



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

IMPLICANCIAS CAUSADAS POR LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE
DOCUMENTACIÓN ELECTRÓNICA MARÍTIMA PARA LA EMPRESA EMBARCADORA

DSV.

AUTORA

FRANCISCA ANTONIA RAMIREZ GAMBOA

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA CARRERA DE
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES DE LA UNIVERSIDAD DE
VALPARAÍSO PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADA EN NEGOCIACIONES
INTERNACIONALES Y TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADORA DE
NEGOCIOS INTERNACIONALES

PROFESOR GUÍA: IGNACIO NICULCAR VARGAS

Santiago, diciembre de 2017.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer a mi madre por ser la el sostén de mi vida, por inculcarme grandes valores y brindarme siempre su apoyo incondicional. A mis hermanos, por siempre acompañarme y motivarme durante todo este proceso educativo.

En segundo lugar, agradezco a esa persona especial por estar siempre que lo necesité, por acompañarme durante cada noche de desvelo y demostrarme que todo en esta vida es posible, si de verdad lo quieres.

Por último, agradecer a mis amigos, en especial a mi mejor amigo, por alentarme durante todo este proceso y por siempre estar presente en cada paso importante de mi vida.

RECONOCIMIENTOS

Le doy gracias a mi querida Universidad de Valparaíso, en conjunto con todos los docentes y funcionarios que la integran, por ser una casa de estudios de excelencia capaz de proveer a cada uno de sus alumnos, con educación de calidad.

Así también, reconocer de manera especial la labor de los docentes de la Escuela de Negocios Internacionales, por entregar grandes conocimientos y aprendizajes. Además de reconocer y agradecer por siempre estar dispuestos a apoyar y cooperar con cualquier alumno que lo necesitase.

Mis más sinceros agradecimiento para todas las personas que fueron parte de este proceso educativo y se dieron el tiempo de entregarme la mejor enseñanza, en especial al profesor Ignacio Niculcar, por su paciencia y apoyo durante este último y más importante paso de mi formación profesional.

ABSTRACT

Currently, we are immersed in a new technological era, in which we are able to get data and information in real time from any part of the world. The main topic of this report is to identify how these new technologies impact in the processes needed for international business operations, specifically how this affected the forwarder DSV after the implementation of “Sistema de Documentación Electrónica Marítima” (SIDEMAR) as an exclusive way to issue maritime documents to the Chilean Customs. Furthermore, it is necessary to identify the national and international context in which the implementation of this new software was born, this way we can comprehend the impact that these new technologies generate in both levels, macro and microeconomics.

RESUMEN

Actualmente nos encontramos inmersos en una nueva era tecnológica, donde gracias a estas nuevas tecnologías de Información y Comunicación somos capaces de recibir información y datos en tiempo real desde cualquier parte del mundo. El tema central de este informe, es reconocer como estas nuevas tecnologías impactan en los procesos necesarios para llevar a cabo las operaciones de Comercio Internacional, específicamente como esto afecta en la empresa embarcadora DSV luego de la Implementación del Sistema de Documentación Electrónica Marítima (SIDEMAR) como vía exclusiva para emitir los documentos de embarques marítimos a las Aduanas de Chile. Junto a esto, también es necesario reconocer el contexto nacional e internacional en el que surge la Implementación de un nuevo Software, y así comprender el impacto que generan estas nuevas tecnologías tanto a nivel macroeconómico como también microeconómico.

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	i
RECONOCIMIENTOS	ii
ABSTRACT	iii
RESUMEN	iv
TABLA DE ILUSTRACIONES	vii
INTRODUCCIÓN	1
1. Planteamiento del problema	2
2. Objetivo General	2
3. Objetivos Específicos	2
4. Hipótesis & Justificación	2
5. Marco teórico	3
6. Metodología de Trabajo	4
CAPÍTULO I ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA	6
1.1 Presentación de la empresa DSV	6
1.1.1 Fortalecimiento de su posición global	7
1.1.2 Principales Funciones de DSV.	7
1.1.3 Divisiones	7
1.1.4 Visión y Estrategia	8
1.2 DSV en Chile	11
1.3 Descripción de Labores realizadas	12
1.3.1 Transmisión de House Bill of Lading a través de SIDEMAR	12
1.3.2 Corrección y Canje de BL	13
1.3.3 Notificación de Pre – Arribo	14
1.3.4 Canje Marítimo ante la Aduana	14

1.3.5 Archivar documentos de importación	15
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	17
2.1 El Comercio Internacional y las Comunicaciones	17
2.1.1 Uso de las Tecnologías de Información en el Comercio Internacional	17
2.2 Consecuencias para el Mercado laboral	18
2.2.1 Desempleo estructural	18
2.2.2 Desempleo Tecnológico	19
2.2.3 Desempleo Tecnológico en Chile	22
2.3 Gobierno Electrónico.	26
2.3.1 Contexto Nacional e Internacional de la Implementación de SIDEMAR	27
2.4 SIDEMAR	31
2.4.1 Implementación del Software	31
2.4.2 Proceso de Transmisión	32
2.4.3 Plazos de Transmisión	33
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO	35
3.1 Estudio Microeconómico	35
3.1.1 Tiempo de Capacitación en DSV	35
3.1.2 Tiempo de esfuerzo (HH)	36
3.2 Transmisión de HBL Manual	37
CAPÍTULO IV INVESTIGACIÓN & RESULTADOS	39
CONCLUSIÓN	45
REFERENCIAS	47
ANEXOS	50

TABLA DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1 DIAGRAMA DE FLUJO METODOLOGÍA DE TRABAJO	5
ILUSTRACIÓN 1 DIAGRAMA DE FLUJO METODOLOGÍA DE TRABAJO	5
ILUSTRACIÓN 2 LEIF TULLBERG . FUNDADOR DE DSV	6
ILUSTRACIÓN 3 CAMIONES UTILIZADOS PARA SERVICIO TERRESTRE	8
ILUSTRACIÓN 4 ÁREAS DE ENFOQUE ESTRATÉGICO	9
ILUSTRACIÓN 5 INGRESO DE CANJE	15
ILUSTRACIÓN 6 MEDICIÓN DE INGRESOS Y EMPLEADOS EN DOS ESTADOS TECNOLÓGICOS DIFERENTES	21
ILUSTRACIÓN 7 ANÁLISIS PORCENTUAL DE REEMPLAZO SEGÚN EMPLEOS	23
ILUSTRACIÓN 9 ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES DE CHILE	28
ILUSTRACIÓN 8 AVANCE GRADUAL DE IMPLEMENTACIÓN DE TRASMISIÓN ELECTRÓNICA	32

INTRODUCCIÓN

El presente informe se realiza con el fin de medir el impacto que genera la automatización de ciertos procesos en la era actual digitalizada, efectos tanto a nivel país así también como para los trabajadores que se ven afectados por este cambio en sus actividades y perspectivas laborales.

Todo este estudio nace debido a la experiencia de la alumna en su práctica profesional en la empresa DSV, lugar donde debió poner en práctica todos sus conocimientos teóricos adquiridos por los docentes de la Carrera de Administración de Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso.

Durante su proceso de práctica la alumna se inserta en el mundo laboral actual donde debe aprender de forma práctica las funciones y tareas a realizar como una futura profesional de los Negocios Internacionales. Es precisamente en este contexto en que aprecia una problemática que la motiva a generar este informe, la nueva era digital que se está viviendo ha producido cambios con la automatización de los procesos de transmisión del Manifiesto Marítimo y el Conocimiento de Embarque, por lo cual estas nuevas tecnologías conllevan cambios y consecuencias tanto como para los trabajadores así como también para el país y la visión de éste para los intercambios internacionales de los bienes y servicios.

En este informe se presentaran estudios a nivel microeconómicos y macroeconómicos, para entender el contexto en el cual se hace esta Implementación del nuevo Sistema, y así posteriormente analizar cuáles son los efectos de esta nueva vía de emisión y transmisión de Documentos marítimos.

1. Planteamiento del problema

La situación detectada por la alumna como un posible conflicto, es detectar las consecuencias y efectos, que se generan por la evolución del proceso de emisión y transmisión del Conocimiento de Embarque y el Manifiesto Marítimo. Documentos que antes se realizaban de forma manual y actualmente se deben realizar a través de una plataforma electrónica.

2. Objetivo General

Analizar comparativamente la transmisión del Conocimiento de Embarque, antes y después de la Implementación del Software SIDEMAR, por parte del Servicio Nacional de Aduanas, midiendo el impacto de la automatización a nivel microeconómico y macroeconómico.

3. Objetivos Específicos

- Describir el procedimiento de transmisión de BL antes de la implementación del Software SIDEMAR por el Servicio Nacional de Aduanas.
- Analizar el método de transmisión del documento, antes de la implementación del SIDEMAR.
- Detallar en qué consiste el Sistema de Documentación electrónica (SIDEMAR) y la función para lo cual se crea.
- Investigar el proceso de transmisión del Bill of lading por parte de la empresa embarcadora a través del Nuevo Software.
- Comparar de forma ambos procesos de transmisión del Documento.
- Analizar las tendencias de las tecnologías de Información
- Demostrar el cambio y resultados que genera esta nueva implementación del Sistema, para las labores de los profesionales del comercio exterior, a nivel empresa así como también a nivel país.

4. Hipótesis & Justificación

Se hace necesario conocer qué es lo que motiva a un país como Chile a invertir en la incorporación y desarrollo de nuevas tecnologías, precisamente en las de Información y Comunicación que son las que se estudiarán en este informe. Recordemos que en el año 2013 Chile fue registrado como el país con menos inversión de la OCDE en I+D, Según la IV Encuesta de Gasto y Personal en I+D del Ministerio de Economía, el país realizó un gasto

equivalente al 0,4% del PIB (Ministerio de Economía, 2015). Es necesario reconocer el papel que juega la tecnología hoy en día no sólo para el comercio internacional y la economía, sino también en todo ámbito de la vida cotidiana de las personas, especialmente en su acceso a diferentes servicios e información a través del desarrollo de Internet.

Este informe busca describir cómo Chile comienza a trabajar en el desarrollo y la inversión de nuevas tecnologías, respondiendo a preguntas tales como:

- ¿Cuáles son las causas que motivan estos nuevos cambios en desarrollo tecnológico?
¿Responden a alguna exigencia internacional?
- ¿Qué consecuencias presenta para las empresas y sus trabajadores estas nuevas tecnologías?
- ¿Existe alguna relación entre el desempleo y el desarrollo de tecnologías?
- Para la empresa en observación, DSV ¿Qué cambios se registraron con el nuevo Software SIDEMAR?

5. Marco teórico

Las bases que sustentan la investigación son artículos académicos y libros relacionados a los temas a investigar en este informe.

Libros como La Carrera contra la Máquina de Erik Brynjolfsson & Andrew McAfee, son el sustento teórico de cómo la revolución digital que vivimos está transformando el empleo y la economía.

Artículos Académicos como el de Los Negocios en la era Digital, escrito por Bill Gates inspiran a la alumna en la investigación de estos temas desarrollados.

6. Metodología de Trabajo

Los métodos sobre los cuales se generará este informe tendrán como base la recolección de información de fuentes primarias y secundarias. Las primeras serán confeccionadas a través de la investigación y elaboración propia de la autora, en base a su experiencia adquirida durante los dos meses que realizó la práctica profesional, producto de sus estudios en la Universidad de Valparaíso de Chile. Mientras las secundarias serán recopiladas mediante la recolección y análisis de información de diversas fuentes relacionadas a SIDEMAR, la razón de creación del Software y su contribución al comercio exterior, y si cumple con facilitar los procesos de tramitación de documentos. Además de determinar la relación entre este Sistema con la política de Gobierno Electrónico, así cómo también investigar el proceso de automatización de la transmisión del BL en el comercio exterior y como esto afecta tanto en las labores de las personas de la empresa así como a nivel macro. Para esto último se estudiara si afecta en las horas hombre utilizadas para el proceso de transmisión y si esto afecta en sus tiempos de trabajo, los plazos a cumplir y si repercute en la economía del país y el nivel de empleo.

Ilustración 1 Diagrama de flujo Metodología de trabajo

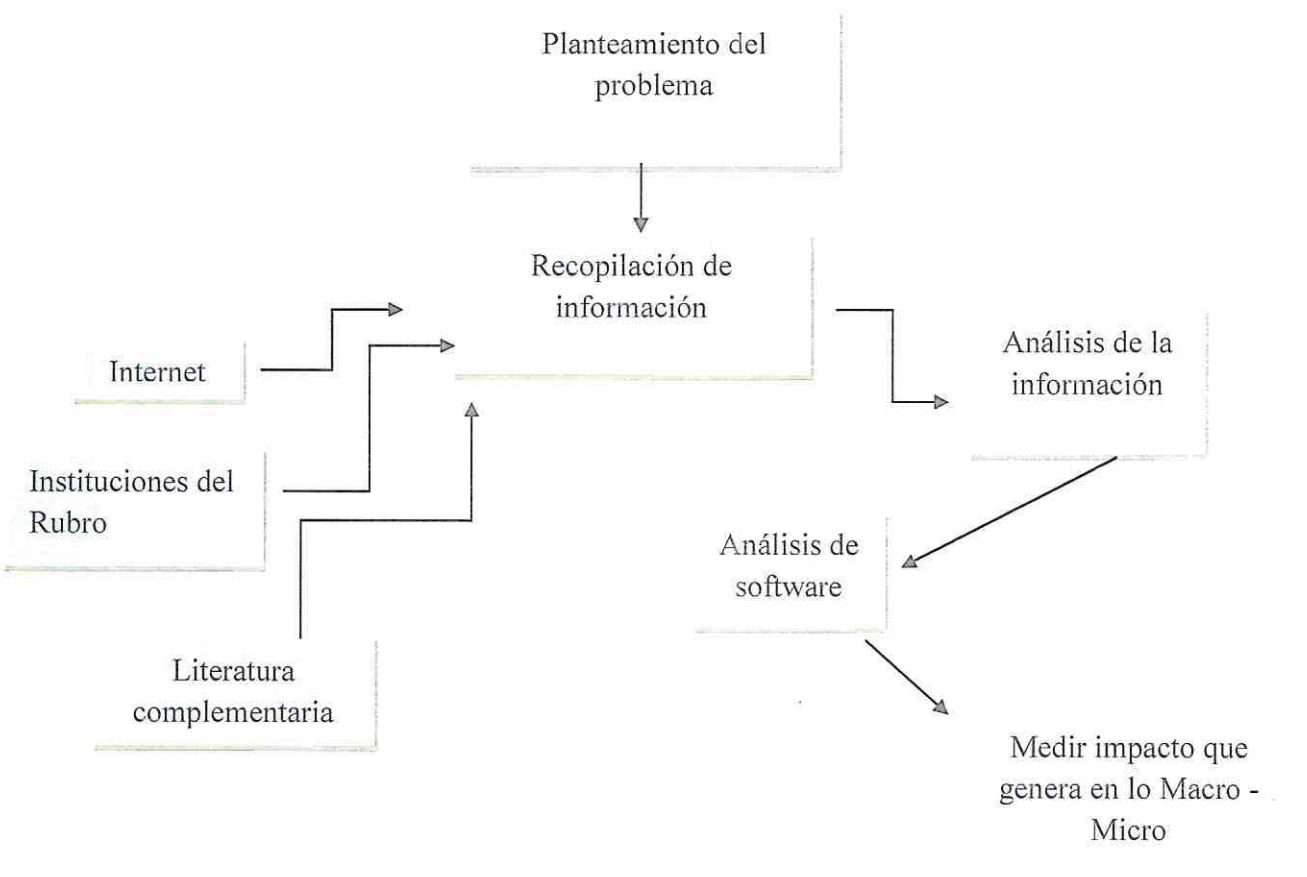


Ilustración 2 Diagrama de flujo Metodología de trabajo

Fuente: Elaboración propia

Año: 2017

CAPÍTULO I ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA

1.1 Presentación de la empresa DSV

La compañía donde la alumna realizó su práctica profesional, fue en la compañía de origen danés DSV Air & Sea, fundada en 1976 por Leif Tullberg en conjunto con nueve compañías independientes crearon “De Sammensluttede Vognmaend”¹ (en español "Los transportistas unidos"). En sus inicios la empresa funcionaba como un departamento de carga para los propietarios y sólo manejaba la contratación de transporte y entregas. (DSV, 2017)². Actualmente su base principal aún se encuentra en Hedehusene, Dinamarca.



Ilustración 3 Leif Tullberg . Fundador de DSV

Fuente: (DSV, 2017)

Luego, la visión de sus dueños se amplió y quisieron entrar en el mercado de transporte internacional. Para esto en 1989 adquirieron dos empresas de exportación Borup Autotransport A/S y Hammerbro A/S-Bech Trans, seguidas de Samson Transport A/S en 1997 y Svex Group A/S en 1999. (DSV, 2017)³

¹ Su nombre se abreviará a DSV desde aquí en adelante.

² Información extraída de la página oficial de la Compañía, link: <http://www.dsv.com/About-DSV/dsv-over-time>

³ Información extraída de la página oficial de la Compañía, link: <http://www.dsv.com/About-DSV/dsv-over-time>

1.1.1 Fortalecimiento de su posición global

Desde la creación en 1976, han pasado por una serie de fusiones para mantener una posición clave en la industria global del transporte. Como resultado, han crecido más fuertes y más grandes.

En 2000, el paso más grande en la historia de la compañía fue realizado por la adquisición de DFDS, Dan Transport Group donde entró en nuevos segmentos de mercado. Además de los servicios de transporte por carretera en Escandinavia, el Reino Unido, los países bálticos y Europa, la adquisición aseguró un conjunto logístico completo, así como una posición clave dentro de los transportes aéreos y en el extranjero a los mercados de Estados Unidos y Asia Pacífico. Posteriormente con la adquisición de ABX LOGISTICS en 2008, DSV ganó presencia en Sudamérica y ahora está presente en todos los continentes. Además, han reforzado su posición en Europa, especialmente en Italia, Alemania, Francia y España. (DSV, 2017)⁴.

Su última y una de las más renombradas adquisiciones, fue Uti Worldwide, una agrupación que convirtió a DSV en el cuarto embarcador más utilizado en el mundo (Guerrero, 2016).⁵

1.1.2 Principales Funciones de DSV.

La empresa se encarga de entregar la carga de manera segura y a tiempo en cualquier parte del mundo a través de vías marítimas, terrestres y aéreas, además se encarga de apoyar toda la gestión de almacenamiento involucradas en el traslado de mercancías.

La empresa trabaja directamente con transportistas muy importantes y confiables del rubro, posee una cadena de redes de oficinas a nivel mundial lo que la ha posicionado como una de las empresas más rápidas para enviar y/o recibir mercancías de manera eficaz y eficiente.

1.1.3 Divisiones

Para enfocar sus diferentes servicios y segmentos de clientes, DSV separó sus operaciones en tres divisiones en 2001: Road, Air & Sea y Solutions. Los servicios están siendo desarrollados,

⁴ Información extraída de la página oficial de la Compañía, link: <http://www.dsv.com/About-DSV/dsv-over-time>

⁵ Información extraída de la página de Noticias Internacional de Logística y Transporte <http://noticiaslogisticaytransporte.com/empresas/29/01/2016/dsv-completa-la-adquisicion-de-uti-worldwide/70005.html>

interpretados y hechos a medida para satisfacer las crecientes demandas de sus clientes en cuanto a soluciones de productos, precios y tiempos de tránsito. (DSV, 2017)⁶



Ilustración 4 Camiones utilizados para servicio Terrestre

Fuente: (DSV, 2017)

1.1.4 Visión y Estrategia

La visión de la compañía se basa en un enfoque estratégico hacia el trabajo y desarrollo de cinco áreas de trabajo de la compañía. (Ver Imagen 2.1)

"Queremos ser un proveedor global líder, satisfaciendo las necesidades de los clientes de servicios de transporte y logística, apuntando a un crecimiento amplio y estando entre los más rentables en nuestra industria. De esta manera somos capaces de establecer el ritmo y la dirección de nuestro propio desarrollo, además de ser un socio de negocios atractivo." (DSV, 2017)⁷

⁶Información extraída de la página oficial de la Compañía, link: <http://www.dsv.com/About-DSV/dsv-over-time>

⁷Información extraída de la página oficial de la Compañía, link: <http://www.dsv.com/About-DSV/dsv-over-time>

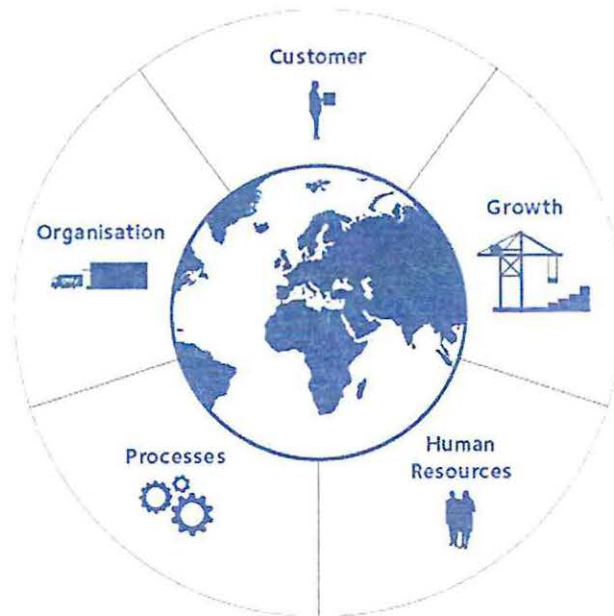


Ilustración 5 Áreas de enfoque estratégico

*Fuente: DSV
Año: 2017*

Para cumplir con este objetivo, la empresa trabaja en base a estos 5 enfoques estratégicos que se muestran en la Ilustración 4, las cuales son focos claves para cumplir con la misión de la compañía.

A. Declaración de crecimiento

La compañía busca activamente un crecimiento rentable equilibrado entre un sólido incremento orgánico por encima del mercado y un enfoque de adquisición de activos, esto último se demuestra a través de las últimas adquisiciones de pequeñas empresas del sector.

B. Declaración de atención al cliente

DSV ofrece a sus clientes servicios globales de transporte y logística de alta calidad.

C. Declaración de procesos empresariales

La eficiencia interna y la estandarización en los procesos de negocio a través de Software interconectados que permiten la comunicación e información en tiempo real, son cruciales para operar a bajo costo, lo que les permite ser competitivos y ofrecer servicios oportunos y de alta calidad a sus clientes.

D. Declaración de la organización

Dsv se define como una sola empresa que busca el equilibrio adecuado para organizar y definir las tareas locales, divisionales y centrales, salvaguardando al mismo tiempo el ADN de DSV y aprovechando la escala y la tecnología.

E. Declaración de Recursos Humanos

La compañía se esfuerza por buscar y aumentar la motivación de sus empleados en el trabajo, en línea con las condiciones cambiantes del negocio y la tecnología actual ofreciendo educación relevante y adecuada, junto con oportunidades de desarrollo de carrera en la compañía y ser un lugar de trabajo atractivo para los empleados, entregando las herramientas eficientes y la tecnología adecuada.

Es esta última declaración es la que se relaciona con el objeto de este estudio, ya que aborda el cómo la empresa prepara a sus trabajadores para los cambios que se producen en el mercado en cuanto a las tecnologías que se comienzan a utilizar para ciertos procesos, como el caso de SIDEMAR donde la empresa envió a los 3 encargados de Operaciones Marítimas, mas la Gerente de Operaciones Marítimas y Servicio al Cliente, a una capacitación de una duración de 4 horas aproximadas para conocer el programa, su funcionamiento y el manejo de este para la tramitación electrónica de los documentos, Bill of Lading y el Manifiesto Marítimo.

1.2 DSV en Chile

El Grupo DSV tiene 28 años de experiencia en el Mercado Chileno. Fue fundada como Uniline S.A. en 1989, y posteriormente renombrada como Golden logistics en 2001. Luego la empresa fue adquirida en 2009 por la empresa DSV-GL y en 2012 se convirtió en una empresa de propiedad absoluta del Grupo DSV. (DSV, 2017)⁸

En Chile, la compañía actualmente tiene 3 oficinas, una de ellas en Concepción y dos en Santiago, de estas últimas, una ópera directamente en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, mientras que la segunda tiene su oficina en la comuna de Providencia. En sus dependencias de la capital trabajan alrededor de 40 empleados.

Servicios que presta DSV en Chile:

- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Soluciones Logísticas
- Transporte de Proyectos
- Servicio de Courier

⁸ Información extraída de la página oficial de la Compañía, link: <http://www.cl.dsv.com/#changecountry>

1.3 Descripción de Labores realizadas

La alumna realizó su práctica profesional durante el periodo de Junio a Agosto durante el año 2015 en la Empresa previamente presentada, en el área de Operaciones Marítimas del Embarcador..

A continuación se detallan las funciones realizadas durante el período de Práctica

1.3.1 Transmisión de House Bill of Lading a través de SIDEMAR

Previo a iniciar en detalle de la trasmisión del House Bill of Lading de forma electrónica, es necesario definir qué significa este documento para el comercio internacional.

El Bill of Lading, en español “Conocimiento de embarque” es un documento utilizado para las operaciones marítimas que en el caso del Master Bill of Lading o “BL Madre” este es emitido por las navieras o por el capitán de buque, mientras que en el caso del House Bill of Lading o “BL Hijo” es emitido por los Embarcadores, sin embargo si este último vende el espacio a otro consolidador, el embarcador emite un nuevo Bill of Lading llamado “BL Nieto”. Su función es asegurar la recepción de la mercancía a bordo en las condiciones previamente consignadas. Se suele emitir tres originales y varias copias no negociables, es decir estas últimas actúan como recibo de la mercancía y evidencia de un contrato de transporte pero no como título de posesión. Es necesario presentar un original para retirar la mercancía previo canje con la agencia marítima o Embarcador (Aduanas Digital)⁹.

Dentro de los tipos de BL utilizados se encuentran:

- a) El BL Master o “MBL”, es el primero que se hace y es emitido por la compañía naviera valorizado con sus tarifas. En este documento, el "Shipper"¹⁰ es la sucursal DSV en el lugar de origen de las mercancías, mientras que el "Consignee"¹¹ sería la sucursal DSV Chile.

⁹ Información extraída de la página oficial del Diario Oficial de la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana, link: <https://aduanasdigital.gob.do/1900/07/08/el-conocimiento-de-embarque-bl-bill-of-lading/>

¹⁰ El Shipper corresponde al cargador o vendedor de las mercancías a exportar

¹¹ El Consignee corresponde al destinatario de las mercancías

- b) El BL Hijo, se emite con la misma información de la mercancía declarada en el MBL. Sin embargo, los datos del Shipper y Consignee cambiarán. En el caso del Shipper, este será el exportador o proveedor directo de las mercancías, mientras que en el caso del Consignee corresponde al cliente en destino (Importador). Este documento es emitido por el embarcador y va con los valores que éste último cobra.
- c) En el caso del BL Nieto, este se fabrica con los datos de DSV como emisor, mientras que el destinatario, sería la compañía consolidadora que compró el espacio del contenedor

El proceso de transmisión del HBL en el Software Sidemar, se inicia una vez que la alumna recibe la carpeta de operaciones con los documentos originales del embarque, que contienen Packing List, Certificado de origen, factura comercial, declaración de Mercancías peligrosas en caso de ser pertinente y MBL de naviera ya que para emitir el HBL es necesario extraer los datos de la mercancías declaradas en MBL. Junto a esto también se debe tener el HBL emitido desde Origen para su corrección.

En el caso de las mercancías que posean un sólo consignatario, que son las cargas “FCL” Full Container Load, es decir toda la carga que posee el contenedor debe ir consignada a la misma persona por lo cual los datos de la mercancía en el MBL deben ser idénticos al HBL. Mientras que si las mercancías que están dentro del contenedor pertenecen a más de un consignatario, se dice que es una carga “LCL” Less container load, por lo cual cada HBL debe tener por consignatario al cliente del embarcador en destino, con los respectivos datos de su mercancía consolidada.

Toda esta información se debe ingresar a la plataforma del Software para transmitir el HBL electrónico, una vez que ya se tiene fecha de arribo la motonave en la que viajan las mercancías.

1.3.2 Corrección y Canje de BL

Para generar este HBL electrónico es necesario corregir y canjear el HBL emitido ya previamente desde origen, ya que en el Software debe declararse la información final de los valores de las mercancías (tara, pesos, cobros, etc)

En este proceso la alumna está encargada de descargar el HBL del Software del embarcador que está interconectado para la comunicación entre todas las sucursales de DSV en el mundo a través

de un sistema EDI¹². Se descarga el HBL emitido en origen y se comparan sus valores e información de las mercancías declaradas versus la información del manifiesto de carga previamente emitido por el departamento de Operaciones que es el que se usara ante la Aduana para el retiro de Mercancías. Durante esta revisión el alumno debe ovalar¹³ todas las diferencias que se encuentren en el HBL original, y timbrarlas con la respectiva firma autorizando ese cambio en los datos.

Una vez terminado el proceso de corrección se procede a canjear el BL Marítimo, para completar este documento la Empresa dispone para los canjes una planilla donde se detalla información del cliente al que se endosará el HBL para su autorización al retiro de mercancías ante la Aduana, con la entrega de las respectivas copias del HBL se adjuntan los documentos necesarios para la importación (full set).

Terminada la corrección y canje, se debe de notificar al cliente que sus documentos se encuentran listos para retiro.

1.3.3 Notificación de Pre – Arribo

Cuando la naviera informa la fecha de arribo, la alumna le debe informar al cliente en destino del status de sus mercancías en tránsito, que estas se encuentran próximas a arribo por lo cual se debe acercar a las oficinas de DSV a retirar el full set de documentos, por lo cual se procede a imprimir el documento que acredita la entrega de las copias originales al cliente para retiro de mercancía, para este proceso el cliente en destino del embarcador debe presentar las facturas del pago a la Empresas por sus servicios.

1.3.4 Canje Maritimo ante la Aduana

En esta última etapa, la función es recepcionar uno de los BL originales luego del retiro de las mercancías, conjunto que acredita la recepción de las mercancías y la conformidad de esta recepción.

¹² El EDI, o Electronic Data Interchange permite el intercambio de documentos normalizados entre los sistemas informáticos de quienes participan en una relación comercial.

¹³ Se refiere al proceso de encerrar en un ovalo la información incorrecta para luego escribir a un lado la correcta, dejando inválido lo ovalado

Para este proceso la alumna debe ingresar en la página de la aduana¹⁴. Luego completar los campos correspondientes con el Usuario y contraseña de la empresa embarcadora, finalmente cargará una página tal como muestra la Ilustración 5

The screenshot shows a web application interface for 'Canje Manifiesto Marítimo'. At the top left is the Chilean flag and the text 'Gobierno de Chile'. Below it, the title 'Canje Manifiesto Marítimo' is displayed. A navigation menu on the left includes 'Búsquedas' with sub-items 'Ingreso Información Canje' and 'Historial por documento'. A status bar shows 'Usuario Conectado' for 'DSV-GL Chile S.A.' and 'Version 1.0.1'. The main search area is titled 'Búsqueda' and contains two input fields: 'Nº B.' and 'Nº ATTO'. Below these are a 'Carga' dropdown menu set to 'Todos' and a 'Nº Contenedor' input field. There are two buttons: 'Buscar' and 'Limpiar Formulario'.

Ilustración 6 Ingreso de canje

Fuente: DSV-GL S.A
Año: 2017

1.3.5 Archivar documentos de importación

Después del paso anterior, finalmente se cierra la carpeta del proceso llevado a cabo, archivándose en una base de datos con el código del Shipment¹⁵, y los datos de la operación como las fechas, formas de pago, nombre de cliente, etc. Para finalmente archivar los documentos originales de la operación en cajas y guardar la información durante los 5 años que

¹⁴ El link de la página de la aduana para ingresar el canje es el siguiente: <http://isidora.aduana.cl/WebSeguridad/Login/Login.jsp>

¹⁵ Es el número de envío que crea la empresa para el seguimiento del tránsito de ésta, se compone por los mismos códigos del HBL + una "S" al comienzo

exige según el Estatuto Aduanero, para dejarlos a disposición de la autoridad aduanera cuando ésta así lo requiera.

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1 El Comercio Internacional y las Comunicaciones

El término Comercio Internacional se refiere al intercambio de bienes y servicios entre diferentes países, con el fin de que las partes involucradas puedan cubrir sus necesidades de mercados y beneficiarse mutuamente. Para este intercambio, se fijan divisas y regulaciones internacionales para simplificar los procesos a través de estos estándares internacionales. (Aduanas y Comercio, 2015)

Para llevar a cabo estos intercambios de bienes y servicios, es necesario que las empresas internacionales y las instituciones fiscalizadoras relacionadas al proceso del intercambio comercial, utilicen Tecnologías de Información y Comunicación; para coordinar, informar, recepcionar y gestionar toda la documentación necesaria para llevar a cabo la importación o exportación, según sea el caso.

2.1.1 Uso de las Tecnologías de Información en el Comercio Internacional

Los procesos de trabajo a través del tiempo han ido transformándose en métodos de trabajo cada vez más automatizados, es decir las tareas que antes se realizaban de forma manual ahora se realizan a través de plataformas electrónicas que almacenan, procesan y transmiten, datos e información; lo que ayuda al usuario a aumentar la rapidez y eficiencia de los procesos, dejando así de lado una parte importante del trabajo manual de los trabajadores, para sustituirlo por un Software que realice la misma labor.

Estos sistemas Informáticos y de Comunicaciones, gracias a la tecnología llegan a unir y conformar un sistema de redes integrados a nivel mundial alterando los parámetros de tiempo y espacio, introduciendo el pasado y el futuro en las ecuaciones de un presente continuo, generando así la comunicación e integración de todos los lugares del mundo a un mismo sistema. Es decir, a través de estas nuevas redes de comunicación se permite la creación de una “aldea

global¹⁶”, donde la velocidad de la circulación de la información condiciona a los procesos de producción, un ejemplo de esto es el just in time¹⁷. (Vizer, 2011)

Es así como a gracias al desarrollo de estas tecnologías, las empresas multinacionales como DSV pueden comunicarse de forma rápida y directa con sus mismas filiales en otros países, obtener información de costos y procesos de forma rápida y en tiempo real, a través de sistemas de Información interconectados que utilizan para comunicarse en tiempo real, de esta forma se informa y planifica el viaje de las mercancías según la necesidad de los clientes, así como también se gestionan los procesos claves del traslado de las mercancías como; el retiro de las mercancías en los almacenes del Shipper, el flete de traslado en origen, el embarque en puerto de origen, zarpe de la nave, transbordo en el caso que hubiese y fecha estimada de arribo de la nave en Chile, y así preparar la documentación necesaria para el proceso de internación de la mercancía en nuestro país, sin mayores inconvenientes que pudiese complicar al cliente de la compañía.

2.2 Consecuencias para el Mercado laboral

Existen ciertas consecuencias debido a esta nueva revolución digital, ya que si bien estos avances en las tecnologías conllevan a mejoras en los procesos, tanto en la agilización de las labores y el tiempo utilizado para llevar a cabo esas labores. Este nuevo método tiende a desplazar la participación humana en el proceso de la realización de sus funciones. Es decir, mucho de los procesos que antes lo realizaba manualmente un trabajador, ahora se realizan a través de un portal electrónico automatizado que sólo es operado por un trabajador.

2.2.1 Desempleo estructural

El desempleo estructural es el desempleo causado no por falta de demanda, sino por cambios en los patrones de demanda o en la tecnología, y que requieren reconversión de los trabajadores para adaptarse a los cambios producidos por la nueva realidad y grandes inversiones en nuevos bienes de capital. (Enciclopedia Financiera, 2017)

¹⁶ El término aldea global, hace referencia a que todas las personas del mundo se encuentran interconectadas, debido a la velocidad del desarrollo de las tecnologías de la Comunicaciones, es un término acuñado por el canadiense Marshall McLuhan.

¹⁷ Es un método de producción donde se busca eliminar fuentes de pérdida industrial consiguiendo la cantidad correcta de materiales brutos y produciendo la cantidad exacto de productos en el lugar correcto en el momento oportuno, mejor dicho, en el momento justo.

Algo similar sucedió luego de la Gran Recesión Estadounidense durante el 2007-2009, la cual sin duda afectó en diversos aspectos económicos y empresariales, pero más profundamente al desempleo, ya que dejó doce millones aproximadamente de estadounidenses sin empleo durante la crisis en 2007 – 2008. Para el 2011 cuando los indicadores económicos ya se recuperaban, una vez finalizada la crisis, las compañías volvieron a invertir en equipos y software, llegando incluso a un 75% histórico. A pesar de todo esto, las compañías no volvieron a contratar personal al nivel de antes de la crisis. Esta revolución actual viene de la mano con las tecnologías de Información que llegan a sustituir parte del trabajo intelectual y de comunicaciones que realizan los trabajadores, por sistemas informáticos que elaboran, guardan y emiten la información necesaria para llevar a cabo los procesos de negocios. (Erik Brynjolfsson, 2013).

Este efecto es realmente preocupante a nivel global y país, ya que se prevé que debido a la velocidad que se continua desarrollando y explotando estas nuevas tecnologías, la automatización de procesos, afectará directamente en las tasas de empleo de los trabajadores, ya que los trabajadores serán cada vez mas desplazados si es que no se les ofrece un trabajo alternativo para cubrir sus puestos ya desplazados.

Justamente durante este proceso de automatización se comienza a hablar del *desempleo tecnológico*, esto citando a Wendell Wallach¹⁸ significa que “la tecnología mata más empleos que los que produce. Mientras que este miedo se ha considerado una falacia ludita durante los últimos 200 años, ahora se está convirtiendo en una cruda realidad. Los robots, la impresora 3D y otras tecnologías emergentes están impulsando el desempleo tecnológico y la disparidad de la riqueza mundial”. (Wallach, 2016)

2.2.2 Desempleo Tecnológico

Entendiendo el término de *desempleo tecnológico*, existiría una relación directa entre el aumento del desempleo y la incorporación y uso de las tecnologías de Información y Comunicación, por lo cual el futuro de los trabajadores se encontraría en peligro por el reemplazo de estas tecnologías.

¹⁸ Información extraída de la página web (Wallach, 2016): <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16595834>

Bill Gates, creador de Microsoft. Asegura que el trabajador que realice tareas monótonas y repetitivas desaparecerá. Ya que sus labores serán automatizadas o serán integradas a procesos amplios que necesitarán calificación superior, es decir, conocimiento. Por lo cual, la alternativa para los trabajadores es capacitarse para ser una parte inteligente del proceso, disminuyendo de esta forma su probabilidad de ser reemplazado. (Gates, 1999)

Sin embargo para las empresas la situación es inversa a la de los trabajadores ya que ahorran en contratación de mano de obra. Estas compañías que invierten en tecnologías incrementan sus utilidades en grandes cantidades gracias a la rebaja de los costos por concepto de contratación de trabajadores.

En conjunto con esto, las empresas también están avanzando de forma paulatina para poner fin al uso del papel en sus oficinas. Lo que también los conlleva a un ahorro en costos, ya que realizar operaciones administrativas en un sistema digital es más rápido y sencillo. La disminución en la utilización de éste hace que se reduzcan los costos, que disminuya el tiempo de espera para ciertos análisis empresariales, además de que implica una menor utilización de trabajadores. (Gates, 1999)

A continuación se muestra un gráfico que demuestra la relación entre la contratación de empleados y el aumento de ingresos en dos eras diferentes para la tecnología, en los años 90 que fueron representados por grandes empresas como GM, Ford y Chrysler que generaron 36.000 millones de dólares en ingresos y contrataron a más de un millón de trabajadores. Mientras que por el otro lado tenemos la era actual, representada por las grandes empresas de tecnologías de Información y Comunicaciones - Apple, Facebook y Google- las cuales generaron más de un billón de dólares en ingresos y solo tienen alrededor de 137.000 trabajadores (Wallach, 2016).

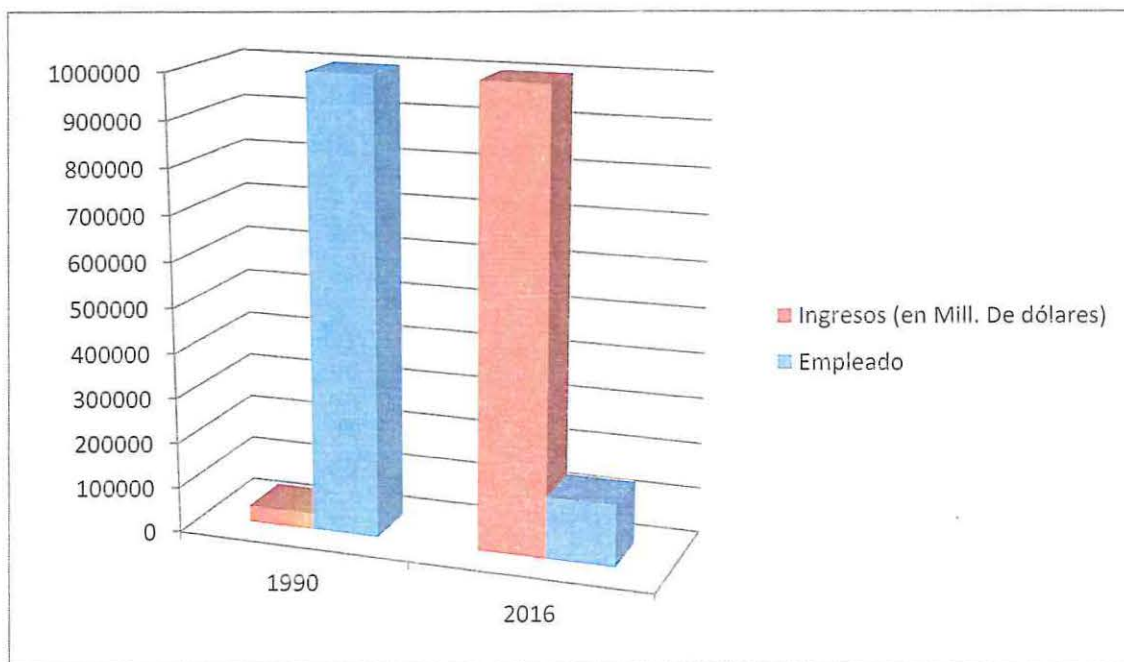


Ilustración 7 Medición de ingresos y empleados en dos estados tecnológicos diferentes

*Fuente: (Wallach, 2016)
Elaboración propia*

En este gráfico, se puede analizar qué tal como se explica en el texto la Carrera contra la Máquina¹⁹ la tendencia actual es claramente a desplazar al humano de sus labores, por máquinas y robots más rápidos y eficaces, que significan para la empresa ahorro en costos, menores pérdidas y así maximizar las utilidades. Estas grandes empresas son grandes representantes de la era pasada y la nueva era de las Tecnologías de Información.

No obstante, las empresas del mundo no sólo han aumentado sus ingresos, sino también la producción, causa principal del aumento de sus utilidades. Según un estudio realizado por Conner Forrest²⁰, los chinos, a pesar de su contingente inmenso de fuerza laboral, están reemplazando trabajadores por robots y, como ejemplo, en las factorías robotizadas, la producción por persona ha aumentado de 8.000 piezas a 21.000 piezas. Un aumento del 162,5 %, mientras la tasa de productos defectuosos cayó del 25 % a menos del 5 %".

¹⁹ Información extraída del Libro La Carrera contra la Máquina de (Erik Brynjolfsson, 2013).

²⁰ Información extraída del estudio realizado por (Forrest, 2015) publicado en la página web: <https://www.techrepublic.com/article/chinese-factory-replaces-90-of-humans-with-robots-production-soars/>

En este aspecto, el desplazamiento de trabajadores por robots esta recién comenzando a tomar poder según el poskeynesiano Paul Davidson²¹ quien señala que cerca de 1,2 millones de robots avanzados se comenzarán a utilizar en los EE. UU para el 2025, en gran parte debido a que muchas de sus tareas se pueden automatizar con grandes ahorros de costos como se ha demostrado previamente.

2.2.3 Desempleo Tecnológico en Chile

La situación para nuestro país no es diferente ya que un estudio realizado por la Consultora McKinsey²² indica que en Chile 3,2 millones de empleos podrían ser reemplazados por sistemas automatizados en los próximos 20-40 años. Medida que le permitirá a las empresas grandes ahorros: US\$9 mil millones en el retail, US\$6 mil millones en la industria. Sin embargo estos ahorros dejarían al 50% de los trabajadores chilenos sin trabajo al ser reemplazado por máquinas.

El informe ofrece estimaciones de los trabajos más expuestos a ser ejecutados por desarrollos tecnológicos inteligentes y también evalúa como impactarán las nuevas tecnologías país por país, ya que el estudio mide el impacto de la automatización en 54 países. En términos globales su análisis sostiene que la mitad del trabajo actual estará automatizado para 2055, proceso que se puede adelantar o atrasar 20 años dependiendo de diversos factores. En el caso de nuestro país, el estudio calcula que en el sector retail el 51% del trabajo que allí se realiza tiene el potencial de ser automatizado, lo que eventualmente podría producir una pérdida de hasta 800 mil empleos. En las manufacturas el potencial de automatización es del 61% lo que se traduce en 600 mil trabajos y en el área de administración y sector público el reemplazo por sistemas automáticos puede afectar al 40% del trabajo que hoy ofrece: 235 mil empleos.

Las áreas de trabajo que serán afectadas por esta baja según el estudio serán el retail, áreas de tareas administrativas, recopilación de datos, también en el área de la salud o las finanzas, es decir, los trabajos más afectados son los que actualmente poseen cierto grado de rutina en sus labores, rutina que perfectamente podrá ser cumplida por una máquina.

²¹ Información extraída del estudio realizado por (Davidson) publicado en la página web: <https://www.usatoday.com/story/money/2015/02/09/bcg-report-on-factory-robots/23143259/>

²² Información extraída del estudio realizado por el Centro de Investigación Periodística (CIPER), publicado en la página web: <http://ciperchile.cl/2017/02/13/estudio-preve-que-el-50-de-los-trabajadores-chilenos-sera-reemplazado-por-maquinas/>

A continuación, se muestra el ranking de las labores con más probabilidades de ser desplazadas por un robot en el futuro, así como también las que menos probabilidades presentan. Este ranking se basa en el programa²³ basado en la investigación realizada por Carl Benedikt Frey y Michael A. Osborne de la Universidad de Oxford, en conjunto con datos recopilados de la Oficina de Estadísticas Laborales para proporcionar información adicional sobre los trabajos del estudio. Cabe mencionar que este estudio se encuentra actualizado al año 2016.

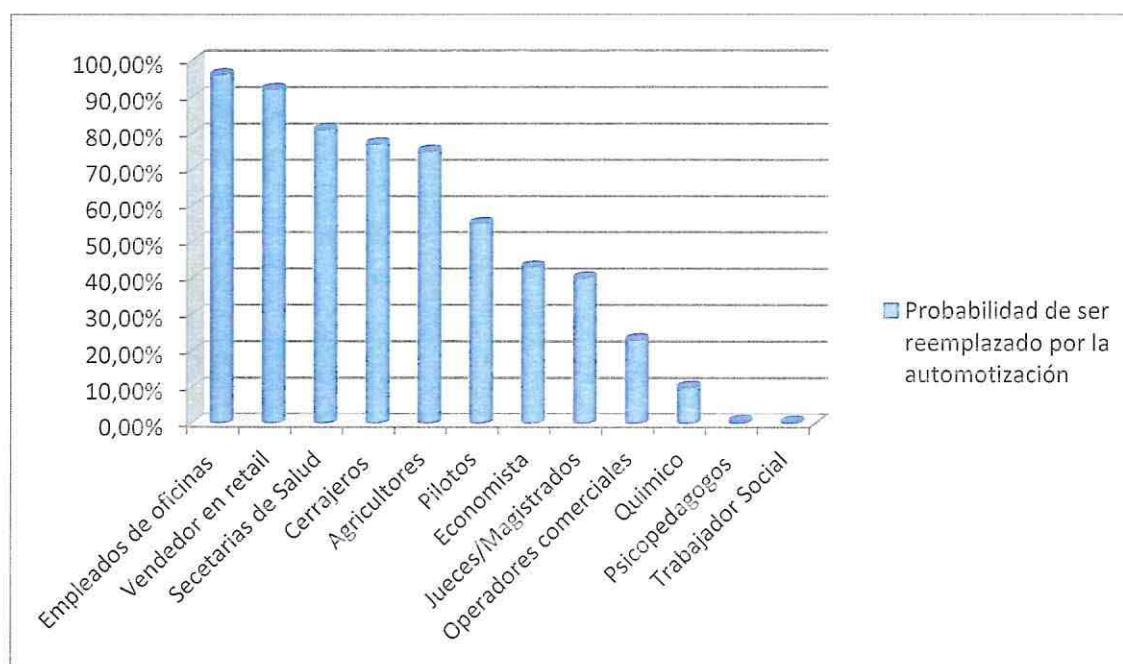


Ilustración 8 Análisis porcentual de reemplazo según empleos

Fuente: (Carl Benedikt Frey & Michael A. Osborne, 2013)

Elaboración propia

Un factor importante que influye directamente en la decisión de las empresas de invertir en estas nuevas tecnologías, es el ahorro que generaran en base a la cantidad de salarios que se ahorrarían.

En Chile las cifras que entrega el informe son, en la industria de retail y el comercio en general se ahorrarían en salarios US\$9 mil millones si reemplazara el 51% de los trabajos que tienen el

²³ El programa señalado se encuentra en la web <https://willrobotstakemyjob.com/>

potencial de ser automatizados; la industrias manufactureras se ahorrarían US\$6 mil millones y el sector administrativo y público gastarían US\$10 mil millones menos en salarios. A nivel nacional el ahorro en remuneraciones sería de US\$41 mil millones.

Sin embargo, pese al atractivo ahorro en salarios que presenta esta medida, esta alta tasa de desempleo afectaría directamente a las personas desempleadas que no tendrán recursos económicos para solventar sus necesidades, lo que significa que tienen que reducir su nivel de consumo al no tener el dinero para acceder a los productos. Esto genera una baja en la demanda de productos, por lo cual la oferta sería mayor y las empresas se verían en la necesidad de detener su producción por esta brecha, así como también a bajar los precios de sus productos. Lo que conlleva a frenar la actividad económica del país.

Adicionalmente, si una persona pierde su empleo, no sólo ella deja de recibir dinero sino también el estado, ya que se deja de percibir los pagos sociales e impuestos por esa persona. A esto también se le suma el gasto que debe realizar el estado para subsidiar a esa persona durante el desempleo.

Cabe destacar además que el desempleo no sólo genera consecuencias económicas sino que también sociales ya que las personas abducidas a una ociosidad forzosa presentan niveles de frustración, desmotivación y autoestima. Así como también presentan un aumento en la violencia al no poder permitirse ciertas regalías para sí mismo, y ese aumento de la violencia genera desinterés en el individuo de invertir en educación y lo induce a la delincuencia. Mientras que a nivel macroeconómico, los altos niveles de violencia y delincuencia generan una baja en la inversión extranjera.

Todas estas consecuencias son bastantes preocupantes considerando los resultados del Informe que indican que a nivel país son 3.2 millones los empleos que pueden ser automatizados, lo que representa el 49% del total de trabajo que hoy se ofrece en el país. En naciones más desarrolladas, como el caso de Estados Unidos, el impacto de la automatización es levemente más bajo: 46% del empleo actual. Sin embargo en México el informe McKinsey estima que los Software y Sistemas de inteligencia artificial están en condiciones de hacer el 52% del trabajo

que existe hoy en ese país, mientras que en los países vecinos como Perú ese porcentaje llega al 53%, en Brasil al 50% y en Argentina al 48%. (CIPER, 2017)

La utilización de estas plataformas electrónicas, obligaran a los trabajadores a capacitarse en el uso de estas tecnologías, así como también aprender el manejo de datos e información que se guarda y emite en estas plataformas y finalmente la interpretación de estos datos para usos administrativos y financieros. Los trabajadores se verán en la necesidad de desarrollar estas nuevas habilidades para insertarse en el nuevo mercado laboral. (Gates, 1999)

2.3 Gobierno Electrónico.

El Gobierno Electrónico (GE), E-gobierno, E-government, E-gov o Gobierno Digital es definido según la OCDE²⁴ como el uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC's), particularmente la Internet, como una herramienta para alcanzar un mejor gobierno.

Según el Banco Mundial²⁵: “El e-gobierno se refiere al uso por las agencias del gobierno de las tecnologías de información (tales como redes, Internet, y computadoras móviles) que tienen la capacidad de transformar las relaciones con los ciudadanos, las empresas, y con el propio gobierno.”

El Gobierno Electrónico sirve para entregar:

- a) **Transparencia y rendición de cuentas.** Gracias a la creación de portales públicos es posible publicar los gastos de los funcionarios públicos y saber en qué se invierten los recursos.
- b) **Servicios en Línea.** Es posible gestionar muchos trámites gubernamentales a través de sitios electrónicos, los cuales abaratan los costos y los tiempos de los ciudadanos, pues están siempre disponibles, sin filas.
- c) **Participación ciudadana.** Es posible realizar muchas consultas al público sobre su parecer en temas de interés general. También se pueden elaborar buzones de quejas y sugerencias para mejorar los servicios.
- d) **Capacitación y Educación a Distancia.** Muchos organismos públicos y privados utilizan Internet para capacitar a sus funcionarios y usuarios.

Para el año 2011 y en este contexto de búsqueda de optimización de los recursos, a través del uso de estas plataformas electrónicas para cumplir los objetivos gubernamentales y a la vez facilitar el comercio a través de la recopilación de información vía internet, es que se comienza a ver luces del Software SIDEMAR, el que permitiría realizar los procesos de recopilación de información a la Aduanas de Chile y, así, facilitar el intercambio de mercancías optimizando los

²⁴ Información extraída del estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), link: https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/5/39255/gobierno_electronico_anaser.pdf

²⁵ Información extraída del estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), link: https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/5/39255/gobierno_electronico_anaser.pdf

tiempos y plazos de los procesos necesarios para llevar a cabo las importaciones y exportaciones, cumpliendo también con uno de los propósitos de la OCDE.

2.3.1 Contexto Nacional e Internacional de la Implementación de SIDEMAR

Chile es considerado como uno de los países más estables en términos políticos y económicos de América, junto con una democracia estable que lo ha llevado a ser un país atractivo con el cual mantener relaciones internacionales de negocios.

Chile actualmente posee 26 acuerdos comerciales vigentes, el primero firmado en 1993. Estos acuerdos son de relaciones bilaterales, así como también multilaterales. (Ver Tabla 1)

Ilustración 9 Acuerdos Comerciales Vigentes de Chile

<u>Parte Signataria</u>	<u>Tipo de acuerdo</u>	<u>Entrada en vigencia internacional</u>
Bolivia	Acuerdo de Complementación Económica	1993 - Abril 06
Venezuela	Acuerdo de Complementación Económica	1993 - Julio 01
Mercosur ²⁶	Acuerdo de Complementación Económica	1996 - Octubre 01
Canadá	Acuerdo de Libre Comercio	1997 - Julio 05
México	Acuerdo de Libre Comercio	1999 - Julio 31
Centroamérica ²⁷	Acuerdo de Libre Comercio	2002 - Febrero 14
Unión Europea ²⁸	Acuerdo de Asociación	2003 - Febrero 01
Estados Unidos	Acuerdo de Libre Comercio	2004 - Enero 01
Corea del sur	Acuerdo de Libre Comercio	2004 - Abril 02
EFTA ²⁹	Acuerdo de Libre Comercio	2004 - Diciembre 01
China	Acuerdo de Libre Comercio	2006 - Octubre 01
P4 ³⁰	Acuerdo de Asociación Económica	2006 - Noviembre 08
India	Acuerdo de Alcance Parcial	2007 - Agosto 17

²⁶ Mercosur: Integrado por Argentina, Paraguay, Venezuela, Brasil y Uruguay. Chile participa como país asociado.

²⁷ Centroamérica: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

²⁸ Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia.

²⁹ EFTA: Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

³⁰ P4: Chile, Nueva Zelandia, Singapur y Brunei Darussalam.

Japón	Acuerdo de Asociación Económica	2007 - Septiembre 03
Panamá	Acuerdo de Libre Comercio	2008 - Marzo 07
Cuba	Acuerdo de Complementación Económica	2008 - Junio 27
Perú	Acuerdo de Complementación Económica	2009 - Marzo 01
Australia	Acuerdo de Libre Comercio	2009 - Marzo 06
Colombia	Acuerdo de Libre Comercio	2009 - Mayo 08
Ecuador	Acuerdo de Complementación Económica	2010 - Enero 25
Turquía	Acuerdo de Libre Comercio	2011 - Marzo 01
Malasia	Acuerdo de Libre Comercio	2012 - Febrero 25
Vietnam	Acuerdo de Libre Comercio	2014 - Enero 01
Hong Kong SAR	Acuerdo de Libre Comercio	2014 - Octubre 09
Tailandia	Acuerdo de Libre Comercio	2015 - Noviembre 05
Alianza del Pacífico	Protocolo Comercial	2016 - Mayo 01

Ilustración 9: Acuerdos Comerciales Vigentes de Chile

Fuente: (Direcon)

Año: 2017

Estos acuerdos han abierto las puertas de Chile al mundo para la cooperación e intercambio de bienes y servicios, siendo también partícipe de diversas organizaciones internacionales relacionadas con el comercio y la cooperación entre países. Entre las que se encuentra la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), en la cual Chile fue miembro observador durante más de una década antes de que se le hiciese en Mayo del 2007 la invitación a iniciar el proceso de acceso.

La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) es una Organización intergubernamental que reúne a 34 países comprometidos con las economías de mercado y con sistemas políticos democráticos, que en su conjunto representan el 80% del PIB mundial.

Según la DIRECON³¹: “La OCDE es una Organización en la que los países comparan, intercambian experiencias en políticas públicas, identifican mejores prácticas, promueven decisiones y recomendaciones, y mediante esos y otros instrumentos legales, acuerdan y se comprometen con estándares de alto nivel técnico y avanzada voluntad política. Para ello, el diálogo, el consenso, las evaluaciones y las revisiones entre pares conforman el núcleo del trabajo de la OCDE, la que constituye una de las fuentes más grandes y confiables a nivel internacional en los ámbitos de las estadísticas y de la información económica y social”.

Es decir esta organización trata de entender y descifrar las conductas que generan los cambios sociales y económicos a través de las experiencias de los miembros, mientras que a su vez se busca trabajar en esas conductas para mejorar el comercio y la participación en la globalización. Todo esto mediante la fijación de estándares internacionales.

Todo lo previo, obliga a Chile desde el inicio de su participación como miembro observador de la OCDE hasta finalmente su adhesión en el 2010 que lo convierte a Chile en el primer país de América del Sur miembro de la organización. Para cumplir esto el país comenzó a alinear sus políticas y comprometerse a trabajar en el avance de diferentes áreas como el medio ambiente, educación, corrupción, tecnologías de información y comunicación (OCDE, 2010)³². Es precisamente en el marco de esta última donde se comienza a trabajar en el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación para facilitar el comercio mundial mediante la agilización de los procesos de Importación y Exportación, esto buscando facilitar estos procesos para realizarlos de manera más rápida y eficaz.

³¹ Información extraída de la página oficial de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, link: <https://www.direcon.gob.cl/ocde/>

³² Información extraída de la página oficial de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), link: <http://www.oecd.org/chile/chileprimerpaissudamericanomiembrodelaoecd.htm>

2.4 SIDEMAR

El proceso de emisión del documento BL desde el Freight Forwarder a la Aduana, presenta un cambio en el medio de transmisión en Marzo del año 2015 cuando se reemplaza el envío físico del documento por la transmisión electrónica del documento a través del Sistema para Documentación Electrónica Marítima (SIDEMAR), esto aplica para todos los Bill of Lading que deriven de un BL Máster (Aduanas, 2014)³³. Este cambio surge como respuesta a la nueva era tecnológica y su uso para facilitar la comunicación y transmisión de documentos en el comercio electrónico, al ser más rápida y efectiva esta vía de transmisión.

El Sistema para Documentación Electrónica Marítima, en adelante, SIDEMAR, se utiliza para la confección, envío, recepción de respuestas, carga de documentos, etc., de Manifiestos Electrónicos Marítimos por parte de clientes del Servicio Nacional de Aduanas. (Servicio Nacional de Aduana Subdirección Informática, 2011)³⁴

2.4.1 Implementación del Software

El Sistema para Documentación Electrónica Marítima SIDEMAR, tiene como función la confección, envío, recepción de respuestas, carga de documentos, etc., de Manifiestos Electrónicos Marítimos por parte de clientes del Servicio Nacional de Aduanas

Su implementación se llevó a cabo durante el 2012 en conjunto con la **Resolución N°7591/02.10.2012 DNA**, la cual aprueba las Normas sobre la Presentación Electrónica del Manifiesto de Carga de Ingreso por vía Marítima. (Servicio Nacional de Aduanas, 2015)

Sin embargo, la transmisión electrónica de Bill of Lading Hijos y Nietos, entra en vigencia en el año 2014, y en 2015 con la **Resolución N°5710/10.10.2014 DNA** se comienza la transmisión para las Aduanas de Valparaíso y San Antonio, Aduanas con las cuales más trabaja el Embarcador DSV.

³³ Información extraída de la página oficial del Servicio Nacional de Aduanas, link: <https://www.aduana.cl/resolucion-exenta-n-5710-10-10-2014/aduana/2014-10-13/100311.html>

³⁴ Información extraída del Manual de Usuario Versión 2.2.6 Sistema para documentación electrónica marítima SIDEMAR realizado por el Servicio Nacional de Aduana en el año 2011.

Tabla: Avance gradual de Implementación de Trasmisión Electrónica.

Aduana de Talcahuano	1 de noviembre de 2014
Aduana de Antofagasta y Tocopilla	1 de diciembre de 2014
Aduana de Arica e Iquique	1 de enero de 2015
Aduana de Valparaíso	1 de marzo de 2015
Aduana de San Antonio	1 abril de 2015

Ilustración 10 Avance gradual de Implementación de Trasmisión Electrónica

Fuente: (Servicio Nacional de Aduanas, 2015)

2.4.2 Proceso de Trasmisión

El proceso de Trasmisión Electrónica del Manifiesto y Bill of Lading (Conocimiento de Embarque) se realiza mediante dos etapas según lo que dicta el Servicio Nacional de Aduanas³⁵:

A. Etapa Encabezado del Manifiesto

- Encabezado del manifiesto debe ser presentado por la Agencia de Naves (Naviera) o por el transportador efectivo.
- Una vez validado y aceptado el Encabezado del Manifiesto, se podrá comenzar a transmitir los B/L que componen el manifiesto.

B. Etapa Mensaje conocimientos de embarque o B/L

- Los B/L deben ser presentados por sus propios emisores, Agencias de Naves en caso del Master Bill of Lading y los Freight Forwarders en el caso del House Bill Of Lading.
- Una vez aceptados los B/L máster, se podrán comenzar a transmitir los B/L hijos que derivan de éstos.
- Una vez aceptados los B/L hijos, se podrán comenzar a transmitir los B/L nietos que derivan de éstos.

³⁵ Información extraída del documento Manifiesto Marítimo Electrónico de Ingreso del Servicio Nacional de, link: https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20070416/asocfile/20070416191902/presentacion_enero_2015.pdf

- Los mensajes de los B/L se asignan computacionalmente al encabezado al que hacen referencia, componiendo de esta forma el manifiesto.
- Conformación del manifiesto: Arribo o zarpe efectivo. Se asigna fecha de presentación oficial y el número provisorio queda como definitivo.

Cabe destacar que este proceso de Transmisión Electrónica de los Bill of lading de importación lo realizaba la alumna, mientras que las Aperturas de Manifiestos los realizaba cada encargado de Operaciones.

2.4.3 Plazos de Transmisión

Los plazos que entrega el Servicio Nacional de Aduanas para la transmisión electrónica de los Documentos son:

Manifiesto de Ingreso

- *Encabezado:* 7 días corridos de anticipación a la fecha de arribo estimado de la nave.
- *B/L máster:* 48 horas corridas previas al arribo estimado de la nave.
- *B/L hijos:* 24 horas corridas previas del arribo estimado de la nave ó dentro de las 24 horas corridas siguientes al envío del B/L del cual deriva.

Anulaciones, modificaciones y aclaraciones al B/L

- *Anulaciones:* Las anulaciones se pueden llevar a cabo sin restricciones antes del arribo efectivo de la nave. Sin embargo una vez conformado el manifiesto, los B/L requerirán de autorización previa de la Aduana.
- *Modificaciones:* Las modificaciones pueden ser transmitidas antes del arribo efectivo de la nave, es decir antes de su conformación. Se puede modificar cualquier dato del B/L con excepción del identificador del mensaje.
- *Aclaraciones:* Una vez conformado el manifiesto, los cambios a los mensajes de B/L debe ser transmitido mediante una aclaración. Plazo: 7 días siguientes al zarpe de la nave.

Las anulaciones, modificaciones y aclaraciones aceptadas se actualizan de forma automática en el manifiesto publicado en la Web de Aduanas.

Una vez automatizado el medio de transmisión es necesario analizar y reconocer el proceso de adaptación y cambio de un sistema de trabajo básicamente manual, en el que se basa la transmisión, a otro de base electrónica. Es decir, medir cómo impacta este nuevo sistema dentro de la empresa para los trabajadores, sus labores y tareas. Así también medir qué cambios o repercusiones pudo tener la inversión que realizó el país al implementar este nuevo sistema.

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO

El objeto de estudio, es el Comercio Internacional específicamente en el área de Servicios dentro de la empresa embarcadora DSV, en sus dependencias en Chile.

Para recabar la información se investigará el modo de trabajo de los involucrados, en conjunto con encuestas realizados a los trabajadores.

3.1 Estudio Microeconómico

Cuando se cambia la forma de trabajo manual a un método de trabajo automatizado, esto conlleva a una serie de cambios dentro de la empresa y para los trabajadores que realizan el proceso de transmisión dentro de la compañía. Para afrontar este cambio, los trabajadores deben de invertir tiempo para aprender a utilizar esta nueva herramienta. Además surgen cambios en el tiempo que se utiliza para realizar la transmisión ahora ya de forma electrónica, también en los plazos para cumplir los procesos, y su contribución en este nuevo proceso a cumplir con la misión de la empresa.

3.1.1 Tiempo de Capacitación en DSV

Los trabajadores del embarcador debieron asistir a un programa de capacitación previo a la implementación, esta capacitación consistió en un curso de 3 horas al cual debía asistir todo el personal del Departamento de Operaciones de la empresa.

Este curso fue impartido por profesionales de la Asociación Logística de Chile. Ésta asociación reúne a los operadores logísticos, freight forwarders y proveedores para la logística. E imparte cursos de capacitación a los trabajadores de los Freight Forwarder, entre esos cursos se encuentra el de manejo y uso de la plataforma electrónica SIDEMAR, el cual consiste en la presentación del Software de forma teórica, así como también realizar ejercicios de prueba junto a los trabajadores. (Editora Microbyte, 2015)

Para apoyar el proceso de funcionamiento e implementación el Servicio Nacional de Aduana decreta 3 meses de marcha blanca a partir de la fecha de implementación del nuevo sistema en cada Aduana del país.

3.1.2 Tiempo de esfuerzo (HH)

El tiempo de trabajo utilizado con el método antiguo para realizar la transmisión era sin duda mucho más alto que el nuevo sistema, ya que para transmitir el Mandato General era necesario esperar que todos las Aperturas de Manifiestos y House Bill of Lading le llegaran a la Naviera para que así recién este pudiese reescribir toda la información de los documentos y crear este Mandato.

Una vez que la naviera elaboraba este documento, debía enviarlo a la Aduana para el retiro de las mercancías. Es decir funcionaba como intermediario en el proceso de envío de información y documentos.

Por otro lado, el nuevo método de transmisión es mucho más rápido ya que la información se envía directamente desde el Freight Forwarder a la Aduana, y en el caso de la Naviera esta puede enviar sus documentos sin esperar el de los Embarcadores, de hecho es el Freight Forwarder quien ahora debe esperar la aceptación de la transmisión electrónica para así luego transmitir sus documentos a la Aduana, esto acelera el proceso de envío de información y documentos ya que al ser electrónico el envío, ya no se hace de manera doble la transmisión, es más directa al utilizar plataforma de la Aduana y no se utiliza intermediarios lo que agiliza el proceso y transparenta los costos en caso de multas.

Junto a esto, el proceso de modificación del Manifiesto o BL, se lleva a cabo mediante el Software SIDEMAR de forma rápida, siendo estas modificaciones aceptadas por la Aduana en minutos. Mientras que anteriormente esta labor se debía de hacer a través de documento impresos lo que significaba un mayor tiempo con las mercancías que se retrasaban en su retiro de las dependencias de la aduana, debiendo cancelar almacenaje y multas.

3.1.3 Productividad

Con la nueva transmisión la producción de los trabajadores también se ve alterada, previo a este cambio los trabajadores como ya se explicó realizaban la transmisión de forma manual, por lo cual el esfuerzo físico y psicológico era mucho más alto para los trabajadores con este método.

De esta forma las transmisiones que se alcanzaban a realizar de manera diaria eran muchos menores a las que actualmente se alcanza a transmitir mediante la vía electrónica. Los datos obtenidos de transmisiones electrónicas diarias posibles realizar durante una jornada laboral, era de 9 documentos diarios ya que el procedimiento conllevaba cerca de 1 hora para la elaboración del documento para una importación.

Por otra parte a través de la vía electrónica el proceso se lleva a cabo en un periodo de hasta 20 minutos por documento emitido, por lo cual en una jornada laboral diaria los trabajadores si se enfocan solo en la transmisión de este documento podrían llegar a emitir hasta 27 documentos.

3.2 Transmisión de HBL Manual

El proceso de transmisión del BL Hijo desde el embarcador hacia la Aduana, previo a la implementación de SIDEMAR se realizaba mediante la presentación del Documento físico ante la naviera en conjunto con la carta de responsabilidad y la Apertura de Manifiesto.

La Apertura de Manifiesto es el documento que da la autorización formal para que el Freight Forwarder (consignatario del Master Bill of Lading) proceda a ceder la potestad de las mercancías a los consignatarios finales (House Bill of Lading) (Agencia Marítima Green Andes).³⁶ Es decir, anula su manifiesto, y se hace efectiva la información que entrega el embarcador en el documento. La información entregada debe contener la referencia de los BL Hijos en que se desglosara el máster en conjuntos de los datos de la carga.

La carta de responsabilidad es un documento que acompaña al formulario de apertura de manifiesto y es requisito para la aceptación del documento. Este también debe señalar el almacén donde se debe declarar la mercancía para su retiro según la preferencia del cliente ya que las navieras por defecto manifiestan las cargas a determinados almacenes. Esta carta detalla que la empresa Freight Forwarder asume la responsabilidad sobre la carga, sus trámites legales y comerciales. (Agencia Marítima Green Andes)³⁷

³⁶ Información extraída de la página oficial de la Agencia Marítima Green Andes, link: <http://www.greenandes.cl/proceso-apertura>

³⁷ Información extraída de la página oficial de la Agencia Marítima Green Andes, link: <http://www.greenandes.cl/proceso-apertura>

Por último, el documento físico de la transmisión del BL debe tener los datos de individualización de la carga, es decir, toda la información del Shipper que es quien envía la carga, el Consignatario que es el cliente del Embarcador a quien va dirigida la carga y el conjunto de datos referente a la información a la mercancía, como su peso y cubicación, así también como los datos de los Puertos de Embarque y desembarque respectivamente.

Todos estos documentos eran enviados por el Freight Forwarder para la Agencia Marítima, y esta última re-coleccionaba todas las cartas de apertura de Manifiesto de los contenedores, de todos los Freight Forwarder y presentaba como Naviera un único documento impreso que contenía toda la información en un Manifiesto General.

CAPÍTULO IV INVESTIGACIÓN & RESULTADOS

Terminados los estudios micro y macroeconómicos, se presentaran los siguientes resultados de la medición de la Implementación del Software tanto para nuestro país como para la compañía:

Debido a esta implementación del Sistema, los procesos de recolección de información por parte de la Aduana se realizan en menor tiempo, lo que agiliza el proceso de internación de mercancías al país, haciendo esta labor de manera más rápida y efectiva, con menores errores y por consecuencia menos trabajo doble para los operarios al tener que revisar y checkear documentos reiteradas veces.

Gracias a que ahora esta transmisión se hace de forma electrónica, el proceso se realiza de forma más rápida lo que implica que se necesita de menos operarios para realizar la misma producción, esto obliga a las empresas nacionales a tomar dos caminos, despedir personal y mantener la misma cantidad de transmisiones y emisiones de documentos o por el contrario producir más al mismo costo manteniendo así su cantidad de empleados.

Las compañías que deciden desvincular a sus empleados obedecen a que prefieren los menores costos a consecuencia de esta automatización de los procesos. Decisiones que impactan en la economía nacional al aumentar las tasas de desempleo producto de las desvinculaciones. El informe de la consultora Mckinsey comprueba que si este fenómeno de reemplazo de los trabajadores por las nuevas tecnologías continúa, las consecuencias pueden ser graves y terminar con la mitad de los empleos actuales que existen en menos de 50 años.

Sin embargo los resultados para las empresas en términos globales y gracias a esta disminución de contrataciones laborales, le podrían significar un ahorro en salarios no menor de US\$41 mil millones a nivel nacional. Cifra que desglosada corresponde a la industria de *retail* y el comercio un ahorro en salarios US\$9 mil millones al reemplazar el 51% de los trabajos que tienen el potencial de ser automatizados; la industria manufacturera se ahorraría cerca de US\$6 mil millones y el sector administrativo y público gastaría US\$10 mil millones menos en salarios.

A esto se suma también lo que significa trabajar con sistemas automatizados, los cuales tienen menos probabilidad de cometer errores en los procesos, así también concluye el estudio por

McKinsey Global Institute³⁸, el cual asegura que no sólo los menores costos de la automatización en temas salariales es lo que conllevan a este reemplazo sino que también características más humanas, tales como que estos no van a huelga, no necesitan vacaciones, no cometen errores, no les afecta su entorno emocional , estas características hacen muy probable que este cambio ocurra.

Por otro lado se encuentran los resultados de las compañías que escogen la otra alternativa y deciden mantener a sus empleados pero a cambio incrementar la producción de estos gracias a estas nuevas tecnologías, el estudio de Conner Forrest llego a la estimación de que las empresas en China han incrementado la producción por persona de 8.000 piezas a 21.000 piezas, un alza del 162,5 %, así como también el porcentaje de productos defectuosos disminuyo del 25 % a menos del 5 %”.

Sin embargo, no todos los resultados de la automatización son positivos ya que generarán más desempleo si a los trabajadores no se les busca otra ocupación, generando así un desplazamiento de un casi 50% de los trabajadores activos de la población chilena. Esto dejara consecuencias económicas y sociales tanto para el país así como también para el individuo.

En el caso de la empresa DSV, esta optó por capacitar a todos sus trabajadores para conocer y aprender a manejar estas nuevas tecnologías. Gracias a esta medida, la compañía presento un aumento en la eficacia, la rapidez y la producción de documentos a través de esta nueva plataforma, el aumento de su producción fue de casi el triple de lo que se alcanzaba a emitir de forma manual. Así como también la comunicación y respuestas por parte del Servicio Nacional de Aduanas respecto a los documentos, también se hizo más rápida y efectiva. En conjutno con esto, la empresa también se ahorra en costos de impresión de documentos y eliminación de la duplicidad de estos.

La Consultora McKinsey estima que, por una parte, la automatización elevará los niveles de productividad, haciendo que las empresas mejoren sus resultados y la calidad de sus productos y la velocidad con que los hacen. Lo que significaría que a nivel global se prevé que la

³⁸ Información extraída del estudio realizado por el Centro de Investigación Periodística (CIPER), publicado en la página web:
<http://ciperchile.cl/2017/02/13/estudio-preve-que-el-50-de-los-trabajadores-chilenos-sera-reemplazado-por-maquinas/>

automatización hará crecer la productividad entre un 0.8 y un 1.4% anual, una cifra asombrosa si se considera que, según estimaciones de McKinsey, la productividad que generó la máquina de vapor entre 1850 y 1910 fue de un 0.3% anual; y que la productividad que generaron los computadores y la inteligencia artificial entre 1995 y 2005 fue de 0.6% anual.

Respecto a las interrogantes presentadas al comienzo de este informe, es posible responder lo siguiente luego de este análisis.

- ¿Cuáles son las causas que motivan estos nuevos cambios en desarrollo tecnológico?
¿Responden a alguna exigencia internacional?

Cabe reconocer que Chile desde hace varias décadas comenzó a trabajar en una iniciativa llamada Gobierno electrónico con el fin de trabajar en el desarrollo de la TIC que busca recopilar datos y analizarlos a través de plataformas electrónicas que permitan la comunicación entre el gobierno y todos los habitantes, este fue uno de los primeros pasos en el uso y desarrollo de las tecnologías de información.

Estos resultados de la investigación demostraron que Chile ha comenzado a trabajar en TICs desde antes de su adhesión a la OCDE con el fin de comenzar a cumplir con estándares internacionales que ayudan y facilitan el comercio Internacional y ser así considerado un país atractivo tanto como para inversión extranjera así como para mantener relaciones de intercambio económicos de bienes y servicios.

Además de responder a las exigencias de la era actual, donde el proceso de Globalización prácticamente nos obliga a estar conectados con el resto del mundo, ya que actualmente somos países dependientes de lo que sucede a nivel internacional, tanto económicamente así como política, social, cultural y tecnológicamente. Para el sector del Comercio Internacional, es relevante como estas tecnologías facilitan la comunicación y el envío de información relevante para llevar a cabo las operaciones internacionales.

- ¿Qué consecuencias presenta para las empresas y sus trabajadores estas nuevas tecnologías?

La implementación de estas nuevas tecnologías representan para las empresas un ahorro en tiempo de trabajo para creación y emisión del conocimiento de embarque y del manifiesto marítimo. No obstante no sólo presenta un ahorro de tiempo sino de costos ya

que al permitir aclarar o modificar los documentos en línea permite a la empresa corregir errores a tiempo y así cumplir a tiempo para llevar a cabo la desconsolidación de la carga y no tener que pagar multas por almacenaje y multas por no poder realizar el retiro de las mercancías hasta no presentar los documentos corregidos ante la Aduana.

Estos ahorros le permiten a la empresa un mayor crecimiento económico, por lo cual tienen la posibilidad de invertir esos capitales en nuevos proyectos. En el caso de la compañía DSV, con el aumento de su crecimiento han abierto una nueva sucursal en la ciudad de Concepción, lo que genera un aumento de empleos disponibles para los profesionales del Comercio Internacional, y para la compañía se traduce en búsqueda de aumentar su cartera de clientes actuales.

Para los trabajadores este cambio les significa una capacitación para el uso de este nuevo sistema, lo que a nivel profesional es un factor positivo que suman a sus competencias, ya que estas nuevas tecnologías cada vez son más utilizadas por todas las empresas, y en el caso puntual del SIDEMAR todos los embarcadores deben transmitir los documentos por esta vía de forma obligatoria, por lo cual aprender el uso y manejo de este sistema les genera a los trabajadores una ventaja frente a sus pares profesionales. En términos de carga laboral también les significa a los trabajadores un cambio positivo al agilizar el proceso de transmisión y la recopilación de los datos para la emisión del Conocimiento de embarque a través del uso del sistema automatizado.

- ¿Existe alguna relación entre el desempleo y el desarrollo de tecnologías?

Hoy en la minería, los grandes camiones mineros operan sin conductores, los robots reemplazan trabajos en profundidad, tanto en tierra como en el mar. los procesos automatizados desplazan miles de puestos de trabajo de control y distribución, pero, tal como en el pasado, son tecnologías que implican mayor eficiencia, ahorro de recursos, cambios en la forma del trabajo y, obviamente, también de quienes operan esas nuevas máquinas, todos hechos que las hace irrefrenable. (Universidad de Chile, 2016)

La implementación del uso de estas nuevas tecnologías están relacionadas con el alza del desempleo al reemplazar al trabajo y esfuerzo humano por las máquinas, el uso de estas tecnologías para la realización de las labores impacta en los empleos actuales. Según el

análisis existe una directa relación entre el aumento del uso de estas tecnologías y el alza del desempleo, ya que el estudio de la Consultora McKinsey prevé que es posible que casi la mitad de los empleos que existen actualmente podrían ser ejecutados por máquinas o sistemas de información, lo que significaría para el país una crisis tremenda si se concretara esta proyección, por lo cual se aconseja tomar medidas desde ahora para que estas nuevas tecnologías no signifiquen a una alza descontrolada del desempleo.

Estas medidas pueden ser, capacitar a sus trabajadores para el uso de estas nuevas tecnologías y no dejar obsoleto las facultades humanas para trabajar en conjunto las máquinas con el humano, así como también controlar esta alza a través de la creación de nuevas fuentes de trabajo. La descripción de los cargos presentara cambios, ya que se necesitara personal más capacitado en el manejo y uso de estas nuevas tecnologías. Así como también personal más capacitado en habilidades humanas, que son las características que ningún sistema puede igualar.

Sin embargo, Martin Ford no cree que la economía automatizada genere tantos empleos como los que destruye. Éste repara en que la tecnología actual es tan adaptable que no deja área donde las personas puedan refugiarse: las máquinas podrían hacer la mayor parte del trabajo, sobre todo los trabajos más repetitivos y monótonos. A diferencia de los trabajos que necesitan del razonamiento humano para llevarlo a cabo, tal como se muestra en el Ilustración número 7.

En la ilustración 6, para demostrar como va evolucionando el empleo con las nuevas tecnologías, comparaba dos industrias ícono de la economía estadounidense: General Motors (GM), la fabricante de autos que hasta los años 70 representaba el dominio industrial de ese país; y Google, símbolo de la nueva era informática y automatizada. En 1979, en la cúspide del poderío de GM, la empresa ofrecía 840 mil empleos. Ford puntualizó que Google, en cambio, nunca ha ofrecido *“ni un 5% de esa cantidad de trabajo y, sin embargo, genera un 20% más de beneficios. Es decir, Google es mejor negocio de lo que nunca fue GM. Y lo que yo creo es que en las próximas décadas la economía se va a parecer más a Google y menos a GM”*. (CIPER, 2017)

En conclusión, la nueva revolución tecnológica, genera a la empresa mucha más utilidades que la era antigua donde se utilizaba mas trabajadores, las compañías actuales

compiten a niveles tecnológicos muy avanzados, y en el futuro este avance tecnológico continuara avanzando de forma exponencial.

- Para la empresa en observación, DSV ¿Qué cambios se registraron con el nuevo Software SIDEMAR?

Los resultados obtenidos a nivel de la empresa son bastantes positivos, ya que como se mencionó la productividad de sus trabajadores aumentó, es decir aumenta los ingresos por los mismos costos. Este cambio le significó más tiempo a los trabajadores para realizar otro tipo de funciones relacionadas a sus labores algo que se traduce en que por cada trabajador la cantidad de importaciones a documentar y concretar ante la aduana aumenta, lo que para la empresa conlleva un aumento en el número de clientes a cargos por cada trabajador. En conjunto con esto, con el nuevo tiempo disponible, cada trabajador podía dedicar a hacer seguimiento más detallado y continuo de cada carga por cliente, con esto se evitan errores y se puede modificar los documentos con anticipación. Además de poder visitar a posibles futuros clientes y fidelizar a los ya existentes en la cartera de la empresa. Finalmente también los trabajadores retomaron las labores de orden y archivamiento de las carpetas categorizadas por cliente y fecha, tarea que habitualmente se pospone cuando hay muchas labores que cumplir, sin embargo gracias al nuevo tiempo disponible se pudo retomar esta tarea.

CONCLUSIÓN

Gracias a la investigación llevada a cabo para llegar a cumplir el objetivo propuesto, los resultados obtenidos del análisis demostraron que con el cambio de vía de transmisión del Conocimiento de embarque, se generaron cambios positivos para la empresa al producir un alza en la producción del documento y la transmisión de éste a la Aduana de forma directa y sin intermediario. El tiempo de transmisión también disminuyó ayudando a incrementar la rentabilidad de invertir en estas nuevas tecnologías, al disminuir el tiempo de transmisión y aumentar la productividad por cada trabajador, se demuestra que con menos trabajadores se puede producir más que sin el uso de estas tecnologías.

La empresa en observación, ha demostrado tener una estrategia de crecimiento tanto a nivel local como internacional, ya que luego de la implementación del Software opto por no despedir a sus trabajadores y aprovechar este aumento en la productividad individual de cada uno de ellos para ampliar su cartera de clientes, llegando en 2017 a abrir su tercera sucursal en nuestro país. Además gracias a la automatización de procesos, las compañías pueden tomar decisiones financieras más certeras en base a información real y actualizada gracias a estos sistemas, por lo cual sus negocios se hacen cada vez más rentables.

El lanzamiento del SIDEMAR significó para nuestro país un gran avance en el área de las Tecnología de Información y Comunicación, ya que esto demuestra ante la OCDE que Chile está trabajando para rebajar sus barreras del comercio de tipo no arancelarias, que está trabajando para ayudar a facilitar el comercio internacional que es el objeto de la creación de la OCDE. Esto ayuda a Chile en su posición como país atractivo para la Inversión extranjera, ya que estas tecnologías disminuyen las barreras no arancelarias del Comercio Internacional. Por lo cual, esto significa un posible aumento en el crecimiento económico del país.

Sin embargo, para disminuir las posibles consecuencias de la automatización en el aumento del desempleo, es necesario crear nuevos empleos que necesiten de mayor capacitación tecnológica, así como también crear nuevos empleos que premien el talento y la invención, como en el caso de las compañías como Google.

Como se ha visto, la verdadera revolución del siglo XX se ha dado en el ámbito de las tecnologías de la comunicación. Las fronteras casi han desaparecido, dando paso a lo que se ha

llamado la “aldea global”, toda ella informada todo el tiempo de lo que a otros les pasa. Se vive casi simultáneamente una guerra, un ataque terrorista, un descubrimiento científico, etc. (Wallach, 2016). Estas tecnologías son el futuro de la economía y también de los procesos de los negocios Internacionales que cada vez dependen más del uso de estas para el intercambio de la información y comunicación entre el comprador y el vendedor localizados en diferentes países del mundo, a través de la coordinación de los embarcadores que planifican el envío y la recepción de las mercancías. A través de la continua capacitación por parte de los trabajadores del Comercio Internacional, estos podrán afrontar la nueva era tecnológica y sacar provecho del uso de estas nuevas plataformas que entregan tantos beneficios para la agilización de los procesos y minimizar los errores de éstos.

REFERENCIAS

- Aduanas y Comercio. (2015). *Comercio y Aduanas*. Obtenido de <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioriyaduanas/113-que-es-comercio-internacional>
- Aduanas, S. N. (2014). *www.aduana.cl*. Recuperado el Junio de 2017, de <https://www.aduana.cl/resolucion-exenta-n-5710-10-10-2014/aduana/2014-10-13/100311.html>
- Agencia Marítima Green Andes. (s.f.). *www.greenandes.cl*. Obtenido de <http://www.greenandes.cl/proceso-apertura>
- Agencia Marítima Green Andes. (s.f.). *www.greenandes.cl*. Obtenido de <http://www.greenandes.cl/cartaresponsabilidad>
- Asociación Logística de Chile. (s.f.). *ALOG CHILE A. G.* Obtenido de <http://www.alog.cl/>
- Banco Mundial. (s.f.). Gobierno Electrónico y Gestión Pública. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- CIPER. (13 de 02 de 2017). *CiperChile*. Obtenido de Centro de Investigación Periodística: <http://ciperchile.cl/2017/02/13/estudio-preve-que-el-50-de-los-trabajadores-chilenos-sera-reemplazado-por-maquinas/>
- Davidson, P. (09 de 02 de 2015). *eltiempo*. Obtenido de <https://www.usatoday.com/story/money/2015/02/09/bcg-report-on-factory-robots/23143259/>
- Digital, A. (s.f.). *Aduanas Digital*. Obtenido de <https://aduanasdigital.gob.do/1900/07/08/el-conocimiento-de-embarque-bl-bill-of-lading/>
- DIRECON. (s.f.). <https://www.direcon.gob.cl/ocde/>. Obtenido de <https://www.direcon.gob.cl/ocde/>
- Direcon. (s.f.). *www.direcon.gob.cl*. Obtenido de <https://www.direcon.gob.cl/acuerdos-comerciales/>
- DSV. (2017). *DSV*. Obtenido de <http://www.dsv.com>
- Editora Microbyte. (13 de 04 de 2015). *Editora Microbyte*. Recuperado el 2017, de <http://www.emb.cl/negociosglobales/noticia.mvc?nid=20150413w15>
- EducarChile. (s.f.). *EducarChile*. Recuperado el 06 de 2017, de <http://www.educarchile.cl/ech/pro/app/detalle?ID=133373>

- Enciclopedia Financiera. (28 de Octubre de 2017). *Enciclopedia Financiera*. Obtenido de <http://www.enciclopediafinanciera.com/definicion-desempleo-estructural.html>
- Erik Brynjolfsson, A. M. (2013). *La carrera contra la Máquina*. Barcelona, España: Antoni Bosh Editor, S.A.
- Forrest, C. (30 de 07 de 2015). *techrepublic*. Obtenido de <https://www.techrepublic.com/article/chinese-factory-replaces-90-of-humans-with-robots-production-soars/>
- Gates, B. (1999). Los negocios en la era digital . 193- 200.
- Guerrero, M. (29 de 01 de 2016). *noticiaslogisticaytransporte.com*. Obtenido de <http://noticiaslogisticaytransporte.com/empresas/29/01/2016/dsv-completa-la-adquisicion-de-uti-worldwide/70005.html>
- Gutiérrez, e. a. (2005). *Gobierno electrónico en Chile, Desafíos, Perspectivas y Oportunidades*. Santiago.
- Leontief, W. (17 de 05 de 2016). *eltiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16595834>
- Meza, J. (13 de Abril de 2014). Recuperado el Marzo de 2017, de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-conocimiento-de-embarque-b-l-bill-of-lading>
- Ministerio de Economía. (05 de 02 de 2015). *teletrece*. Obtenido de <http://www.t13.cl/noticia/actualidad/nacional/chile-es-el-pais-con-menor-inversion-en-investigacion-y-desarrollo-de-la-ocde>
- OCDE. (s.f.). *Gobierno Electrónico y Gestión Pública*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- OCDE. (11 de 01 de 2010). *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*. Recuperado el 2017, de <http://www.oecd.org/chile/chileprimerpaissudamericanomiembrodelaoecd.htm>
- Profesor en Línea. (s.f.). *Profesor en Línea*. Recuperado el 06 de 2017, de <http://www.profesorenlinea.cl/universalhistoria/RevolucionIndustrial.htm>
- Servicio Nacional de Aduana Subdirección Informática. (2011). *MANUAL DE USUARIO Versión 2.2.6*.
- Servicio Nacional de Aduanas. (Enero de 2015). *MANIFIESTO MARÍTIMO ELECTRÓNICO DE INGRESO*. Recuperado el Enero2017, de

https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20070416/asocfile/20070416191902/presentacion_enero_2015.pdf

Universidad de Barcelona. (Marzo de 2017). <http://www.comercio-exterior.es>. Recuperado el Marzo de 2017, de <http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+l-B+p-717+pag-/Diccionario+de+comercio+exterior/bill+of+lading.htm>

Universidad de Chile. (11 de 10 de 2016). *Radio Universidad de Chile*. Obtenido de <http://radio.uchile.cl/2016/10/11/las-nuevas-tecnologias-y-su-impacto-en-el-empleo/>


Vizer, E. A. (2011). El sujeto móvil de la aldea global. Tendencias en la sociedad mediatizada. *Revistas Científicas Complutenses*, 43.

Wallach, W. (17 de 05 de 2016). *eltiempo*. Recuperado el 06 de 2017, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16595834>

ANEXOS

Anexo 1: Borrador de House Bill of Lading, emitido por el embarcador.

Fuente: DSV

Shipper VARIOUS SUPPLIERS / CONSOLIDATION FROM DSV AIR & SEA MARSEILLE PARC DES AYGALADES BATIMENT 9 13014 MARSEILLE France		COPY		Ref. No. EXPO024936	
Consigned to order of JEROME ALBERT VIRGILE DARGENT CAMILO HENRIQUEZ 146 LAURATO Chile		Carrier Ref. CFR160642 Reference No. SEXPO024936 NON-NEGOTIABLE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING EXCEPT UNDER BLMFG COMBIL CONBILL			
Notify party address				Carrier DSV Ocean Transport A/S Hovedgaden 830 DK-2640 Hedehusene Denmark	
Percentage by FOG-SUR-MER, FRANCE		Port of loading FOG-SUR-MER, FRANCE		Original Bill Required at Destination	
Gross weight MSC MICHELA / MC722A		Place of delivery SAINT-QUENTIN-FALLAVIER, FRA		Freight payable 3 (three)	
Place of destination CORONEL, CHILE		Quantity and description of goods 1 x 20GP_50 CONTAINER 5TC 8 Pallet(s) MATERIEL AGRICOLE		Gross weight, kg, Measurement, m ³ 2465.8 KG	
Marks and Nos. Container Seals MEDU2964360 914174 6 PLT - 2465.8 KG - GEN - MATERIEL AGRICOLE		Type 20GP_50		Volume(M3) Packages Mode 0 6 PLT CY/CY*	
INCOTERM: SHIPPED ON BOARD				*Shipper Load and Count Continuation Page Follows...	
Receiver's address For delivery, all parties please apply to DSV Air & Sea S.A. - 1962 Calle Andres Bello 2687 of.1402 Piso 14 Edif. Pacifico Las Condes Santiago 7550611 Chile Phone: +5666224831900 Fax: +5666224831999		Receiver's address of invoice Saint Quentin Fallavier		Date of issue 08-Jun-17	
Subject to payment of duties and charges		Note: The Merchant's attention is drawn to the fact that pursuant to Clause 10.16.12 and Clause 24.6 of the Bill of Lading, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay		Signed for DSV OCEAN TRANSPORT A/S AS CARRIER DSV Air & Sea SAS - 1462	
Date of issue (DD)				An agent to confirm	

Anexo 3: Tracking de mercancías

Fuente: MSC

Container: BMOU5953795				
Type	Final POD	Final POD ETA		
40' HIGH CUBE	CORONEL, CL	30/06/2017		
Shipped to	Price calculation date*			
CORONEL, CL	04/06/2017			
Price calculation date is indicative. Please contact your local MSC office to verify this information.				
Movements				
Location	Description	Date	Vessel	Voyage
CORONEL, BI, CL	Estimated Time of Arrival	30/06/2017	MSC BRANKA	
ANTWERP, VAN, BE	Loaded	04/06/2017	MSC BRANKA	NX720A
ANTWERP, VAN, BE	Gate In Full	29/05/2017		
BONN, MW, DE	Empty to Shipper	28/05/2017		

Utilizado para conocer el status de las mercancías y el zarpe de estas para notificar al cliente del embarcador.

Anexo 4: Carta de responsabilidad

Fuente: DSV.



Santiago, 07/07/2017

Señores
CMA CGM Chile S.A.
Ref.:

MN: HANNAH SCHULTE

Viaje: 153MGW

B/L Master: GEN0829471

Puerto de Embarque: LIVORNO

Puerto de Transbordo:

Puerto de Descarga: SAN ANTONIO

Contenedor(es): TGHU3386872

Almacén donde Manifestar: Puerto central

De Nuestra consideración,

En nuestra calidad de representantes del consignatario de la carga transportada al amparo del B/L master arriba individualizado, señores DSV AIR & SEA INC, adjuntamos a la presente un original del referido B/L Master con su copia respectiva, para efectuar el canje correspondiente. Informamos a usted que mantendremos en nuestro poder los dos originales restantes de B/L Master.

Les facultamos expresamente a entregar a los consignatarios de los B(s)/L hijos, las cargas emperadas por los respectivos B(s)/L hijo(s) emitidos por nuestra representada.

Liberamos a ustedes, a la Naviera emisora de B/L Master, a sus agentes en los puertos de embarque y descarga, al Capitán de la M/N individualizada y a sus Armadores de toda responsabilidad por la entrega de la carga a los consignatarios indicados en (los) B(s)/L hijos manifestados a Aduana por nosotros y nos comprometemos a mantenerles indemnes por todo daño o perjuicio que pudiera causarles.

- La entrega de la carga a los consignatarios indicados en el(los) B(s)/L hijo(s).
- La entrega de la carga contra documentos emitidos y firmados por nuestra representada, en lugar del B/L Master, cuyas cláusulas se mantendrán en todo caso vigentes en todas sus partes.
- Cualquier multa, infracción o incumplimiento de normas aduaneras a causa del cumplimiento de las instrucciones otorgadas por nosotros a usted en este instrumento.

Atentamente,

Fuente: DSV.

Anexo 5: Certificado de transbordo

Fuente: DSV.



Santiago, 20 de mayo del 2017

CERTIFICADO DE TRANSBORDO

Señores
ADUANA SAN ANTONIO

CLIENTE: COMPANIA AGROPECUARIA COPEVAL S.A.

At. Departamento de importaciones
NAVE: MSC ELA V. MZ646A / MSC ALGECIRASV. NX646A
LA SPEZIA / SINES / SAN ANTONIO
B/L: MIL0057799

Estimados Señores.
DSVAIR & SEA S.A representante en Chile de los Señores SAIMA AVANDERO SPA
Certifica que la carga amparada en conocimiento de embarque señalado en referencia y
embarcada en LA SPEZIA / y con transbordo en SINES. Durante el tránsito estuvo
siempre bajo tuición y control de la Aduana de dicho país, por lo que no fue objeto de
proceso y operación que no sean las propias de carga y descarga para poner la mercancía
dentro de un contenedor.
Las gestiones antes mencionadas fueron debidamente supervisadas. Se extiende la presente
declaración para ser presentada ante el Servicio de Aduanas de Chile y así dar
cumplimiento a las instrucciones impartidas en oficio circular Nro. 398, de Abril de 1998,
de la Dirección Nacional de esa repartición.

VICTORIA BARROS
DSV S.A

Anexo 6: Corrección de Bill of Lading

Fuente: DSV.

Las correcciones del BL tienen que indicar:

- Si es (H) hijo O (N) nieto
- Numero de (M) master Bill
- Fecha de emisión del MBL y naviera
- Condición del envío (LCL/LCL - FCL/FCL – BREAK BULK o según corresponda)
- Valor del flete
- Nave correcta
- Si realizo algún transbordo

FORMOSA INTERNATIONAL A/S
P.O. BOX 48870
DUBAI, UNITED ARAB EMIRATES

ORIGINAL

(11) No. 803002655

Contract No. CIM012532
Reference No. 8803002655

NEGOTIABLE
COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

Subject to B/L Conditions on Back

(M) 400 28402

DSV

Carrier
DSV Ocean Transport A/S
Hovedgaden 630
DK-2640 Hedehusene BOVENSENMASTER 27/04/17
Denmark
WERA WERA LINE

CVR/VAL No 26 13 24 55

Carrying on behalf
TO THE ORDER OF BANCO SANTANDER CHILE

Notify party address
COM/PA SPA
CHURILLOS 1349
PUERTO MONT CHILE

By cargo

Place of receipt

Ocean Vessel
MAGRSK SHIPS / 1706

Place of origin
NHAVA SHEVA, INDIA

Original bill required at destination

Port of discharge
SAN VICENTE, CHILE

Place of delivery
SAN VICENTE, CHILE

Place of destination
MUMBAI, INDIA

Number of packages
4 (three)

Marks and Nos
TOTAL NET WT:
7873.360 KGS
GCL/KCL

Quantity and description of goods
1 x 20GP CONTAINER
41C 401 (RIMS)
(FOR HUNDRED THREE BALLE ONLY)
40 Pcs
x 3 STRAND POLYPROPYLENE IN LIGHT GREEN,
COC LENGTH
220 MTR,
PROFORMA INVOICE FPI 23.02.17
DOCUMENTARY CREDIT NO 4855598 DTD: 170317

Net weight in kg
8047.26 KG 20 GP

FREIGHT \$ USD 2000/CONT

FREIGHT PREPAID

FREIGHT AS ARRANGED

Container	Seals	Type	Weight(KG)	Volume(M3)	Packages	Mode
MSHU155217	MLIN1001024	20GP	8047.26	70	403 BALE	CY/CY

INCOTERM CIF
SHIPPED ON BOARD 13-Apr-17

Freight charges
FREIGHT PREPAID

The Company of DSV Ocean Transport A/S
DSV Air & Sea S.A. - 1762
Siffield Centro Aereo DF - 302
Aeropuerto C.A.M.B., Pudonut
Santiago 7294244
Chile

Phone: +56 2 2365 1395 FAX: +56 2 2365 1410

DSV Ocean Transport A/S

Terms of payment at destination charge

Notes

The Carrier's attention is drawn to the fact that the goods are to be carried under the terms of the Bill of Lading, the copy of which is attached to this document. The carrier is not responsible for any loss or damage to the goods.

Terms of payment at destination

RECEIVED the goods in apparent good order and condition and as per invoice and bill of lading in terms of the copy of which is attached to this document.

The Carrier is not liable with regard to the goods in the present case, contained in this Bill of Lading, and with respect to the performance of the combined transport and the carriage of the goods, including all necessary parcels, from the place of receipt of the goods to the place of delivery and from the place of delivery to the place of receipt of the goods.

This Bill of Lading must be surrendered by endorsement in exchange for the goods or other bills.

The Bill of Lading and the Bill of Lading have been signed in the presence of the carrier and the consignee.

Date of issue of bill of lading
DUBAI 27-Apr-17

Signature

DSV OCEAN TRANSPORT AS CARRIER

DSV AIR & SEA LLC - 1762



Anexo 7: Certificado de entrega de documentos al cliente o Agencia de Aduanas

Fuente: DSV.



ENTREGA DE DOCUMENTOS

JEROME ALBERT VIRGILE DARGENT

Estimados Señores,

Por medio del Presente, enviamos su documentación correspondiente al siguiente embarque:

21/05/2017

EXP0024936

Se adjunta la siguiente documentación:

3 HBL ORIGINAL

Les agradecemos su confianza y esperamos seguir contando con su apoyo para nuevos embarques.

Saluda Atentamente,

VICTORIA BARROS
Operaciones Marítimas

Dirección: CALLE LA CONCEPCIÓN #322, OFICINA 801 PROVIDENCIA SANTIAGO
FONO: 4331900 - FAX: 4331928

Anexo 8: Canje del BL

Fuente: DSV.

Luego de corrección del BL agencia de aduana tiene que venir con carta poder simple, que contiene: numero de BL, resolución de aduana 2250 del 17/05/05 el BL endosado por agencia de aduana y cliente. Si BL viene con carta de crédito tiene que venir endosado por el Banco.

Valparaíso

Señores
DSV-GL CHILE S A
Presente

REF.: Resolución 2250 Dirección de Aduanas
Entrega de Conocimiento de Embarque Original

Estimados señores,

De acuerdo con lo dispuesto en la resolución indicada en la referencia, nos permitimos adjuntar a la presente el original del Conocimiento de Embarque y una fotocopia de este documento, que corresponde al siguiente embarque:

DCTO. DE EMBARQUE: B030002665

PUERTO DE EMBARQUE: BUENAVENTURA

NAVE: SALLY MAERSK V.1708

CONSIGNATARIO: ORDER BANCO SANTANDER

NOTIFY: COVEPA SPA

DECLARACION DE INGRESO

En consecuencia y para los fines de proceder al retiro de la mercadería desde la zona primaria aduanera, les solicitamos se sirvan emitir el correspondiente recibo y además acusen la entrega del original del Conocimiento de Embarque que se acompaña.

Sin otro particular, saludan muy atentamente a ustedes,

AGENCIA DE ADUANA SANTIBAÑEZ.



Anexo 9: Transmisión de BL en SIDEMAR.

Fuente: DSV.



Gobierno de Chile
Servicio Nacional de Aduanas

BILL OF LADING



Emisor: DSV AIR & SEA S.A. Tipo Documento: Ingreso

EMB: Embarcador ADICORP TCLA SA DE CV [Dirección]: AV. RIO LERMA NO. 77 [Fono]: 24831900 [Correo]: CHILE@AUXILIARCONSERVERA.CL	# BL MDF0019882	Tipo servicio (FCL/FCL) Full Container Load
CONS: Consignatario CONFECIONES SABA LTDA. [RUT]: 6709630-5 [Dirección]: MAIPU 847 [Fono]: 24831900 [Correo]: CHILE@AUXILIARCONSERVERA.CL	Condición de Transporte (PP) Pier/Pier	Sentido de la Operación (I) Ingreso
NOTI: Notificar a ALM: Almacenista CORONEL DEPOSITOS S A [RUT]: 76069854-7 [ADU]: A-47	Nave APL DETROIT	Servicio LINER
	Bandera (SG) Singapore	Viaje 718
NOTI: Notificar a Puerto Embarque de la Mercancía: [MXZLO] - Manzanillo Puerto Desembarque de la Mercancía: [CLCNL] - Coronel		

#	Nro Bultos	Tipo de bulto ; Descripción Descripción de la Mercancía	Marcas y Números	Peso	Volumen	Observaciones
1	1	[73] CONTENEDOR DE 20 PIES DRY CONTENEDOR S.T.C. STC 215 Rollos) 215 ROLLOS TOTALES CONTENIENDO TELA TEJIDA BLANQUEADA TELA TEJIDA TENIDA 80% POLIESTER-20% ALGODÓN 85% POLIESTER-15% ALGODÓN PEDIDOS: XA330367, XA330368, XA330390 F.A: 5210.21.01, 5515.12.01, 5513.12.01	S/M Contenedor Tipo: 22G0 SN: BMOU 233414-3 Peso: 8117.00 Status: FCL/FCL SELLO: Y6225584, - CA COMPANIA 2432651 - CA COMPANIA	8117.00 KGM		

Totales						
1	1			8117 KGM		

Observaciones
MOT - MODIFICO TIPO DE CONTENEDOR 22G0

REP: Representante DSV AIR & SEA [RUT]: 96570750-6	MFTO Nro Aceptación: 152478 Fecha Emisión: 29-05-2017 Emisor: [RUT] 96566940-K [CL] Chile
Emisor BL DSV AIR & SEA:96570750-6	BL MADRE Nro Aceptación: HDMUMXCL1665322 Fecha Emisión: 09-06-2017 Emisor: [RUT] 80992000-3 [CL] Chile

Fecha de generación del documento: 19-06-2017 15:53

FOLIO

MDF0019882

CODIGO DE VERIFICACION



ee7a90d1b542bce67d1d18e41e54e0077