, San Antonio.

| | |
|---------|-------------------|
| 1. SAAM | 2. SEAPORT S.A. |
| 3. SAE | 4. Puerto Columbo |

Fuente: www.sanantonio.cc.cl

Almacenes extra-portuarios que operan en puerto de Valparaíso:

Tabla Nro. 9 Nómina de almacenes extra-portuarios, Valparaíso

| | |
|-------------|------------------|
| 1. ZEAL | 2. SITRANS |
| 3. Egido | 4. El Sauce S.A. |
| 5. SAAM | 6. AEP |
| 7. TEPORVAL | 8. SEPSA |

| | | |
|-------------------|----------------------------|-----------------|
| 9. Puerto Columbo | 10. Terminal Valparaíso | Extra-portuario |
|-------------------|----------------------------|-----------------|

Fuente: www.mundomaritimo.cl

6.14 Anexo N°14 Nomina Navieras y Forwarders que operan en la región

Compañías navieras o armadores que operan en el puerto de San Antonio:

Tabla Nro. 10 Nómima de compañías navieras, San Antonio

| | |
|---------------------------|------------------------|
| 1. ULTRAMAR | 2. AGUNSA |
| 3. CCNI | 4. CSAV |
| 5. EMPREMAR | 6. APL |
| 7. Hamburg Sud | 8. NACHIPA |
| 9. MSC | 10. NYK |
| 11. Pacific Anchor line | 12. Pan Ocean Shipping |
| 13. Stolt Nielsen | 14. Maersk Line |
| 15. Western Bulk Carriers | 16. Odfjell Tankers |
| 17. NisaBulk | 18. Maruba S.C.A. |

Fuente: www.sanantoniopuerto.cl

Compañías navieras o armadores que operan en el puerto de Valparaíso:

Tabla Nro. 11 Nomina de compañías navieras o armadores, Valparaíso

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| 1. ULTRAMAR | 2. AGUNSA |
| 3. MARVAL | 4. CCNI |
| 5. CMA-CGM | 6. Hamburg Sud |
| 7. NACHIPA | 8. EMPREMAR |
| 9. CSAV | 10. PACIFIC SEAWAY |
| 11. CTM Chile S.A | 12. MSC |
| 13. SONAMAR | 14. MOL |
| 15. NYK Lines | 16. Hapag Lloyd |
| 17. J. Lauritzen (Chile) S.A. | 18. KAWASAKI |
| 19. Green Andes Chile S.A | 20. Mitsui O.S.K Lines |

| | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| 21. Naviera Rio Cisnes | 22. P & O Nedlloyd Chile |
| 23. Transmares Naviera Chilena Ltda. | 24. Southern Shipmanagement |
| 25. BBC Chartering | 26. Mediterranean Shipping |
| 27. NYK COOL | 28. TBS Chile S.A. |
| 29. Transmares naviera chilena Ltda. | 30. HYUNDAI |
| 31. EVERGREEN | 32. WAN HAI |

Fuente: www.mundomaritimo.cl

Freight forwarders o embarcadores que operan en el puerto de San Antonio:

Tabla Nro. 12 Nómina de Freight forwarders, San Antonio

| | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 1. Logistics Cargo Ltda. | 2. TGD Consolidation Chile spa. |
| 3. M & S Trading Ltda. | 4. Cargo Freight Station Chile S.A. |
| 5. Demetrio Toro Pizarro | 6. Group Pacific Company |
| 7. Transporte Esturillo | 8. V & M logística Ltda. |

Fuente: SNA

Freight forwarders o embarcadores que operan en el puerto de Valparaíso:

Tabla Nro. 13 Nómina de Freight Forwarders, Valparaíso

| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| 1. Jorge Carle y Cía. Ltda. | 2. Embarques Crismar Ltda. |
|-----------------------------|----------------------------|

| | |
|---|--|
| 3. TCI Logistics-k Trade Ltda. | 4. Transporte MK Ltda. |
| 5. GEFECO Chile SA. | 6. SAAM |
| 7. VALCOMEX | 8. Transportes G&S Ltda. |
| 9. Megacarrier Transport | 10. Emily Cargo Chile Ltda. |
| 11. CAROTRANS Chile Ltda. | 12. Maritime Logistics Ltda. |
| 13. Gate Cargo Ltda. | 14. E Cargo Chile S.A. |
| 15. COMEX Trading y Cía. Ltda. | 16. EVERFRUIT Ltda. |
| 17. FULLCOMEX Ltda. | 18. Speed Cargo Ltda. |
| 19. Mundi-cargo Ltda. | 20. AGENTAL Ltda. |
| 21. CSAV | 22. AGUNSA |
| 23. GSS Ltda. | 24. WSS Chile S.A. |
| 25. CTM Chile S.A. | 26. BGL S.A. |
| 27. Servicios portuarios del pacifico S.A. | 28. ULS Chile international forwarders Ltda. |
| 29. Estrategia Freight Forwarder Ltda. | 30. Italcargo Chile Transportes Internacionales Ltda. |
| 31. Chile port services S.A. | |

Fuente: SNA.

6.15 Anexo N°15 Nomina empresas de muellaje que operan en la región

Empresas de muellajes que operan en el puerto San Antonio:

Tabla Nro. 14 Nómima de empresas de muellajes, San Antonio

| | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1. ULTRAPORT | 2. SOMARCO |
| 3. Agencia Marítima San Antonio. | 4. Portuaria Andes San Antonio |
| 5. CONTOPSA | 6. STI |
| 7. AGUNSA | 8. Estisai Ltda. |
| 9. Report Ltda. | 10. TERQUIM S.A. |
| 11. International Port Services S.A. | 12. Maquiserv S.A. |

| | |
|--|--|
| 13. Muellaje del Maipo S.A. | 14. Sipromaval Ltda. |
| 15. San Francisco Empresa de Muellaje S.A. | 16. Servicios Portuarios del Pacífico. |
| 17. Agencias marítimas Broom y Cía. Ltda. | |

Fuente: www.mundomaritimo.cl

Empresas de muellajes que operan en el puerto de Valparaíso:

Tabla Nro. 15 Nómina de empresas de muellajes, Valparaíso

| | |
|--------------------------------------|--|
| 1. ZEAL | 2. AGUNSA |
| 3. REPORT Ltda. | 4. SAAM |
| 5. ULTRAPORT Ltda. | 6. MGC |
| 7. Ian Taylor Chile S.A | 8. Jorge Carle y Cía. Ltda. |
| 9. Gate Cargo Ltda. | 10. Sercomex Ltda. |
| 11. GSS Ltda. | 12. MARVAL S.A. |
| 13. P.A.S.A. | 14. AGENTAL Ltda. |
| 15. Embarques Crismar Ltda. | 16. Portuaria Cabo Froward S.A. |
| 17. EMPREMAR S.A. | 18. Hafendienst S.A. |
| 19. MED Ltda. | 20. Sercomex Ltda. |
| 21. MARINTER Ltda. | 22. COSEM S.A. |
| 23. Maquiserv S.A. | 24. Agroservicios Marítimos Ltda. |
| 25. Canadian Sea Car Management S.A. | 26. San Francisco Empresa de Muellaje S.A. |
| 27. A.J. Broom & Cía. | 28. Inchcape Shipping Service. |
| 29. Del Monte Fresh Produce S.A. | 30. ULTRAMAR |

Fuente: SNA.

6.16 Anexo N°16 Nomina Agentes de Aduanas que operan en la región

Agentes de Aduana que operan en el puerto de San Antonio:

Tabla Nro. 16 Nómima de agentes de aduana, San Antonio

| | |
|---|--|
| 1. Demetrio Toro Pizarro y Cía. Ltda. | 2. Agencia Espinoza |
| 3. Agencia Santibáñez | 4. Agencia Patricio Zulueta |
| 5. Roa Campos Gilberto | 6. San Francisco Empresa de Muellaje |
| 7. Alberto Romero Sánchez | 8. Julio Vallejos A. y Cía. Ltda. |
| 9. Claudio Pollmann y Cía. Ltda. | 10. Vio y Cía. Ltda. Jorge |
| 11. Carlos De Aguirre y Cía. Ltda. | 12. Ricardo Fuenzalida Polanco |
| 13. Ricardo Cancino y Cía. Ltda. | 14. Fernando Correa Vivero |
| 15. Jaime Sierralta Castillo | 16. Carlos Durán y Cía. Ltda. |
| 17. Luis Rafael Rodríguez Viancos | 18. Manuel Mellard Gómez y Cía. Ltda. |
| 19. Bruno Perinetti y Cía. Ltda. | 20. Leslie A. Macowan |
| 21. Jorge Stein y Cía. Ltda. | 22. MARINTER |
| 23. Aníbal Moya y Cía. Ltda. | 24. Rafael Flores Cuellar y Cía. Ltda. |
| 25. Manuel Fernández Ltda. | 26. Gerardo Valle Clavero |
| 27. Rafael Rodríguez Viancos y Cía. Ltda. | 28. Juan Sanhueza y Alex Avsolomovich |

| | |
|--------------------------------------|--|
| 29. Juan C. Stephens V. y Cía. Ltda. | |
|--------------------------------------|--|

Fuente: SNA

Agentes de Aduana que operan en el puerto de Valparaíso

Tabla Nro. 17 Nómina de agentes de Aduana, Valparaíso

| | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 1. Adelsdorfer Orellana Dora | 2. Ortega Miño Pamela |
| 3. Adelsdorfer S. Waldemar W. | 4. Pizarro Goicochea Cristian |
| 5. Aránguiz Rubio Orlando | 6. Pizarro Goicochea Hernán |
| 7. Avendaño Caneo Carla | 8. Pizarro Maureira Gastón |
| 9. Avsolomovich Callejas Alex | 10. Pizarro Pérez Ricardo |
| 11. Baquedano Marcelli Luis | 12. Recabal Barrueto Hugo |
| 13. Barrera Bernales Omar | 14. Rossi Soffia Carlo |
| 15. Basta Villalobos Juan | 16. Rossi Valle Piero |
| 17. Bernales Podesta Rildo | 18. Rossi w. Giampiero |
| 19. Bernet Benavides Francisco | 20. Salaberry López Verónica |
| 21. Cabezas Núñez María | 22. Sánchez Fernández Juan E. |
| 23. Cancino Ahumada Fernando | 24. Sánchez Zúñiga Norman |
| 25. Cancino Araya Ricardo | 26. Sanhueza Sepúlveda Juan |
| 27. Carvacho Troncoso Jorge | 28. Santibáñez Barbosa Hernán |
| 29. Coradines Rondanelli Carlos | 30. Santibáñez Luco Pedro |

| | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 31. Coradines Rondanelli Ester | 32. Santibáñez Ruiz Hernán |
| 33. Córdova O. César | 34. Santibáñez Von Saint George P. |
| 35. Correa Becerra Jorge | 36. Sepúlveda Olguín Isabel |
| 37. Durán Araya Carlos | 38. Smith Tapia Alan |
| 39. Espejo Vidal Ramón | 40. Stephens Sotomayor Juan S. |
| 41. Fernández Pollmann Mónica | 42. Stephens Valenzuela Juan C. |
| 43. García Valenzuela Jaime | 44. Stephens Valenzuela Jorge |
| 45. Gentoso Escalona Francisco | 46. Tome Bichara Abraham |
| 47. Hardy Tudor Iain | 48. Toro Pizarro Demetrio |
| 49. Hardy Tudor Philip | 50. Valdivia Riquelme Juan |
| 51. Hidalgo Lundstedt Celsio | 52. Valero Godoy patricio |
| 53. Hidalgo Ríos José | 54. Valle Clavero Gerardo |
| 55. Laval Molkenbuhr Alfonso | 56. Vargas Scavia Francisco |
| 57. León Cabrera Andrés | 58. Vega Cancino María Soledad |
| 59. León Santibáñez Javier | 60. Vega Díaz Jorge |
| 61. León Valenzuela Juan | 62. Vera Ossa Rogelio |
| 63. Meyer Corbino Félix | 64. Villagrán Toro Hernán |
| 65. Miranda Jamett Rodrigo | 66. Villarroel Toro Manuel |

| | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 67. Montenegro Ponce Alexis | 68. Vio Aris Jorge |
| 69. Morales Anabalon Guillermo | 70. Vio Zahr Jorge Sebastián |
| 71. Morales González Juan | 72. Vio Zahr Diego Andrés |
| 73. Moya Damilano Jorge A. | 74. Werner Méndez Kenneth |
| 75. Moya Mancilla Jorge A. | 76. Wilson Herrera María F. |
| 77. Navarro Barrientos Óscar | 78. Zapata Navarrete Sergio |
| 79. Navarro Prats Mauricio | 80. Zulueta Govoni Rodrigo |

Fuente: SNA.

Agentes de Aduana que operan en PTLA:

Tabla Nro. 18 Nómina de agentes de Aduana PTLA

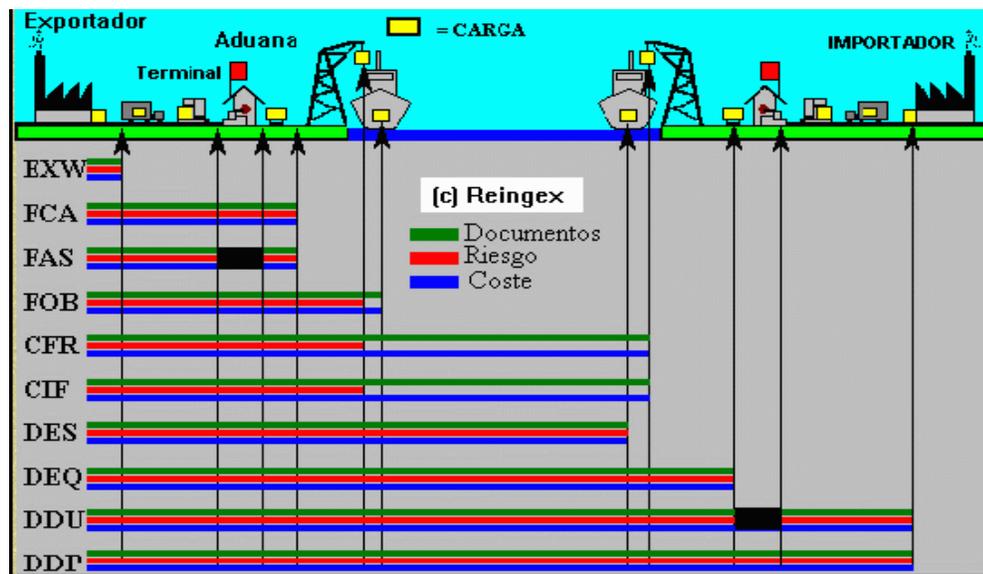
| | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Bruno Perinetti | 2. Fernando Correa Vivero |
| 3. Julio Vallejos A. y Cía. Ltda. | 4. Jaime Sierralta Castillo |
| 5. Pirazzoli | 6. Carlos Durán y Cía. Ltda. |
| 7. Felipe Serrano Solar y Cía. Ltda. | 8. Víctor Opazo |
| 9. Aníbal Moya y Cía. Ltda. | 10. Manuel Fernández Ltda. |
| 11. Ricardo Cancino y Cía. Ltda. | 12. Juan C. Stephens V. y Cía. Ltda. |
| 13. Ricardo Larraguibel y Cía. Ltda. | 14. Fernando Maurel |
| 15. Agencia de Aduana Maurel | 16. Omar Barrera B. |

| | |
|--|---|
| 17. Luis Rafael Rodríguez Viancos y Cía. Ltda. | 18. Rafael Rodríguez Viancos y Compañía Ltda. |
| 19. Juan Sanhueza y Alex Avsolomovich Ltda. | 20. Héctor Feeley N. y Compañía Ltda. |

Fuente: PTLA

6.17 Anexo N° 17 INCOTERMS¹²⁰

Figura Nro. 30 INCOTERMS

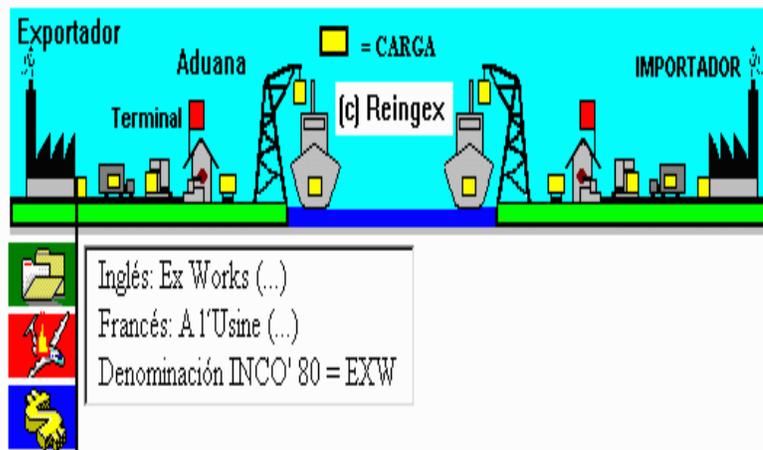


Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

EXW: Ex works (Ex Fábrica): El vendedor se obliga a poner a disposición del comprador en su establecimiento o lugar convenido (fábrica, taller, almacén, etc.), sin despacharla para la exportación ni efectuar la carga en el vehículo receptor, concluyendo sus obligaciones.

¹²⁰ Información obtenida en <http://www.prochile.cl/servicios/faq/respuesta.php?iditem=22&idpregunta=2>

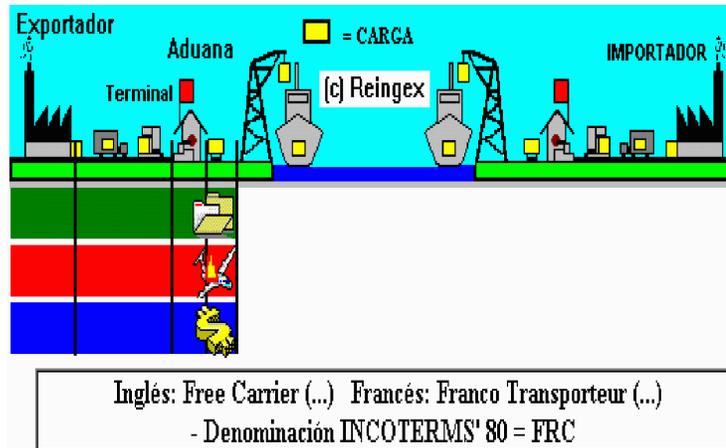
Figura Nro. 31 EXW



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

FCA: Free carrier (Franco en el medio de transporte): El vendedor entrega la mercancía y la despacha para la exportación al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido. El lugar de entrega elegido determina las obligaciones de carga y descarga de la mercancía en ese lugar: si la entrega tiene lugar en los locales de vendedor, éste es responsable de la carga; si la entrega ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga.

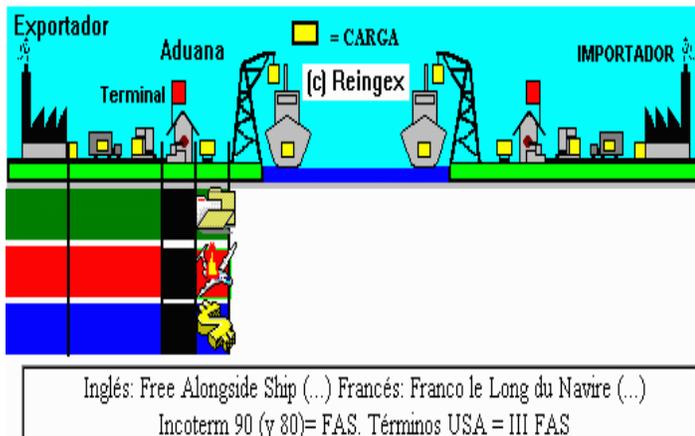
Figura Nro. 32 FCA



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

FAS: Free alongside ship (Franco al costado de la nave): La entrega de la mercancía se realiza cuando es colocada por el vendedor al costado del buque en el puerto de embarque convenido. Son por cuenta del comprador todos los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía. Este incoterm exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación.

Figura Nro. 33 FAS

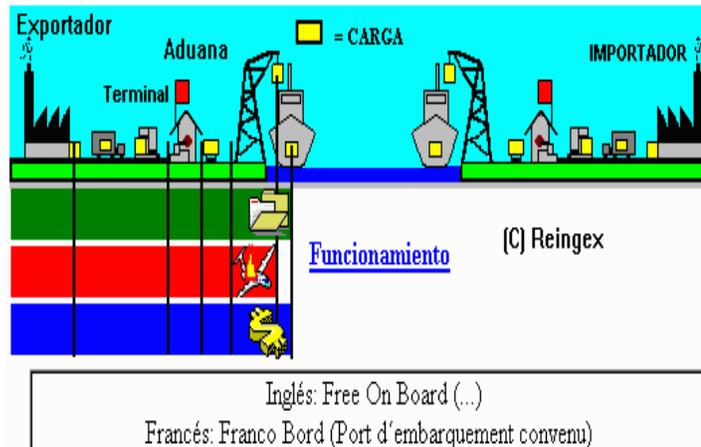


se encarga de los trámites para la exportación.

Exterior.

El vendedor tiene la obligación de cargar la mercancía al costado del buque especificado en el contrato de flete marítimo. La transferencia de riesgos se realiza a la borda del buque. El vendedor

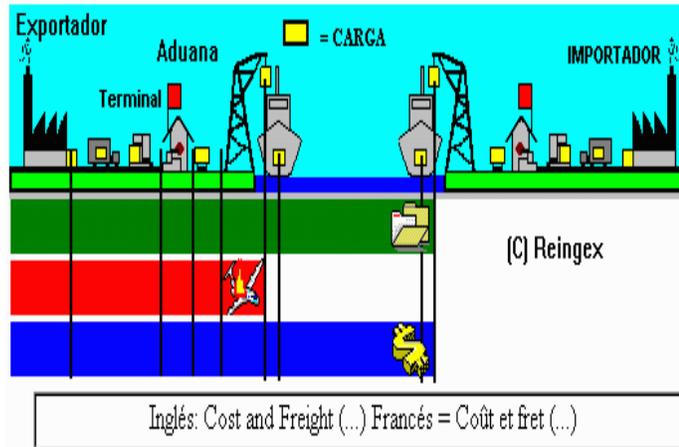
Figura Nro. 34 FOB



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

CFR: Cost and freight (Costo y Flete): El vendedor paga los gastos de transporte y otros necesarios para que la mercancía llegue al puerto convenido, si bien el riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite de vendedor a comprador una vez haya sido entregada está a bordo del buque en el puerto de embarque y haya traspasado la borda del mismo. También exige que el vendedor despache la mercancía de exportación. El seguro es a cargo del comprador.

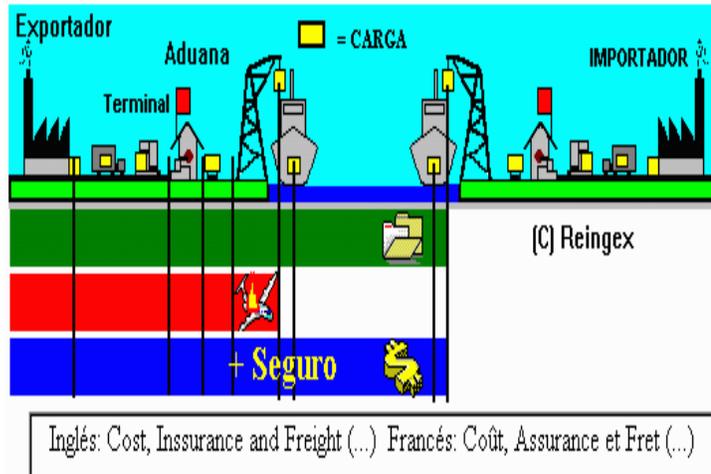
Figura Nro. 35 CFR



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

CIF: Cost, insurance and freight (Costo, Seguro y Flete): El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CFR, si bien, además, ha de contratar y pagar la prima del seguro marítimo de cobertura de la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte, ocupándose además, del despacho de la mercancía en aduana para la exportación.

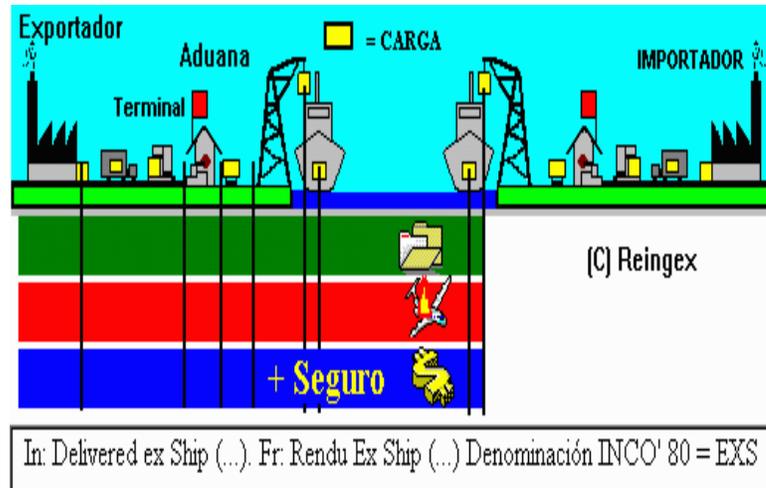
Figura Nro. 36 CIF



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

DES: Delivered ex ship (Entregado ex nave): La mercancía es puesta por el vendedor a disposición del comprador a bordo del bûque, en el puerto de destino convenido, sin llegar a despacharla en aduana para la importación. El vendedor asume los costes y riesgos de transportar la mercancía hasta el puerto de destino, pero no de la descarga. Solo se usa cuando el transporte es por mar.

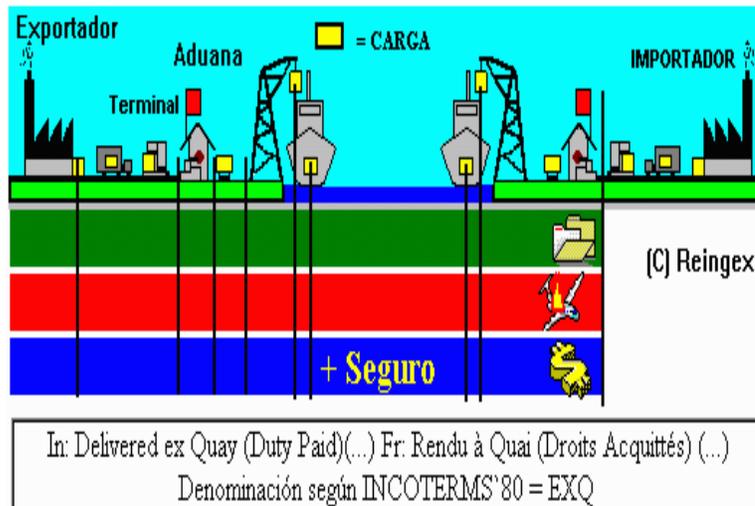
Figura Nro. 37 DES



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

DEQ: Delivered ex quay (Entregado ex muelle): El vendedor cumple su obligación de entrega cuando pone la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle y una vez descargada, en el puerto de destino convenido. En este término es el comprador el obligado a realizar el despacho aduanero de la mercancía para la importación. Solo es usado en transporte marítimo.

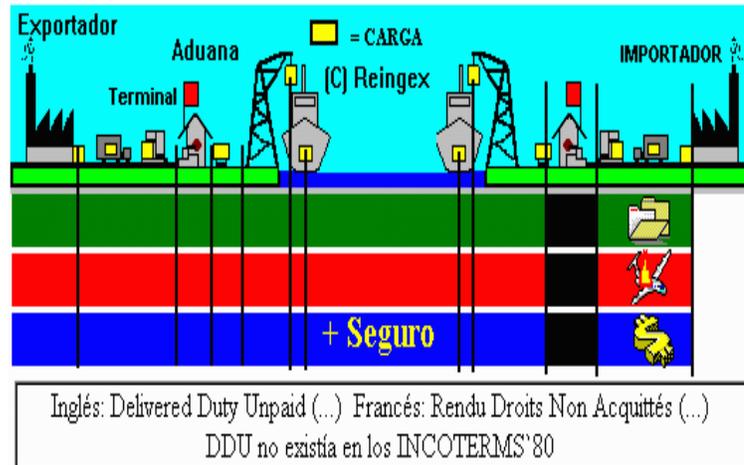
Figura Nro. 38 DEQ



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

DDU: Delivered duty unpaid (Entregado con los derechos aduaneros no pagados): El vendedor entrega la mercancía al comprador en el lugar convenido del país del comprador, no despachada para la aduana de importación y no descargada de los medios de transporte, a su llegada a dicho lugar. El término DDU puede utilizarse en cualquier medio de transporte. El vendedor debe asumir todos los gastos y riesgos relacionados con llevar la mercancía hasta el lugar convenido. El comprador ha de pagar cualesquiera gastos adicionales y soportar los riesgos en caso de no poder despachar la mercancía en aduana para su importación a su debido tiempo.

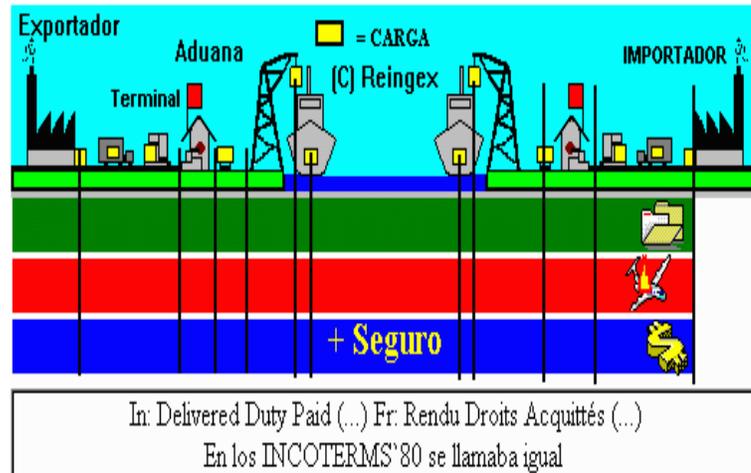
Figura Nro. 39 DDU



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

DDP: Delivered duty paid (Entregado con los derechos aduaneros pagados): En este término el vendedor realiza la entrega de la mercancía al comprador, despachada para la importación y no descargada de los medios de transporte a su llegada al lugar convenido del país de la importación. El vendedor asume todos los gastos y riesgos, incluidos derechos, impuestos y otras cargas por llevar la mercancía hasta aquel lugar, una vez despachada en aduana para la importación.

Figura Nro. 40 DDP



Fuente: Asignatura Comercio Exterior.

Glosario

• A

Actividad Portuaria: Construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.

Administrador Portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país que administra un puerto o terminal portuario. El Administrador Portuario puede ser público o privado.

Aforo: Actividad que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarla en la nomenclatura arancelaria y determinar los gravámenes que le sean aplicables.

Agente de Aduana: Profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar Servicios a terceros como gestor de las mercancías¹²¹.

Aduana: Servicio público encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República; de intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes. Además consta con la facultad de generar las estadísticas de

¹²¹ Artículo 220 Ordenanza de Aduanas.

ese tráfico por las fronteras sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes.

Agentes de naves: Los agentes navieros son personas naturales o jurídicas que actúan en nombre del armador, del dueño o capitán de la nave en representación de ellos, para gestiones de atención a las naves en el puerto de consignación.

Almacenamiento: Acción de guardar los productos que se movilizan a través de la cadena de abastecimiento. Existe en la propia fábrica (insumos y productos acabados), antes de su llegada al lugar donde se lleva a cabo el embarque internacional en el país vendedor, durante el tránsito internacional cuando se llevan a cabo los transbordos y/o antes de su llegada al local del comprador en el país de destino.

Almacenes extra-portuarios: Se entiende por almacén extra-portuario el 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 aduanera¹²².

Admisión Temporal: Ingreso al territorio nacional o al resto del país de ciertas mercancías provenientes del extranjero o de zonas de tratamiento aduanero especial con un fin determinado y para ser importadas, reexportadas o devueltas a su lugar de origen dentro de un plazo establecido.

ANAGENA: Asociación nacional de agentes de aduanas. Promueve la racionalización, desarrollo, prestigio, prerrogativas y protección de los Agentes de Aduanas.

¹²² Artículo 56, título III, Ordenanza de aduana.

- C

Cámara aduanera de Chile A.G.: Organismo que representa y defiende los intereses gremiales de los especialistas en comercio exterior.

Condición Full Container Load (FCL): Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor por cuenta y responsabilidad del usuario.

Condición Less Container Load (LCL): Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor por cuenta y responsabilidad de la línea naviera. La operación antes descrita, se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera.

Cabotaje: Transporte por mar de mercancías nacionales o nacionalizadas. Asimismo, la simple navegación entre dos puntos de la costa del país, ya sea por fuera de sus aguas territoriales o no, pero, sin tocar puerto extranjero.

Compañías navieras o armadores: Los armadores o compañías navieras son transportistas del modo marítimo. Según el código de comercio, el armador es la persona natural o jurídica propietario de la nave.

Conocimiento de Embarque (Bill of Lading): Escritura privada en la que el capitán y cargador reconocen el hecho del embarque de las mercancías y expresan las condiciones del transporte convenido.

Consolidación: Es la acción de combinar varias cargas para diferentes destinatarios, en un embarque o todo tipo de transporte.

Carga: Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que, para su transporte de un puerto a otro, se embarcan y estiban en una nave.

Carga Consolidada: Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto a otro en contenedores, siempre que las mismas se encuentren amparadas por un mismo documento de desembarque.

Carga Fraccionaria: Carga sólida o líquida movilizada en forma envasada, embalada o en piezas sueltas.

Carga Líquida a Granel: Líquidos embarcados o desembarcados a través de tuberías y/o mangas.

Carga Sólida a Granel: Producto sólido movilizado sin envase o empaque.

- **D**

Desaduanamiento: Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para exportar, importar o para colocar las mercancías bajo otro régimen aduanero.

Depósito Aduanero: Lugar destinado al almacenamiento de mercancías bajo potestad del Servicio, con exclusión de los almacenes particulares.

Desconsolidación: Operación consistente en desagrupar por documentos de transporte una carga que viene amparada en un documento de transporte consolidado.

DIN: Documento mediante el cual se formaliza una destinación aduanera. Debe indicar la clase o modalidad de la destinación de que se trate.

DUS: Documento a través del cual la Aduana certifica la salida legal de las mercancías al exterior. Es elaborada por el Agente de Aduanas y legalizado por el Servicio Nacional de Aduanas.

- **E**

Embarcador: También conocido como Freight Forwarders. Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que sin ser porteador efectivo, celebra un contrato de transporte de mercancías por el pago de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre, emitiendo conocimientos de embarque, guías aéreas y cartas de porte, hijos o nietos, según el caso, por la carga transportada a su nombre¹²³.

Empresas de muellajes: Son personas naturales o jurídicas que están autorizadas para operar con personal en las faenas portuarias, es decir, en los terminales portuarios.

Espigón: Macizo saliente o dique que avanza en el mar o en un río para protección de un puerto.

Estiba: Es el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle o medio de transporte.

Exportación: Envío legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior.

- **I**

¹²³ Artículo 975 N° 2, del Código de Comercio.

Importación: Ingreso legal al territorio nacional de la mercancía extranjera para su uso o consumo en el país.

- **M**

Mercancía: Referente a todos los bienes corporales, muebles, sin excepción alguna o cosa material, cuya producción, transformación, distribución, utilización o venta es motivo de la actividad o trato mercantil.

Manifiesto de Carga: Documento que contiene la relación completa de los bultos de cualquier clase a bordo del vehículo con exclusión de los efectos postales y de los efectos de tripulantes y pasajeros suscritos por el conductor.

Mercancía extranjera: Carga proveniente del extranjero, cuya importación no se ha consumado legalmente, aunque sea de producción o manufactura nacional; o que habiéndose importado bajo condición, ésta deje de cumplirse.

Mercancía Nacional: Es la producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.

Mercancía nacionalizada: Es la mercancía extranjera cuya importación se ha consumado legalmente, es decir, cuando terminada la tramitación fiscal, queda a la libre disposición de los interesados.

- **S**

Salida Temporal: Salida al extranjero de mercancías nacionales o nacionalizadas con un fin determinado y para ser exportadas o reimportadas dentro de un plazo establecido.

- **T**

TATC: Título de Importación Temporal de Contenedor. Es una Admisión temporal para el contenedor en el que llega la carga de importación, cuyo ingreso se autoriza temporalmente para el efecto del transporte de la carga que contiene. Lo tramita la compañía naviera.

Transporte Internacional: El tráfico de naves o aeronaves, nacionales o extranjeras, de carga o pasajeros hacia o desde el exterior.

- **Z**

Zona Franca: Área o porción unitaria de territorio perfectamente deslindado y próximo a un puerto o aeropuerto amparado por presunción de extraterritorialidad aduanera.

Zona Franca de extensión: Ciudad o región situada adyacente a la Zona Franca delimitada por el Presidente de la República en uso de sus facultades.

Zona Primaria: Espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales, marítimas o terrestres de la movilización de las mercancías; para los efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en él han de cargarse, descargarse o recibirse las mercancías para constituir, con los demás requisitos y formalidades establecidas, un acto legal de importación, exportación, tránsito, transbordo, cabotaje o cualquier otra operación aduanera.

Zona Secundaria: Parte del territorio nacional, fijada por el Director, que le corresponde a cada Aduana para los efectos de ejercer su competencia

