

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS



INCORPORACIÓN DE CHILE AL MERCADO INDIO

YERCA ALEJANDRA BENITEZ ESPINOZA

**Informe de Práctica Profesional presentada a la Carrera de Administración de
Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso para optar al Grado de
Licenciado en Negociaciones Internacionales, Título Profesional de Administrador
de Negocios Internacionales.**

Profesor Guía: Sr. Eduardo Jacquin Navarrete.

Viña del Mar, Septiembre 2007

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es un Informe de Práctica profesional para optar al ***Grado de Licenciado en negociaciones Internacionales***. Este documento comprende sólo una parte, dentro de una investigación sobre el mercado indio, originada por el importante intercambio comercial que se ha generado entre la Republica de Chile y la República de India, durante los últimos años, y que se pretende aumentar aún más, a causa del ***Acuerdo de Alcance Parcial*** firmado entre ambas naciones, en marzo del 2006, el que actualmente se encuentra ratificado por la cámara del senado; firmado y promulgado por la Presidenta de Chile Michelle Bachelet.

La entrada en vigencia del Acuerdo de Alcance Parcial firmado entre Chile e India, representa importantes beneficios y desafíos para los exportadores nacionales, por lo que la presente investigación atiende a la necesidad de que el exportador nacional cuente con la información necesaria para ingresar al mercado indio, aprovechando las oportunidades, maximizando las ganancias y eliminando los costos derivados de los procesos errados.

Es importante destacar, que este informe se orienta principalmente a dar a conocer;

Primero, el intercambio comercial generado entre Chile e India durante los últimos años y los beneficios otorgados a Chile por medio del Acuerdo de Alcance Parcial firmado entre ambas naciones.

Segundo: La infraestructura disponible en India como: *carreteras, puertos y Aeropuertos* (información indispensable a la hora de establecer la logística de una exportación a dicho destino).

Tercero: Los diferentes intermediarios existentes en la República de India, los que cumplen la función de facilitar el comercio con dicho país, y de eliminar los riesgos originados por la falta de conocimiento sobre los procedimientos establecidos en territorio indio.

Y por último demostrar que uno de los principales problemas que se originan en el proceso de exportación son los **Seguros de Transporte**.

PRÓLOGO

La apertura comercial es una realidad imperante para la mayoría de las economías mundiales, puesto que los conceptos de ventajas comparativas y competitivas se han incorporado en la mentalidad de la mayoría de las entidades económicas, haciendo de que la globalización no sólo un concepto, sino una realidad, es así que economías tan distantes geográfica y culturalmente puedan comunicarse y asociarse, no sólo a través del intercambio de productos, sino que de acuerdos de libre comercio, donde además de pactarse una complementación económica, se establecen acuerdos de cooperación en desarrollo, inversión y servicios.

Este es el caso de Chile e India, dos potencias completamente diferentes tanto en su economía como cultura, y que deciden negociar un Acuerdo de Alcance Parcial (AAP), con el fin de incrementar y facilitar el intercambio de bienes, pues si bien la balanza comercial ha crecido considerablemente durante los últimos años, era necesario facilitar el comercio de bienes, a través de rebajas arancelarias, convirtiéndose este acuerdo en el primer paso para un tratado de libre comercio bilateral (TLC).

El AAP no sólo constituye beneficios para Chile, más bien se puede considerar como un importante desafío para los exportadores nacionales, puesto que India a través de este acuerdo, se consolidó como un puente estratégico de negocios para llegar al

lejano oriente, lo que implica por un lado, el desafío de incrementar el comercio hacia dicho mercado, y por otro, el de buscar nuevas oportunidades de negocios en las grandes economías asiáticas. Es por esto que los exportadores nacionales debe hacer uso de estas nuevas ventajas de la forma más beneficiosa y eficiente posible, para ello es indispensable informarse; tanto de los nuevos beneficios otorgados por el acuerdo, como de la forma de hacer negocio en dicho país, ya que las diferencias culturales, no sólo se muestran a través de las costumbres sociales como: formas de vivir, comer, vestir, de familia y trabajo, sino que, también se dan a conocer en el ámbito económico y político, de allí la importancia que se asigna a la información que cuente el exportador nacional, con respecto a la cultura de la República India.

Para hacer negocios con la República India no es suficiente conocer el producto a vender, además de ello se debe establecer las formas más factibles para que este producto llegue a su destino, es por esto que el exportador nacional debe establecer una logística con el fin de hacer efectiva la entrega del producto en el mercado domestico indio, para lo que se hace indispensable el conocimiento de los diferentes medios e intermediarios existentes, sus formalidades y procesos. Además de conocer la diferente infraestructura, como: aeropuertos, puertos y carreteras, disponibles para dichos efectos, junto con lo anterior, es necesario que los exportadores nacionales, tengan conciencia de los riesgos con los que cuenta el proceso de exportar a dicho destino, puesto que la ubicación geográfica en la que se encuentra India, denota importantes riesgos derivados de las posibilidades de guerra y atracos de piratas, generados por la inestabilidad del

sector. A causa de lo anterior, se genera uno de los mayores problemas para los exportadores nacionales, y es la falta de estabilidad de los seguros de transportes, para las mercaderías con destino a India, ya que las empresas aseguradoras, pueden cubrir una carga en una determinada fecha y en otra no, lo que dependerá directamente de las disposiciones de las aseguradoras internacionales. No existiendo disposiciones permanentes con respecto a los seguros de transporte a dicho destino.

I.- INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE CHILE E INDIA

El primer intercambio comercial entre Chile e India se remonta al año 1956¹, convirtiéndose Chile en el primer país latinoamericano en firmar un acuerdo económico con dicho país. Este acuerdo se regía bajo las disposiciones de la nación más favorecida, donde India se comprometió a comprar 20.000 toneladas de nitrato Chileno, cada año por un periodo de tres años. Este convenio se renovó en cuatro ocasiones con distintos montos y duraciones; con posterioridad a dicho periodo se realizaron nuevas iniciativas sin alcanzar un mayor interés de las partes, por lo que en el año 1994 el gobierno Chileno dio aviso formal del término de acuerdo bilateral entre ambos países.

A² pesar de no existir acuerdos bilaterales entre Chile e India, el intercambio económico ha permanecido y fortalecido durante la última década, es así que en el año 2006 se registró un importante alza en las exportaciones hacia India, las que alcanzaron más de US\$ 1.489,16 millones, esto significó un crecimiento cercano a 202%, respecto al año 2005. La balanza comercial que se establece entre ambas naciones favorece de forma importante a Chile, ya que las exportaciones a dicho destino superan en varios millones de dólares las importaciones que se generan desde India. Es así que en año 2006 la balanza comercial entre ambas naciones alcanzó los US\$ 1.325 millones y el

¹ www.embajadaIndia.cl/admin/uploads/file_41d1a93128545.pdf

² www.prochile.cl

Intercambio Comercial los US\$ 1.653,4 millones, esto se traduce en crecimientos de 163,5% para el período comprendido entre los años 2005 y 2006

En el siguiente gráfico³ se aprecia claramente el volumen tanto de las importaciones como de las exportaciones que se han establecido durante los últimos años.

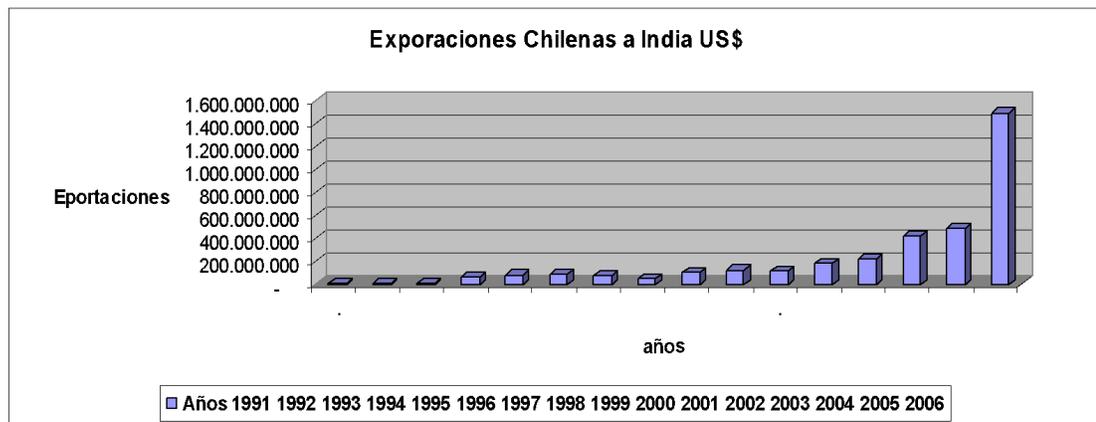


Fuente: ProChile

Las exportaciones de Chile a India han demostrado un importante dinamismo. En efecto, desde el año 2002 se advierte un persistente crecimiento de las exportaciones, el que se vio incrementado aún más el pasado año (2006), donde las exportaciones crecieron de forma abrupta llegando a triplicar las cifras originadas en el período anterior.

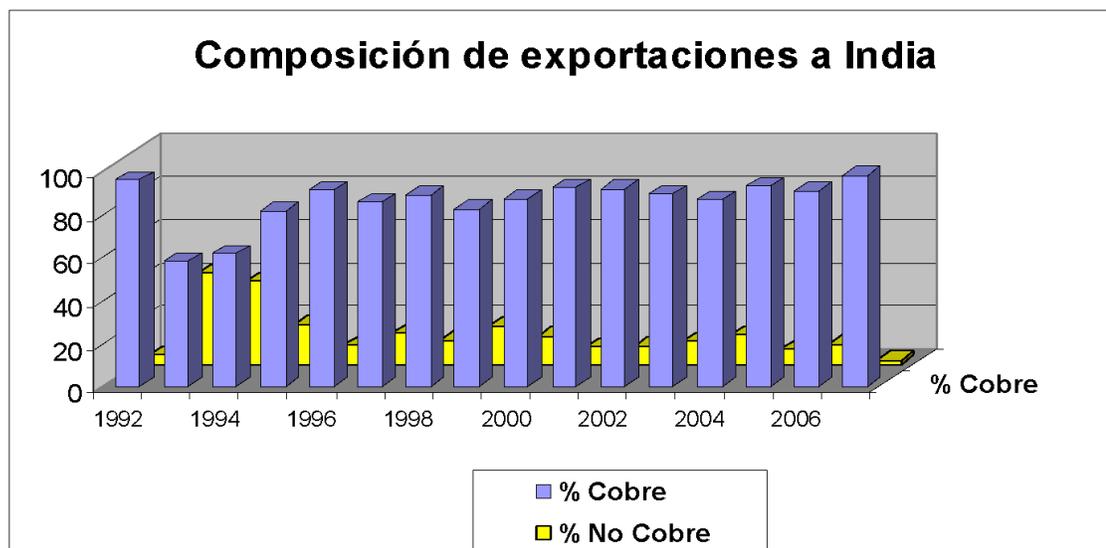
³ Fuente de los gráficos: Elaboración basada en información otorgada por ProChile.

La evolución de las exportaciones nacionales con destino a India se refleja en el siguiente gráfico



Fuente: ProChile

Las Exportaciones Chilenas con destino a India se basan principalmente en el producto **Cobre**, el que alcanzó un porcentaje del 98,3% de participación en el año 2006. Le siguen el sector industrial con un 1,5% y la agricultura con el 0,2%.

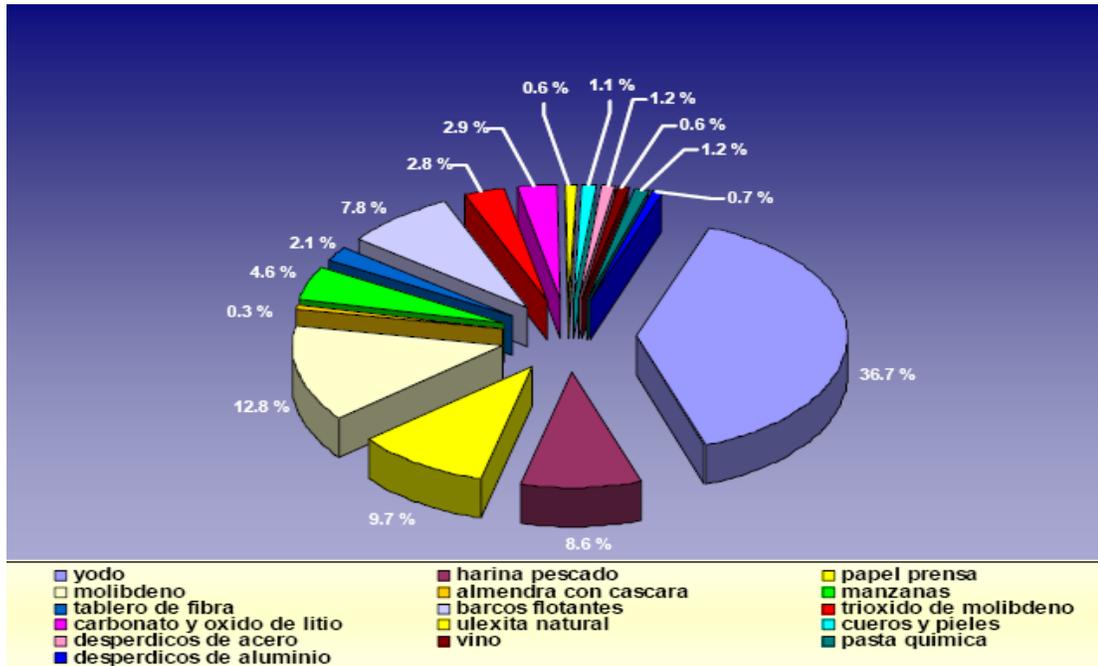


El cobre es el producto que cuenta con una mayor participación dentro de las exportaciones, sin embargo el porcentaje de exportaciones de productos no cobre se han incrementado de forma importante durante los últimos años.

En relación a las exportaciones *no cobre*, en el año 2006 continuaron creciendo el fluor, cloro y yodo, llegando a un monto superior a los US\$ 18 millones. La harina de pescado que ha sido una exportación tradicional de Chile a India, la cual es utilizada tanto para acuicultura como alimentación de aves, ha tenido una constante declinación en los últimos tres años debido a problemas de certificación; lo que ha permitido la entrada de Perú y Tailandia al mercado indio.

El siguiente gráfico muestra el porcentaje de participación de los principales productos exportados No cobre durante el año 2006⁴

⁴ www.himalayanitsolution.com



Las exportaciones nacionales con destino a India, han aumentado tanto en volumen como en diversificación de productos, es así que en el año 2006, se exportaron 122 variedades de productos a través de 108 empresas. Es decir, los productos registraron un alza de 31,2% respecto al año 2005; año en el cual se triplico la cantidad de bienes exportados llegando a 93 productos, con respecto al año 2001, en el que sólo se reflejaron 32 ítems arancelarios.

En el siguiente gráfico se refleja claramente el incremento en el número de productos exportados al mercado Indio.



*Cuadro resumen del Intercambio comercial generado entre
Chile e India Durante los últimos años. (US\$)*

Años	Exportaciones	Importaciones	% Cobre	% No Cobre	N°Prod.
1991	7.891.000	5.586.000	95,79	4,21	5
1992	15.600.000	5.867.000	57,88	42,12	8
1993	17.018.000	12.728.000	61,78	38,22	25
1994	60.628.000	21.172.000	81,49	18,51	19
1995	85.147.156	34.094.000	91,06	8,94	21
1996	94.905.081	57.979.315	85,71	14,29	23
1997	73.874.904	66.092.891	89,09	10,91	26
1998	54.211.535	66.811.982	82,25	17,75	20
1999	100.855.764	55.079.241	86,90	13,10	30
2000	124.459.341	70.091.363	92,38	7,62	35
2001	117.790.145	74.730.110	91,71	8,29	32
2002	179.676.753	82.099.270	89,20	10,80	83

2003	222.283.012	70.455.094	86,68	13,32	70
2004	426.032.596	100.693.195	92,84	7,16	88
2005	493.023.011	134.539.538	90,75	9,25	93
2006	1.489.160.000	164.210.000	98,30	1,70	122

Chile en el año 2006 fue el principal país de origen de las importaciones Indias provenientes de América Latina, superando a Argentina, Brasil y México. Sin embargo los embarques nacionales a dicho destino representan apenas 1% de los envíos totales; caracterizándose por estar altamente concentrados en materias primas.

El arancel promedio de las exportaciones Chilenas a India corresponde a un 28%, entre estas; el gravamen para los cátodos de cobre y metanol es de un 50,8%; para los filetes de salmón y harina de pescado corresponde un 35%; mientras que para los vinos con denominación de origen llega a 212%. Dichos aranceles en concordancia con el AAP (Acuerdo de Alcance Parcial) firmado entre ambos países serán rebajados entre un 10 y 100%.

En marzo del año 2006 fue firmado un Acuerdo de Alcance Parcial, entre Chile e India. Este AAP cubre el comercio de bienes y las reglas que lo rigen, siendo sus principales capítulos: Acceso a Mercados, Reglas de Origen, Procedimientos Aduaneros, Defensa Comercial, medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Obstáculos Técnicos al Comercio y Solución de Controversias.

Los principales objetivos de este Acuerdo son⁵:

- (a) Promover, a través de la expansión del comercio, el desarrollo armónico de las relaciones económicas entre Chile e India;
- (b) Proporcionar condiciones de competencia leal para el comercio entre Chile e India;
- (c) Otorgar debida consideración al principio de la reciprocidad en la implementación de este Acuerdo; y
- (d) Contribuir de esta manera, mediante la remoción de las barreras al comercio, al desarrollo y expansión armoniosos del comercio mundial.

Este Acuerdo promueve el intercambio comercial entre ambas naciones, a través de la rebaja arancelaria de 296 productos a India, mientras que India concedió 179 productos a Chile. En efecto una vez entrado en vigencia dicho acuerdo, implicará que un 98% de las exportaciones Chilenas a India gozarán de una preferencia arancelaria que en promedio alcanza a un 20%, mientras que el 91% de las exportaciones Indias ingresarán a Chile en las mismas condiciones.

⁵ Documento :ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPÚBLICA DE INDIA(página 3)

Las rebajas arancelarias otorgadas por Chile son menores en magnitud, ya que el arancel nacional es sólo de un 6%.

Es importante considerar que las preferencias arancelarias alcanzadas por el acuerdo se atribuyen a un total de 178 productos Chilenos, numero altamente superior al que en la actualidad se exporta, representando un importante potencial para aumentar y diversificar las exportaciones nacionales a dicho destino.

En tanto, entre los productos Chilenos que serán beneficiados por este Acuerdo de Alcance Parcial están:

La carne de cerdo, los despojos comestibles congelados de carne bovina y porcina, trozos congelados de pollo y pavo y las preparaciones de carne de aves, cerdos y bovinos, los que lograron una rebaja de 15% en aranceles base entre 30% y 100%.

El salmón y la harina de pescado obtuvieron una rebaja de 20%, con un arancel base de 30%. Los concentrados de cobre poseen una rebaja de 10%, teniendo un arancel base de 5%. Los Tableros de madera obtienen una rebaja de 20%, con arancel base de 20%.

La celulosa y papel prensa se han beneficiado con una rebaja de 20%, con un arancel base de 5%. El total de la rebaja arancelaria por parte de India oscila entre el 10% y 50%.

En cuanto a las importaciones provenientes de la India, las más beneficiadas serán los insumos médicos, los que quedarán libres de aranceles luego de aplicarse un margen preferencial del 100%.

La entrada en vigencia del AAP permitirá incrementar aún más el intercambio comercial generado entre Chile e India durante los últimos años, tanto en el volumen de las exportaciones, como en la diversificación de productos y nuevas empresas que se integren en la aventura exportadora. El acceso preferente a los mercados Indios y la previsibilidad jurídica que aporta este acuerdo a la relación comercial, en conjunto con la red de acuerdos comerciales que Chile ya posee, como el recién promulgado *Tratado de Libre Comercio con Japón*, son elementos significativos para consolidar a Chile como una plataforma de inversiones para Asia y América Latina.

II.- INFRAESTRUCTURA DE INDIA

La disponibilidad de instalaciones e infraestructura adecuada, es vital para la aceleración del desarrollo económico de cualquier país. Es por esto que, el gobierno de India ha determinado alta prioridad a las inversiones en sectores como; vías ferroviarias, puertos y aeropuertos, puesto que lo reconoce como una prioridad a la hora de gestionar y realizar los intercambios comerciales, ya sea dentro como fuera del país.

Sin duda, contar con una adecuada infraestructura vial, es vital para el desarrollo económico de un país, puesto que es el medio por el cual, los productos o mercaderías pueden llegar de forma adecuada y oportuna al lugar determinado. Sin embargo, una buena infraestructura no será suficiente, si quien desarrolla la logística de la carga, no cuenta con el conocimiento básico de la ubicación geográfica y las oportunidades y amenazas que se presenta en cada punto de intercambio.

Es por esto, que es indispensable para el exportador nacional contar con conocimientos sobre la infraestructura que dispone India, su ubicación y principales características de cada medio y Terminal; Con el fin de hacer uso de ellas, de la forma más eficiente posible, llevando a cabo el transporte de la carga a través de los medios más aptos, de acuerdo al tipo de mercadería y su destino.

A continuación se dará a conocer la infraestructura con la que cuenta la Republica de India y que el exportador nacional puede hacer uso, con el fin de llevar sus

productos a sus determinados destinos.

2.1.- TRANSPORTE POR CARRETERA⁶

De los 3,3 millones de Km. de carreteras, cerca de 1,5 millón de Km. están pavimentados, y 57.737 Km. son carreteras nacionales que unen las ciudades más importantes. Según el gobierno las carreteras Indias, soportan el 85% del tráfico de pasajeros y el 70% del de mercancías. Los viajes por carretera son lentos y presentan un alto porcentaje de accidentes, ya que el estado de conservación de las carreteras por lo general no es bueno y, en algunos tramos se producen congestiones importantes de tráfico, impidiendo así, un transporte rápido y eficiente.

2.2.- TRANSPORTE POR VÍA FERREA

La red de ferrocarriles tiene una longitud de 63.221 Km. de los cuales, el 74% es de vía ancha, el 21% es de vía de un metro, y el 5 % restante es de vía estrecha. El 28% de la red está electrificada.

⁶ Ver: Guía País India (pdf) Elaborado por la oficina Económica y Comercial de España en Nueva Delhi, página 16

Todas las ciudades y pueblos más importantes, están comunicados por ferrocarril, pero en los principales recorridos interurbanos esta modalidad de transporte se encuentra saturada. Los aproximadamente 11.000 trenes que existen en India, transportan cerca de 15 millones de pasajeros y más de un millón de toneladas de mercancías cada día.

Las prioridades actuales del gobierno, en este ámbito se centran en el aumento de los tramos electrificados, la mejora de las señalizaciones, la construcción de vías dobles y en solucionar la escasez de vagones de mercancías.

2.3.- TRANSPORTE POR VÍA AÉREA

India cuenta una importante red de aviación, bien desarrollada e inmensa. Hay 122 aeropuertos en el país, controlados por la Autoridad de Aeropuertos de India (AAI), de los cuales más de 20 son aeropuertos internacionales. Los principales aeropuertos internacionales del país son los de Delhi, Calcuta, Trivandrum, Mumbai y Chennai. El transporte aéreo interno lo realiza la compañía pública Indian Airlines junto con aerolíneas privadas, dos de ellas regulares y 41 no regulares, que aseguran el 41.4 % del transporte interno de personas. Pawan Han Helicopters, es la compañía encargada del transporte por helicóptero. En vuelos internacionales, junto a Indian Airlines y a las aerolíneas internacionales, opera la compañía Air India.

Los servicios aéreos del país fueron liberalizados en 1994 a través de una

política de cielos abiertos; ahora un gran número de operadores proporcionan éstos servicios en India.

La demanda por estos servicios a lo largo de las tres últimas décadas a experimentado un importante crecimiento, ya que el tráfico de pasajeros en los aeropuertos internacionales, ubicados en las cuatro principales ciudades metropolitanas (Mumbai, Delhi, Chennai y Calcuta) ha aumentado de 5.7 millones en 1972 a casi 28 millones en el año 2000, por lo tanto, el tráfico total de pasajeros por aeropuertos en India en los años 2001-2002 asciende a más de 40 millones, y en el periodo comprendido entre el año 2004 y 2005 el tráfico aéreo interno de pasajeros aumento en 21.8% con respecto al periodo anterior, mientras que el tráfico de carga fue de alrededor de 854,000 toneladas, aumentando en el mismo periodo en un 18.3%. La mayor parte del tráfico es atendido en éstos cuatro aeropuertos, contando con dos terceras partes del total del tráfico de pasajeros y casi cuatro quintos del total del tráfico de carga en el país.

2.-4. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE CARGA⁷

India cuenta con cinco principales aeropuertos internacional; Chennai, Delhi, Calcuta Mumbai y trivandrum. De los cuales, sólo los cuatro primeros se destacan como principales aeropuertos de carga internacional. En los cuales la AAI (Autoridad de aeropuertos de India), actúa como un guardián designado por la Aduana para manejar las cargas de importación de todas las líneas aéreas. Las cargas de exportación de seis de las más grandes líneas aéreas (Air France, Cargolux, Swiss Air, Lufthansa, Blue Dart Aviation and Jet Airways) son manejadas por AAI. mientras que las cargas de exportación de British Airways, Singapore Airlines, Alitalia, Saudia, Gulf Air, Malaysian Airlines, Kuwait Airways, Air Lanka y Emirates son manejados por Air India. Las cargas de exportación restantes de Air Lanka y Oman Air son manejadas por Indian Airlines.

Los aeropuertos de carga mencionados anteriormente: Chennai, Delhi, Calcuta y Mumbai, poseen tres alas para procesar carga de exportación, carga de importación y mercancía sin acompañamiento (importación), además de la unidad de depósito para carga sin reclamar o sin desaduanizar⁸ Las cargas puede ser desaduanada, ya sea por un agente de aduana o por el dueño de la mercancía.

⁷ <http://www.mapsofIndia.com/maps/India/airportmaps.htm>

⁸ Desaduanamiento: Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para exportar, importar o para colocar las mercancías bajo otro régimen aduanero.

A continuación una breve descripción de cada puerto:

2.-4. 1. Aeropuerto Internacional Indira Gandhi, New Delhi⁹

El terminal de carga en el aeropuerto internacional Indira Gandhi, Nueva Delhi, fue establecido el 1° de mayo de 1986, para procesos de importación, exportación de carga y equipaje sin acompañamiento. Se extiende en un área de 109.265 metros cuadrados y es el primer Terminal semi-mecanizado en India, posee dos vehículos de elevación para la transferencia (ETV) con 3 posiciones llanas del apilador (350 ranuras) para el almacenaje y la recuperación del dispositivo de carga listo-construido de la unidad (ULDs). Cuenta con un moderno equipo para el manejo de la carga. Además posee un sitio específico para carga perecedera como: flores, frutas y los productos de carne entre otros.

Este terminal de carga proporciona toda la gama de servicios e instalaciones necesarias, encontrándose a la altura de los grandes aeropuertos internacionales, contando con una capacidad de estacionamiento de seis aviones grandes a la vez.

⁹ www.aai.aero/cargo/delhi_overview.jsp

2.-4. 2. Complejo Aéreo de Carga, Aeropuerto Chennai, Chennai¹⁰

El terminal de carga en el aeropuerto de Chennai, fue establecido el primero de Febrero de 1978 para procesos de importación, exportación y trasbordo de carga y equipaje sin acompañamiento. Cuenta con un área de 51877.5 metros cuadrados, pudiendo recibir a tres aviones grandes simultáneamente.

El Terminal de carga provee de todos los servicios y facilidades, como cualquier aeropuerto de nivel internacional.

2.-4. 3. Aeropuerto Internacional Netaji Subhas Chandra Bose, Calcuta¹¹

El aeropuerto de Calcuta fue el primer terminal de carga aérea internacional en el país, estableciéndose el 5 de octubre de 1975. Se ubica a ½ km al norte del edificio del terminal internacional, con calles bien conectadas e infraestructura que permite el funcionamiento expedito de los servicios de carga aérea.

El área total de este terminal de carga aérea es 9993 metros cuadrados y su capacidad de

¹⁰ www.aai.aero/cargo/chennai_overview.jsp

¹¹ www.aai.aero/cargo/kolkata_overview.jsp

tenencia anual, incluyendo transbordos, es de 37,120.MT¹². En este Terminal existen dos bahías de estacionamiento exclusivamente para la flota del carguero, que pueden acomodar hasta el tipo de avión B-737.

El Terminal internacional aéreo de Calcuta, provee servicios de carga aérea a toda la región este y noreste, para carga de trasbordo. En transacciones de flete internacional se conecta con seis regiones en el mundo, las cuales se enriquecen en el mercado global. Estas regiones son Sur-Asiático, países occidentales, países del Medio-Este, Asia central.

2.-4. 4. Aeropuerto Internacional Chhatrapati Shivaji, Mumbai¹³

El terminal de Carga en el Aeropuerto Internacional de Chhatrapati Shivaji, Mumbai, se estableció en 1977 para procesos de importación, exportación de carga, trasbordos de carga y equipaje sin acompañamiento.

Se extiende en un área de 1.08.684,11 metros cuadrados. Un área total de 6000 metros cuadrados ha sido asignada para Air India, para el manejo de cargas de importación y exportación. Es el primer Terminal semi-mecanicizado en India en tener

¹² Mt: Miles de toneladas.

¹³ www.aai.aero/cargo/mumbai_overview.jsp

un traslado elevado de vehículos (ETV) con dos posiciones de apilamiento para almacenaje y recuperación de unidades.

2.-4. 5. Ubicación de los principales aeropuertos en India ¹⁴

2.-5. TRANSPORTE POR VÍA MARÍTIMA ¹⁵

India, cuenta con una línea costera que bordea los 7.517 km., incluyendo las islas Andaman y Nicobar, siendo los puertos quienes manejan más del 95% del intercambio comercial, convirtiéndose en la principal entrada para el comercio internacional.

India cuenta con 12 puertos principales (Kolkata (Calcuta), Haldia, Paradip, Visakhapatnam, Chennai, Tuticorin, Cochin, New Mangalore, Mormugao, Mumbai, Nhava Sheva, (JNPT) y Kandla) y un puerto satélite denominado Ennore, el desarrollo y administración de todos ellos descansa en el gobierno central. Además cuenta 185

¹⁴ www.mapsofIndia.com/maps/India/airportmaps.htm

¹⁵ Ver: Guía País India (pdf) Elaborado por la oficina Económica y Comercial de España en Nueva Delhi, página 16 - 17

puertos menores, los que se amparan bajo la jurisdicción del estado al que correspondan. El 75% del tráfico portuario, es absorbido por los puertos mayores, aunque su capacidad es insuficiente y su eficiencia está muy por debajo de los estándares internacionales.

Los puertos principales para el tráfico de pasajeros son Kochi, Calicut, Panaji (Goa) y Rameswaram.

India además posee una red de 5200 Km. de ríos navegables, y 495 Kms. de canales aptos para la navegación, con una marina mercante de 313 barcos, de los cuales 4 son para transportar barcazas, 90 buques para transportar carga a granel, 70 para transporte de carga, 13 tanqueros químicos, 1 de combinación petróleo/minerales, 8 buques para contenedores, 16 buques para gas licuado, 3 barcos de pasajeros/carga, 97 buques transportadores de petróleo, uno para transportar automóviles. De estos barcos, 11 son de propiedad china, 1 de Grecia, 1 de Hong Kong, 7 pertenecen a los Emiratos Árabes, y 1 propiedad del Reino Unido

India Posee 51 buques registrados en otros países, 1 en Bahrein, 1 en las Islas Comores, 7 en Chipre, 1 en Dinamarca, 1 en Corea del Norte, 4 en Liberia, 1 en Malta, 1 en las Islas Marshall, 4 en Islas Mauricio, 16 en Panamá, 1 en Filipinas, 6 en San Vicente y las Granadinas, 4 en Singapur.

2.-5. 1. Principales puertos de la India y su tráfico (en miles de toneladas)

PUERTOS	Septiembre 2006	Septiembre 2005	Abril 2006 a Septiembre 2006	Abril 2005 a Septiembre 2005
KOLKATA	709	605	3757	3206
HALDIA	3231	3280	20679	20557
PARADIP	2960	2929	17680	16114
VISAKHAPATNAM	4596	4017	26179	26558
CHENNAI	4644	4121	26028	23716
TUTICORIN	1481	1527	8502	8773
COCHIN	1411	1387	7794	6065
NEW MANGALORE	2681	3038	15760	17676
MORMUGAO	1390	1228	13407	11539
MUMBAI	4028	3665	25324	21985
JNPT	3703	3087	21113	18526
KANDLA	4133	3868	23664	22532
ENNORE	768	647	4761	5009
TOTAL	35735	33399	214648	202256

Fuente: <http://mumbaiport.gov.in/newsite/updates/majorports.htm>

2.-5. 2. *Trafico de Mercancías en los puertos Principales*

PUERTO	<i>Abril del 2004 a Marzo 2005 VS Abril del 2003- a Marzo del 2004</i>
---------------	---

	<i>Año</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>Trasbordo</i>	<i>Total</i>
Kolkata	2004-2005	3418	1742	4785	9945
	2003-2004	3107	1077	4509	8693
Haldia	2004-2005	25007	11205	0	36212
	2003-2004	22676	9890	1	32567
Paradip	2004-2005	8438	21666	0	30104
	2003-2004	6705	18606	0	25311
Vishakhapatnam	2004-2005	21290	24915	3942	50147
	2003-2004	19306	21369	7061	47736
Chennai	2004-2005	24620	19186	0	43806
	2003-2004	20302	16408	0	36710
Tuticorin	2004-2005	12060	3751	0	15811
	2003-2004	10184	3494	0	13678
Cochin	2004-2005	11045	3050	0	14095
	2003-2004	11119	2453	0	13572
New Mangalore	2004-2005	15512	18379	0	33891
	2003-2004	13045	13624	4	26673
Mormugao	2004-2005	5631	25028	0	30659
	2003-2004	4468	23406	0	27874
Mumbai	2004-2005	17651	11912	5562	35125

	2003-2004	16469	10861	2665	29995
J.N.P.T.	2004-2005	15693	15217	1899	32809
	2003-2004	13412	15099	2679	31190
Kandla	2004-2005	31384	9538	619	41541
	2003-2004	31080	10308	135	41523
Ennore	2004-2005	8960	520	0	9480
	2003-2004	9277	0	0	9277
Total Global	2004-2005	200709	166109	16807	383625
	2003-2004	181150	146595	17054	344799

(En '000 Toneladas)

Fuente: http://www.ipa.nic.in/apr_dl_2005.htm

2.-5. 3. Ubicación de los Puertos

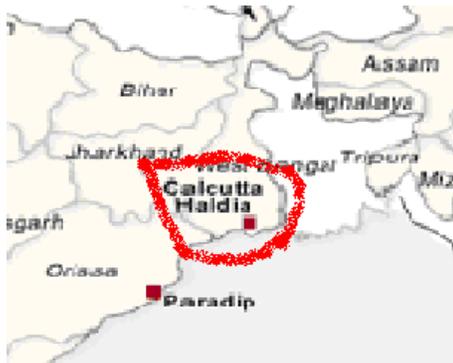


Fuente: www.jnport.com/new_site/facilities_containerterminal.asp

2.-5. 4. Características De los Principales Puertos¹⁶

1) Calcuta¹⁷: Es el puerto más antiguo de India (más de 136 años). Es un puerto fluvial con 2 sistemas de muelles, el de Calcuta, y el de Haldia, éste puerto fue durante mucho tiempo el primero de India, sin embargo, en la actualidad ha perdido protagonismo frente a otros puertos del país, posee 16 sitios, 3 muelles secos y 6 muelles aptos para la descarga de petróleo.

Ubicación del puerto:



2) Haldia¹⁸: Es uno de los puertos más grandes de India, se encuentra ubicado en el noreste del país, aproximadamente 50 kilómetros al suroeste de Kolkata (Calcuta), Es utilizado para el comercio mayor, especialmente para la carga a granel.

¹⁶ en.wikipedia.org/wiki/Category:Ports_and_harbours_of_India

¹⁷ www.kolkataporttrust.gov.in/index_new.html

¹⁸ en.wikipedia.org/wiki/Haldia

Este Puerto está constituido por 35 sitios de 6 amarraduras cada sitio, con 5 muelles secos, y 6 muelles para la descarga de petróleo, existen en el mismo complejo instalaciones que conectan a los muelles con la red de oleoductos del país.

Ubicación del Puerto:



3) Paradip¹⁹: Es un Puerto artificial, inaugurado en febrero de 1965, pero sólo fue abierto al tráfico en 1966, está ubicado en la Bahía de Bengala actualmente este puerto ha diversificado sus cargas, realizando el transporte de: hierro, carbón, cromo y sus derivados, el magnesio, acero, fertilizantes, ácido fosfórico, amoníaco, azufre y fosfato de roca.

El Puerto comenzó a manejar contenedores y transbordos de productos de petróleo en 1991. Una litera ha sido destinada a manejar productos POL. La naturaleza variada de la carga ha sido testimonio de la eficiencia y personalización de los servicios.

Ubicación del Puerto:

¹⁹ en.wikipedia.org/wiki/Paradip



4) Visakhapatnam²⁰: Este puerto está localizado en el borde oriental de India, anidado entre las colinas del Ghats Oriental y enfrentando la Bahía de Bengala al este, aproximadamente 650km al noreste de Hyderabad. Este puerto formalmente fue inaugurado el 19 de diciembre de 1933, entrando a funcionar ese mismo año, cuenta con una capacidad de 0.3 millones de toneladas. Con los años, fue ampliando su infraestructura y por ende su capacidad, convirtiéndose en la actualidad en uno de los puertos más grandes de India, es por esto que registra el mayor movimiento de carga durante los últimos 5 años.

Ubicación del Puerto:

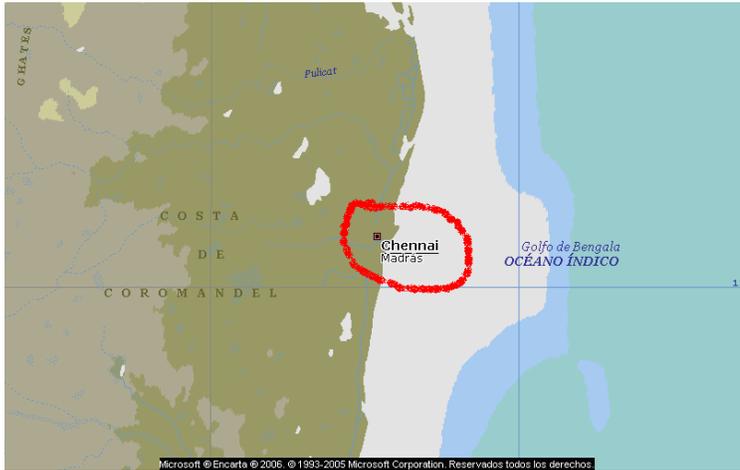
²⁰ en.wikipedia.org/wiki/Visakhapatnam



5) Chennai²¹: Es uno de los grandes puertos de India, posee más de 100 años de tradición, estando estratégicamente localizado y conectado con las principales puertos del mundo. Ubicado en la costa sureste del país, es uno de los más grandes de India, posee 21 sitios en 3 muelles distintos, está especializado en un sinnúmero de carga incluyendo minerales (hierro), carbón, granito, fertilizantes, derivados de petróleo, contenedores, automóviles y otros tipos de carga. Debido al aumento en el tráfico del puerto, se está planeando la construcción de otro Terminal. Chennai cuenta con la mayor cantidad de tráfico comercial manejado desde Abril a Septiembre de 2006.

Ubicación del Puerto:

²¹en.wikipedia.org/wiki/Chennai_Port



6) Toothukudi²²: Es un puerto artificial, ocupa el décimo lugar dentro de los grandes puertos, es el segundo puerto más grande en Tamil Nadu y está catalogado como uno de los mejores puertos de India, en cuanto al manejo de los contenedores, ocupando el tercer lugar en manejo de contenedores, luego de JN Port y Chennai. Entre los planes para este puerto, está la construcción de un canal, con el fin de permitir el paso de buques de gran calado a sus instalaciones.

A diferencia de los demás puertos, este se encuentra en manos privadas, es administrado por el terminal de puertos de Singapur.

Ubicación del Puerto:

²² en.wikipedia.org/wiki/Thoothukudi



7) **Cochin**²³: Es el puerto más importante de la costa de Malabar, convirtiéndose en la entrada marítima a India con mayor crecimiento. Localizado estratégicamente en el suroeste de India, cerca de las rutas internacionales más circuladas desde el Golfo a Singapur y desde Europa al Lejano Oriente. Posee instalaciones aptas para el tráfico de minerales y petróleo, aunque se especializa en la reparación y construcción de buques. Este puerto se está convirtiendo, gracias a su logística, en el destino preferido de los inversionistas en lo referente al comercio marítimo.

Ubicación del Puerto:

²³www.cochinport.com/facil1.htm



8) New Mangalore²⁴: Es el único puerto grande de Karnataka. Fue inaugurado en 1974 en Panambur, en la costa oriente de India, específicamente a 170 millas náuticas al sur del Puerto de Mormugao, y 191 millas náuticas al norte del Puerto de Kochi. Actualmente es el noveno puerto más grande de India, y se especializa en la comercialización de hierro a granel, piedras de granito, y carga contenedorizada, las mayores importaciones son; petróleo crudo, celulosa, fertilizante, amoníaco líquido, ácido fosfórico, y otros químicos.

²⁴ en.wikipedia.org/wiki/New_Mangalore_Port

Ubicación Del Puerto:

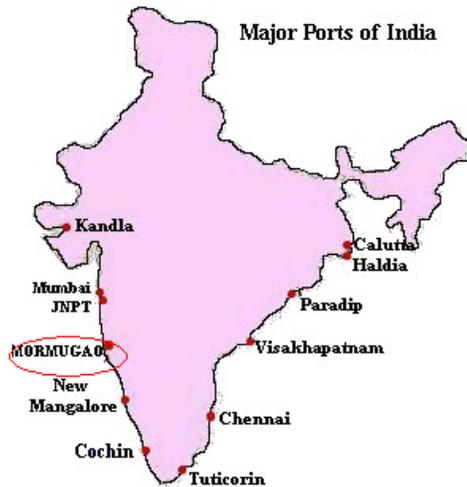


9) Mormugao²⁵: Es uno de los puertos naturales más grandes de India, se ubica en la costa oriental del país, disfrutando de una posición envidiable entre los puertos mayores. Es el primer exportador de hierro, contando con un tráfico anual de un 39% de las exportaciones del producto. Aunque el hierro es la carga predominante, ha habido un aumento fuerte en el volumen de líquido y el tráfico de la carga general.

El Puerto de Mormugao cuenta con una excelente infraestructura, una alta productividad, administración aerodinámica y una mano de obra especializada que hacen de este puerto, uno de los puertos más eficaces en el subcontinente indio.

²⁵ www.mormugaoport.gov.in

Ubicación del Puerto



10) Mumbai²⁶: Es un Puerto natural que tiene más de 130 años, ubicado en la ciudad de Mumbai, Dentro de los productos comercializados se destaca principalmente el crudo, derivados del petróleo y químicos. Durante décadas, el puerto de Mumbai ha sido el principal y más importante de India. Aún hoy, con el desarrollo de otros puertos en el vecindario, el puerto de Mumbai maneja el 10.44% del total del tráfico marítimo manipulado por los principales puertos, cerca del 19.54% del tráfico POL²⁷ y el 3.38% del tráfico de contenedores (FUL)²⁸

²⁶ en.wikipedia.org/wiki/Mumbai_Harbour

²⁷ POL: Carga fraccionada o suelta.

²⁸ FUL: Carga Contenedorizada.

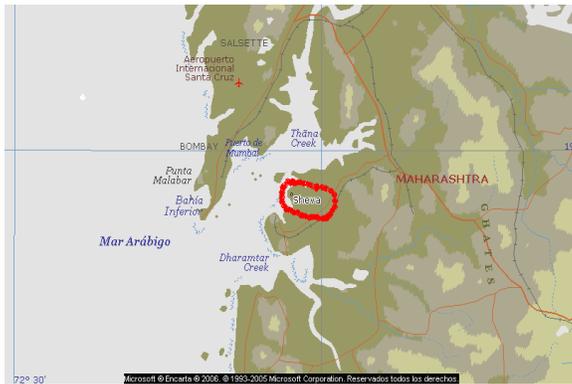
Ubicación del Puerto:



11) Jawaharlal Nehru (Nhava Sheva)²⁹: Es el Puerto más grande en India abarca una área de 10 km, en donde se maneja más del 20% del tráfico portuario del país, correspondiendo al 31,26 millones de toneladas, con una capacidad de 35,5 millones de toneladas, siendo quien maneja el 58% del total de tráfico de contenedores del país. Los principales bienes exportados son; diamantes, oro, piedras preciosas, equipamiento deportivo, textiles de algodón, y minerales de hierro, las importaciones más importantes son equipos electrónicos, maquinaria pesada, petróleo crudo y gas natural.

²⁹ en.wikipedia.org/wiki/Jawaharlal_Nehru_Port

Ubicación del Puerto:



12) Kandla³⁰: Este puerto está ubicado en el Distrito de Kutch del estado de Gujarat en India occidental. Localizado en el Golfo de Kutch, es uno de los puertos mayores en la costa del oeste. Kandla se construyó en los años cincuenta como el puerto de mar principal que sirve India occidental. Este puerto juega un papel principal en el comercio internacional del país. Habiendo conseguido un importante posicionamiento gracias al crecimiento estable y una economía en las operaciones. Es un puerto que se encuentra protegido de forma natural y que, como visión de negocios, pone en práctica el comercio amistoso.

³⁰ en.wikipedia.org/wiki/Kandla

Ubicación del Puerto:

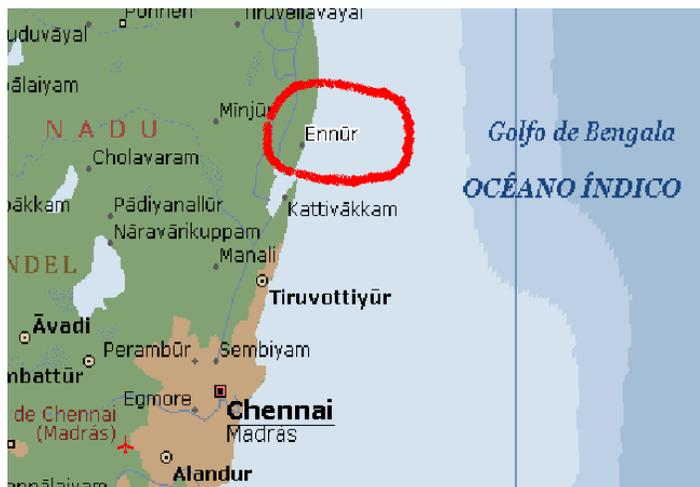


13)Ennore³¹: Está ubicado a 24 kms. al norte de Chennai. Es un puerto artificial y su principal función es la de ser un puerto satélite al de Chennai, cuenta con una moderna infraestructura y un organizado sistema de logística, sus instalaciones están diseñadas especialmente para manejar transacciones de carbón a granel, para una generadora

³¹en.wikipedia.org/wiki/Ennore_Port

eléctrica. Actualmente se encuentra en proceso de expansión con el fin de abarcar una mayor diversidad de productos.

Ubicación del Puerto:



El manejo de carga³² en los puertos principales ha experimentado un aumento de 12.4% en el periodo de 2005-06 (desde Septiembre de 2005) en comparación al 11.3% de incremento en el periodo 2004-05. Cerca del 80% del tráfico total manejado por los puertos es carga a granel y líquidos en grandes cantidades, y el resto esta compuesto de

³² www.Indiainbusiness.nic.in/trade-India/ports.htm

carga general y carga en contenedores.

III.- INTERMEDIARIOS EN INDIA

Los intermediarios conforman un factor facilitador del comercio, ayudando a disminuir los riesgos provocado por lo complejo del sistema en India, y por las diferencias culturales.

Entre los agentes de comercio exterior en India, se pueden encontrar diversas agencias, que poseen roles importantísimos para el desarrollo del comercio exterior en este país. Entre estos agentes se destacan los agentes de aduana, los freight forwarder, los courier, los brokers, almacenistas, empresas aseguradoras, de transporte, entre otros.

Existen múltiples agencias y empresas que proveen una amplia gama de servicios para facilitar los negocios, tanto nacionales como internacionales. Muchas de estas empresas proveen servicios de almacenamiento, transporte, carga y descarga de mercancías, tanto por vía aérea como terrestre.

A continuación se detalla cada uno de los intermediarios en India

3.-1 Agentes De Aduana³³

Estas personas tienen el rol de facilitar el comercio internacional de India. Comprenden la normativa aduanera y el conocimiento aduanero necesario para ayudar a importadores y exportadores hindúes a realizar tramitaciones de ingreso y egreso de mercancías ante la aduana del modo más rentable.

Estos agentes realizan las tramitaciones y la presentación de la documentación de las mercancías por la aduana, y entregan el envío a su destino final.³⁴

En India la oferta de este tipo de servicio es variada, algunos trabajan en forma independiente y otros lo hacen mediante grupos o casas de agentes de comercio, denominados Custom House Agents, (CHA) por sus siglas en inglés. Aquí se reúnen Agentes de Aduana, Almacenistas, Freight forwarders, etc.

Estos grupos han entrenado a profesionales de importación y exportación que se transforman en tropas que manejan un amplio conocimiento de tarifas, programas y regulaciones aduaneras, además del manejo de la forma en que fletan (cargan); por último, contactan con promotores y agentes relacionados con el comercio exterior, tanto a nivel local como internacional.

³³ www.azfreight.com/cfm/frame.cfm?src

³⁴ www.cbec.gov.in

India cuenta con especialistas en regulaciones de Aduana, tarifas, y determinación de clasificaciones apropiadas y el valor de los aranceles e impuestos a aplicar dependiendo del país con el cual se está tratando, o bien, ante la aplicación de un acuerdo comercial.

Los Expertos no aconsejan desarrollar un negocio o actividad comercial en India en forma independiente, debido a que el sistema es un tanto complejo. Incluso los operadores públicos y privados tienen problemas de interpretación y otras complicaciones.

Sin el apoyo de estos agentes de comercio los negocios se complican en gran medida, ya que se incurre en costos no previstos, complicando el eficiente desarrollo de las operaciones.

Ejemplos de agencias de aduana en India:

a) MISHRA & MISHRA (AGENCIES) ENTERPRISES.³⁵

Esta es una casa de agentes aduaneros líder, que provee servicios, ya sea por aire mar o tierra. En 1996 entra al mercado global, iniciando su proceso de crecimiento.

³⁵ www.mishranmishra.tradeIndia.com

Tiene su sede en Mumbai o Bombay como es conocida en parte del mundo, la capital de Maharashtra.

Presta servicios a través de agentes de aduana y freight forwarders en forma rápida y efectiva. Además cuenta con personal calificado en diferentes idiomas.

Ésta es sólo una de la amplia variedad de compañías, que operan en este mercado y que intentan dar solución a las miles de complicaciones, derivadas de las tramitaciones y transacciones que se realizan día a día en India.

b) HELPER EXPRESS PVT. LTD.

Director: MR. S. D. MANI. Dirección: 332-A, SANT NAGAR, EAST OF KAILASH, NEW DELHI 110065, INDIA. Teléfono: 91-11-26211651/26225039/38/26433986. Celular: +919811761073. Fax: 91-11-26225038

3.-2. Freight Forwarder

Por lo general en India, los freight forwarder, son empresas que poseen el negocio de realizar envíos de parte de otras firmas o individuos, en el comercio

extranjero o doméstico, y de manejar las formalidades complicadas que representan tales envíos, con la condición de que la persona o la firma, debidamente hayan sido licenciadas por la autoridad hindú en cuestión, para prestar y realizar tales servicios.

Por lo general estas empresas prestan servicios logísticos y de gestión del flete, transporte para carga general, tanto por mar, tierra y aire, flete internacional, despacho aduanero de las mercancías, servicios de transporte de carga puerta a puerta, transporte multimodal; entre otros.

Ejemplos de freight forwarder en India:

a) ADNAM LOGISTICS³⁶

Director: Señor Jayaraman Dirección MUMBAI,

Telefono: (ventas) +91 (0)22 2682 1020, (Importaciones) +91 (0)22 2684 5396,

(Exportaciones) +91 (0)22 2684 5397, fono fax: +91 (0)22 2684 3814,

b) AARGUS GLOBAL LOGISTICS PVT LT

³⁶ www.adnamlogistics.com

Director Mahesh P Trikha D, Dirección en Delhi, Teléfono: +91 (0)11 2506 9631/4, / 91 (0)98 1003 6509, fono fax: +91 (0)11 2506 9630,
Pagina web: www.aargusglobal.com

3. -3. Courier

En India, estas empresas actúan como operadoras de mensajería internacional, que bajo su nombre y responsabilidad, agrupan y trasladan carga agrupada. Puede ser una persona o compañía que entrega diversos envíos, pueden ser paquetes o correo, y su característica principal es que lo hacen en un período breve de tiempo en comparación al correo tradicional.

Estas compañías, facilitan el comercio y prestan importantes servicios a nivel doméstico e internacional. Se puede decir, que la oferta es variada y extensa, por lo que es difícil imaginar y dimensionar el tamaño, magnitud y complejidad que estas empresas representan en toda la actividad comercial de India.

Blue Dart es una de las mejores compañías courier de India reconocida en el 2006. Se sitúa en las ciudades más importantes como Bangalore, Mumbai, Delhi, entre otras. Esta y otras compañías courier se asocian con empresas líderes en el rubro, como DHL, logrando agilizar sus servicios de envío y aumentar considerablemente su cobertura.

Ejemplo de empresas courier hindúes:

a) CLASSIC COURIERS PVT LTD

Con dirección en Delhi, Teléfono: +91 (0)11 2616 9035, +91 (0)11 2610 4853, +91 (0)11 2610 3676, fono fax: +91 (0)11 2619 9020,
e-mail: csd@classiccouriers.com, Página web: www.classiccouriers.com

b) OCS INDIA PVT TD

Con dirección en Delhi, Teléfono: +91 (0)11 2921 0854, +91 (0)981 044 3215, Fax: +91 (0)11 2921 9759, +91 (0)11 5163 7367.
e-mail: m.gupta@ocs-India.com or a.gupta@ocs-India.com,
Página web: www.ocs-India.com

c) ELITE EXPRESS COURIER & CARGO PVT LTD.

Con dirección en Chennai/Madras, Tel: +91 (0)44 2434 6610, Fax: +91 (0)44 2434 6630.
e-mail: elitegiriraj@dishnetdsl.net, Página web: www.elitexpress.com

d) HEX COURIER

Con dirección en Chennai/Madras, Teléfono: +91 (0)44 2374 4204, (Marketing) +91 (0)42 2374 4212, (Operaciones) +91 (0)44 2374 6946, fono fax: +91 (0)44 2374 4212.
e-mail: hexmaa@touchtelIndia.net or elangoho@hexcargo.com.
Página web: www.hexcourier.com or www.hexcargo.com

e) PATEL ON-BOARD COURIERS LTD.

Con dirección en Mumbai/Bombay, Teléfono: +91 (0)22 2605 0021, +91 (0)22 2605 2915, +91 (0)22 2605 3913, fono fax: +91 (0)22 2605 2554, +91 (0)22 2605 8420.
e-mail: pobc@vsnl.com o r trevor@patel-India.com.
Página web: www.patel-India.com

3.-4. Warehousing

En India, los warehousing, son empresas que prestan servicios básicamente de almacenamiento, además de prestar servicios de distribución, transporte y flete local, como también algunos servicios de despacho aduanero.

Son empresas encargadas de la gestión de la cadena de abastecimiento y de proveer espacios adecuados, asegurados y privados, para el almacenamiento de mercancías. Además, se encargan de revisar constantemente la entrada y salida de mercancías, para un mayor control de las mismas.

Por otro lado, las empresas warehousing hindúes ayudan a sus clientes a incrementar la eficiencia, reduciendo el tiempo necesario para gestionar lo relacionado con el almacenamiento de sus mercancías.

Algunas warehousing en India, proveen cobertura de seguros, especialmente contra riesgo de incendio y daño de las mercancías, por lo que los clientes pagan una prima, para asegurar sus mercancías en los puntos de almacenamiento.

Ejemplo de empresas warehousing en India:

a) A.V.THOMAS & CO.LTD.

Dirección: a-5, co-operative industrial estate, Balanagar, Hyderabad 500037, Andhra Pradesh, India. Teléfono: 91-40-23775654. fax: 91-40-27613934.

b) AFL PRIVATE LÍMITED

Dirección: 33/2399-a, Chimi's Complex, Gitanjali, Nh-47 Bypass, Kochi 682032, Kerala, India. Teléfono: 91-484-2348428/2535106. fax: 91-484-2348428.

c) BHARAT MARINES COMPANY PVT. LTD.

Dirección: po. box : 77, 7-South Raja Street, Tuticorin 628001, Tamil Nadu, India.

Teléfono: 91-461-2332106, 2332107, 2332108. fax: 91-461-2331765.

Página web: www.bharatmarine.com

3.-5. Cargo Handling Agents

Los cargo handling agents, son agencias o empresas hindúes, que se encargan del tratamiento de las mercancías y de las maniobras de carga y descarga de ellas. Además, prestan servicios logísticos y gestionan las maniobras del flete. Algunas prestan servicios de transporte de carga puerta a puerta dentro de India, ya sea por tierra, mar o aire.

Estas empresas, maniobran cargas de todo tipo y dimensiones: cargas sobredimensionales, pesadas, livianas, entre otras. Por otro lado, se encargan del despacho de carga para exportar e importar, por vía marítima o aérea.

Por último, también algunas de estas agencias o empresas proveen servicios de almacenamiento de cargas y mercancías de todo tipo, actuando de forma similar a un warehousing.

Ejemplos de cargo handling agents hindúes:

a) INT'L EXIM AGENCY,

Con dirección en Chennai/Madras,

Teléfono: +91 (0)44 2522 2877, +91 (0)44 2524 4292, +91 (0)44 5216 4293,

Fono fax: +91 (0)44 2525 0631. e-mail: intlexim@eth.net.

Página web: www.intlexim.com

b) KK DHINGRA

Con dirección en Delhi,

Teléfono: +91 (0)98 1807 7331, fono fax: +91 (0)11 2622 6497.

e-mail: dhingra_alka@yahoo.co.in

3.-6. Brokers

Los brokers en India, actúan como agentes de negocios. Proveen servicios de asesoramiento y consejería sobre temas financieros. Además, ayudan tanto al importador como al exportador a contactar comerciantes en el exterior (fuera de India).

Esto debido a que básicamente, son agencias las que efectúan las labores de intermediarios, para facilitar los negocios internacionales, es por ello, que los brokers actúan como agencias de consultoría.

Como ejemplo de broker Hindú, tenemos a:

a) AB CONSULTANTS,

Con dirección en Delhi, Teléfono: +91 (0) 11 3068 2800, +91 (0) 11 3068 3180, fono fax: +91 (0) 11 2678 4137.

e-mail: bhanotb@rediffmail.com

IV.- SEGUROS DE TRANSPORTE ³⁷

³⁷ entrevistas:

- Alfonso Gonzáles S., ejecutivo comercial, Liberty Compañía de Seguros Generales S.A.
- Mónica Schrebler H., Supervisora de Ventas, Penta Security Seguros generales.

Las costas de Chile e India son separadas por 17 mil kilómetros, los que se asume como una traba para el comercio entre ambas naciones, puesto que significa mayores costos y demora en los envíos de los cargamentos. Esto unido a que en actualidad no existen envíos directos a este país, demorándose un promedio de 50 días el trayecto de la mercancía, lo que se reduciría a 30 días si este se realizara por una ruta directa. Además de la distancia física y los altos costos del transporte, los seguros asociados al transporte se visualizan como otro punto sensible a la hora de gestionar el intercambio comercial con India, lo que se debe principalmente a dos razones:

Primero, las compañías aseguradoras nacionales, cuentan con una limitada experiencia a la hora de hablar de seguros, puesto que en sus registros históricos sólo se encuentran pequeños cargamentos no superiores a medio contenedor, demostrando lo bajo de la demanda a ese destino. A consecuencia de la baja demanda y por ende de la baja experiencia, los riesgos de asegurar este tipo de transporte, son más altos en comparación con otros destinos, por lo que las aseguradoras diversifican el riesgo reasegurándose con varias compañías que cumplen esta función a la vez.

-
- Rolando Vergara, encargado de área, Agencia de aduana Isulueta

Y segundo, la ubicación geográfica de India, es un factor de riesgo importante, puesto que es determinada como una zona de riesgo dado por la inestabilidad del sector (constantes enfrentamientos tanto dentro como fuera del país) a consecuencia de esto, las aseguradoras pueden cubrir una carga en una determinada fecha y en otra no, lo que dependerá específicamente de las disposiciones expresadas por las aseguradoras internacionales.

En el caso de ser aceptado el seguro, este sólo se aplicará de puerto a puerto, ya que las compañías nacionales no cubren tramos intermedios en India.

Con respecto a los productos importados, estos son básicamente artesanías y telas; utilizando la cláusula para cargamento “C”.

India tiene básicamente tres factores, por los cuales las aseguradoras nacionales establecen trabas para la realización de cotizaciones a dicho destino:

En primer lugar, no cuentan con personal en los puertos para que realicen el proceso de control e inspección antes y durante el embarque de las mercancías, por esta razón no conocen como se realiza el proceso de estiba y si este proceso es realizado con los cuidados necesarios.

En segundo lugar, el control en los puertos en India, es nuevamente una limitante, puesto que las aseguradoras no cuentan con la confianza necesaria, para tomar seguros de importación desde India.

En tercer lugar, la zona donde se encuentra India cuenta con exclusiones de cobertura, los motivos de estas exclusiones son básicamente un 30% por el riesgo de robos y la cantidad de piratería cercana a los puertos, y el otro 70% por la gran inestabilidad política y social de sus vecinos; estas exclusiones llegan al límite de que si, un cargamento debe atracar en un puerto o entrar a las aguas territoriales de un país que tiene exclusión, el seguro simplemente, deja de cubrir todo el tiempo que la nave este en estos lugares. Al incluir una cláusula que cubra el riesgo de guerra, huelga, tumultos y conmoción civil, la cláusula tendrá efecto sólo, si se encuentra navegando, si la conmoción comenzó mientras la nave se encontraba en el puerto, esta cláusula queda invalida automáticamente.

3.-1 Zona Excluida de Cobertura de Seguros.

Se excluyen de cotización los embarques con origen o destino en las siguientes zonas:

Persia o Golfo de Arabia y aguas adyacentes, incluyendo Golfo de Omán norte de

24° N

Angola (incluido Cabinda)

Israel

Líbano

Libia (incluyendo Golfo de Sidre / Sirte)

Eritrea

Somalia

Congo, Republica Democrática de (Zaire)

Liberia

Sri Lanka

Sierra Leona

Yugoslavia, Republica Federal de (Servia y Montenegro)

Golfo de Aqaba y Mar Rojo

Yemen / Republica Popular de Yemen (Norte y Sur Yemen)

Pakistán, Afganistán

Omán

Siria

Argelia

Egipto

Irak

(Fuente – Liberty compañía de Seguros Generales S.A)

3.-2 Riesgos

La carga, se expone a diversos riesgos durante el transcurso comprendido desde el puerto de origen hasta el puerto de destino. Estos riesgos, para una mejor comprensión pueden ser clasificados de dos formas:

- a) Riesgos Estándares
- b) Riesgos Excepcionales (Guerras, Huelgas o similares)

Cuando los riesgos se hacen efectivos encontramos otro termino “Alcance de Cobertura”

3.-2.1 Alcance De Cobertura

Este término, se refiere específicamente a los hechos o acontecimientos que son cubiertos por el seguro de transporte, ya que al ocurrir un siniestro este puede dar lugar a pérdidas totales o pérdidas parciales y dentro de estas existen dos tipos:

Avería Particular: La avería particular, se refiere a daño y perdida física, perdidas en el peso o la cantidad sufrida por las mercancías de los asegurados durante el transito.

Avería General: La avería general, es un riesgo específico del transporte marítimo. Riesgo de guerra, huelga, tumultos y conmoción civil.

3.-3 Cláusulas De Aseguramiento

Las compañías aseguradoras, manejan tres modalidades de cláusulas A, B y C las que son internacionales por naturaleza, puesto que cubren en términos generales los mismos ítems a nivel mundial. En Chile las cláusulas mayormente utilizadas son las categorías “C” y “A” y de puerto a puerto,

A continuación se desarrollará una breve descripción de cada una de ellas:

3.-3.1 Cláusulas Para Cargamento (C): bajo estas cláusulas se cubren básicamente los siguientes peligros.

1. Incendio o explosión.
2. Naufragio, encallamiento o volcamiento de la nave.
3. Choque, volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre con cualquier objeto externo con excepción del agua.
4. Abordaje.
5. Descarga de la mercancía en el puerto de arribada forzosa.

El seguro también cubre pérdida o daño a los asegurados del tema causados: cerca Avería gruesa, incluyendo echazón;

En resumen, las cláusulas para cargamento C proporcionan cobertura importante de la mercancía durante el tránsito por tierra o por mar.

3.-3.2 Cláusulas Para Cargamento (B): bajo estas cláusulas se cubren, además de todos los riesgos amparados por la Cláusula "C", los siguientes:

1. Terremoto, erupción volcánica o relámpago y
2. Daños del agua por la entrada del agua de mar/río (excepto el agua de lluvia)
3. Barrida de cubierta.
4. Pérdida total por cualquier bulto que se caiga por la borda o se desprenda durante la carga o la descarga de la nave o embarcación.

Éstas son coberturas adicionales significativas, Ya que cubren el daño provocado por el mar, el lago o el agua y los accidentes en ríos, al cargamento y la descarga, pero no hay cobertura para el hurto, la escasez y la falta de entrega.

3.-3.3 Cláusulas Para Cargamento (A): Estas cláusulas, conforman básicamente una cobertura de todo riesgo de pérdida o daño físico, producido por cualquier causa externa, con algunas exclusiones. Los principales riesgos amparados por estas cláusulas que no están cubiertos por las “B” y “C”, son los siguientes:

1. Oxidación, licuefacción, solidificación.
2. Derrame y pérdida por rotura de envases, filtración.
3. Robo, hurto, piratería, falta de entrega.
4. Quebrazón, abolladuras, ralladuras, saltaduras.
5. Contacto con otras mercancías.
6. Agua dulce, lluvia.
7. Ganchos.

3.-4 Exclusiones

Las exclusiones están hechas bajo las cláusulas 4,5 y 6 que se destacan en los siguientes puntos:

Mala conducta voluntariosa del asegurado, (daños deliberados) del asegurado.

La salida ordinaria, la pérdida ordinaria en peso o el volumen o los ejemplos ordinarios del desgaste y del rasgón de las pérdidas excluidas. Dentro de esta categoría se incluirían la evaporación y la contracción natural.

El desahogo o la inaptitud del embalaje o la preparación inadecuada del embalaje. Claramente si las mercancías se envían embaladas de forma inadecuada, para soportar el trayecto previamente especificado, entonces ninguna pérdida que se presente le será cancelada al asegurado.

Retraso por parte del asegurado. Las pérdidas por retraso podrían incluir la pérdida de mercado o el deterioro por lo que se refiere a los productos perecederos.

La guerra y las huelgas, los alborotos y las confrontaciones civiles, estos riesgos se excluyen bajo cláusulas de A, de B y de C pero se pueden escribir nuevamente dentro de la política.

3.-4.1 Riesgos De Guerra

La cobertura, proporcionada por las cláusulas sobre los riesgos derivados de la guerra, no funciona durante el curso entero del tránsito. Los suscriptores ofrecen solamente la cubierta para los riesgos de guerra.

No hay coberturas del riesgo de la guerra para las mercancías, la cláusula tendrá efecto sólo si se encuentra navegando, si la conmoción comenzó mientras la nave se encontraba en el puerto, esta cláusula queda inválida automáticamente.

3.-4.1 Duración De La Cobertura

La fijación del riesgo es valida a partir del tiempo en que las mercancías salen del almacén o el lugar que se nombro para el comienzo del tránsito y continúa por todo el trayecto.

El término de la cobertura termina en el momento que se entregan las mercancías al destinatario o las mercancías llegan al lugar establecido de entrega. La política también termina en cualquier punto intermedio si las mercancías entran en el control del asegurado para el almacenaje con excepción en el curso ordinario del tránsito, para la asignación o para la redistribución.

4.-5 IRDA (INSURANCE REGULATORY AND DEVELOPMENT AUTHORITY ³⁸

³⁸ www.nationalinsuranceIndia.com

ANEXOS

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

1

PRÓLOGO

3

I.- INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE CHILE E INDIA

6

II.- INFRAESTRUCTURA DE INDIA

15

2.1.- TRANSPORTE POR CARRETERA

16

2.2.- TRANSPORTE POR VÍA FERREA

16

2.3.- TRANSPORTE POR VÍA AEREA

17

2.-4. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE CARGA 19

2.-4. 1. Aeropuerto Internacional Indira Gandhi, New Delhi 20

2.-4. 2. Complejo Aéreo de Carga, Aeropuerto Chennai, Chennai 21

2.-4. 3. Aeropuerto Internacional Netaji Subhas Chandra Bose, Calcuta	21
2.-4. 4. Aeropuerto Internacional Chhatrapati Shivaji, Mumbai	22
2.-4. 5. Ubicación de los principales aeropuertos en India	23
2.-5. TRANSPORTE POR VÍA MARÍTIMA	24
2.-5. 1. Principales puertos de la India y su tráfico (en miles de toneladas)	25
2.-5. 2. Trafico de Mercancías en los puertos Principales	26
2.-5. 3. Ubicación de los Puertos	28
2.-5. 4. Características De los Principales Puertos	29
1) Calcuta:	
29	
2) Haldia:	
29	
3) Paradip:	
30	
4) Visakhapatnam:	
31	
5) Chennai:	
31	
6) Toothukudi:	
32	

7) Cochin:

33

8) New Mangalore:

34

9) Mormugao:

35

10) Mumbai:

36

11) Jawaharlal nehru:

37

12 Kandla:

38

13) Ennore

39

III.- INTERMEDIARIOS EN INDIA

41

3.-1. Agentes De Aduana 41

3.-2. Freight Forwarder 44

3.-3. Courier 45

3.-4. Warehousing 48

3.-5. Cargo Handling Agents	49
3.-6. Brokers	51
IV.- SEGUROS DE TRANSPORTE	52
4.-1 Zona Excluida De Cobertura	54
4.-2 Riesgos	56
4.-2.1 Alcance de la Cobertura	56
4.-3 Cláusulas De Aseguramiento	57
4.-3.1 Cláusulas para Cargamento (C):	57
4.-3.2 Cláusulas para Cargamento (B):	58
4.-3.3 Cláusulas para Cargamento (A):	59
4.-4 Exclusiones	59
4.-4.1 Riesgos de Guerra	60
4.-4.1 Duración de la Cobertura	61
4.-5 IRDA (INSURANCE REGULATORY AND DEVELOPMENT AUTHORITY)	61
CONCLUSIÓN	62
BIBLIOGRAFÍA	
64	

IRDA, es la organización en India encargada de regular, promover y proteger el servicio entregado por las empresas aseguradoras, con el fin de proporcionar un servicio con normas, tarifas y coberturas claras para los usuarios, por lo que a su vez es un ente fiscalizador, controlador y regulador de las tarifas otorgadas por las aseguradoras sirviendo como ente intermediario en la solución de conflictos, entre los aseguradores y los intermediarios, o los intermediarios del seguro. También regula la inversión de los fondos de las compañías aseguradoras, con el fin de que estas puedan solventar los acontecimientos.

CONCLUSIÓN

India es la segunda economía de mayor crecimiento en el mundo. Tiene más de Mil Cien millones de habitantes y desde ahora se tendrá acceso preferencial a ese mercado que según algunas proyecciones, al año 2030 va a ser la tercera economía del planeta. El convenio resulta de gran relevancia si se considera que India se ha consolidado como un gran actor en el escenario mundial y un líder entre las economías emergentes. Es así que el Acuerdo de *Alcance Parcial firmado* entre Chile e India contribuirá por una parte; a que *inversionistas indios* vean a Chile como una atractiva plataforma desde la cual producir bienes y servicios destinados a mercados con los

cuales Chile, ya posee acuerdos comerciales, estamos hablando de América Latina, Estados Unidos y Canadá; y por otra parte, sitúa a India como una plataforma estratégica para que Chile pueda ingresar a los mercados de las principales economías asiáticas.

EL APP también significará un impulso en Chile en materia de Tecnologías de la Información, ya que India es el país con el índice de mayor crecimiento en dicho sector.

El tratado constituye un primer paso hacia una profundización de la relación económica hacia nuevos productos y otras áreas, como servicios e inversiones de mutuo interés. Sin embargo hay que recordar que sólo con la participación activa de los empresarios chilenos se pueden obtener frutos, de los beneficios otorgados a través del acuerdo de Alcance Parcial y que estos beneficios sean disfrutados por todos los sectores de la sociedad.

Para que las oportunidades se hagan una realidad y los beneficios se hagan efectivos, es indispensable que el exportador nacional, visualice este acuerdo con entusiasmo, responsabilidad y precaución; abasteciéndose de la mayor cantidad de información con el objetivo de eliminar los riesgos derivados de lo desconocido del mercado, de la falta de conocimiento de sus procesos y normativas, puestos que las diferencias culturales y distancias físicas son uno de los principales inconvenientes con los que se puede enfrentar un exportador nacional.

BIBLIOGRAFIA