

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

**MANUAL DE CONTENEDORES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. CASO IMPORTACIÓN ABRIGOS DE
MUJER EN CONTENEDOR GOH.**

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

Autores:

**CAROL MARTÍNEZ VÁSQUEZ
ROMINA SEPÚLVEDA RODRÍGUEZ**

**Profesor Guía
FERNANDO VALDÉS**

Santiago, Julio de 2012

AGRADECIMIENTOS

Agradecimientos... la parte más difícil de todo el informe. Difícil no por no saber a quién agradecer, si no por la gran cantidad de personas, que cada vez que nos topábamos, cambiaban el ¿Cómo has estado? , por un ¿Cómo va la tesis? Sabemos que detrás de esta pregunta reiterativa, y en el fondo de cada una de estas personas, nos alentaban para terminar este proceso tedioso, pero al fin y al cabo, es uno de los más importantes de nuestras vidas.

Muchas de estas personas que nos brindaron su apoyo e incondicionalidad durante el transcurso de la tesis, lo hicieron de distinta forma, por lo que queremos destacar a:

Nuestro profesor guía, Fernando Valdés, quien además de guiarnos y compartir sus conocimientos para la elaboración y participación de este importante proceso, nos regaló parte de su tiempo, con una incomparable disposición. Agradecemos sus consejos y paciencia.

A nuestras Familias, especialmente a nuestras madres por su constante apoyo y soporte en los momentos de alegría, penas y estrés. Por darnos ánimos para continuar y sobre todo por estar siempre junto a nosotras.

Y para terminar, el agradecimiento más importante recae en el que cada una tiene hacia la otra, no sólo por haber compartido un par de meses como compañera tesista junto a

varios cafés, tampoco por los 5 años de universidad, menos aun por ser en la actualidad colegas en el mismo trabajo, si no que por el mayor y valioso logro, el haber construido la valiosa amistad que se ha mantenido a través de todos estos años.

A todos ellos, muchas gracias.

ÍNDICE

GLOSARIO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS USADAS EN EL PRESENTE INFORME.....	7
INTRODUCCIÓN	10
I. CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA	12
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN	12
1.1.1 BREVE RESEÑA HISTÓRICA.....	13
1.1.2 MISIÓN Y VISIÓN	14
1.1.2.1 Misión	14
1.1.2.2 Visión	15
1.1.2.3 Slogan.....	15
1.1.3 PRODUCTOS Y SERVICIOS	16
1.1.4 MERCADOS	20
1.1.5 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	22
1.1.6 POLÍTICAS DE LA ORGANIZACIÓN.....	24
1.1.7 OTROS PUNTOS DESTACABLES PARA EL INFORME	28
1.2 DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES REALIZAS	29
1.2.1 Funciones Realizadas por la Alumna Carol Martínez.....	29
1.2.2 Funciones Realizadas por la Alumna Romina Sepúlveda.....	38
1.2.3 RAZONES QUE IMPULSAN EL TEMA A DESARROLLAR.	48
CAPÍTULO 2: DESARROLLO DEL TEMA	50
MANUAL DE CONTENEDORES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. CASO: IMPORTACIÓN ABRIGOS DE MUJER EN CONTENEDOR GOH.....	50

2.1. OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS.	50
2.1.1. Objetivos General:	50
2.1.2. Objetivos Específicos:.....	50
2.2. MARCO TEÓRICO	51
2.2.1. Concepto de Importación.	51
2.2.2. Transporte Internacional	53
2.2.2.1. Transporte Marítimo.....	53
2.2.3. ¿Qué es una mercancía?	55
2.2.4. Definición de Contenedor.	58
2.3. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN.....	63
CAPITULO 3: CONCLUSIONES	116
BIBLIOGRAFÍA	118
ÍNDICE DE ANEXOS.....	119
ANEXO 1 Organigrama Actual Agility Logistics	120
ANEXO 2 Objetivos de Calidad.....	121
ANEXO 3 Proforma Invoice Cliente Preunic	122
ANEXO 4 Perfil de Cliente.....	123
ANEXO 5 Solicitud de Crédito	124
ANEXO 6 Propuesta Comercial o Cotización	125
ANEXO 7 Air WayBill.....	126
ANEXO 8 Seaquest Line	127
ANEXO 9 Master Bill of Lading	128
ANEXO 10 Instructivo de Facturación Embarque Marítimo FCL	129

ANEXO 11	Instructivo de Facturación Embarque Marítimo LCL.....	130
ANEXO 12	Instructivo Facturación Embarque Aéreo.....	131
ANEXO 13	Tarifas Costo Flete Marítimo desde Oriente	132
ANEXO 14	Dimensiones Contenedores Marítimos	133
ANEXO 15	Declaración de Ingreso nacional	134

GLOSARIO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS USADAS EN EL PRESENTE INFORME

EXW (Ex-Work)

Definida en español como “Ex-Fábrica”, es el precio de las mercancías embaladas y dispuestas para tomarlas en la fábrica o almacén del proveedor. La responsabilidad del comprador parte desde que toma las mercancías en la fábrica del proveedor.

FOB (Free On Board)

En español, Libre a Bordo. Es el precio de las mercancías puestas a bordo en el puerto de embarque. La responsabilidad del comprador parte desde ese punto.

CIF (Cost, Insurance, Freight)

En español, Costo, Seguro y Flete. Corresponde al precio de las mercancías considerando el costo, el seguro y el flete.

BL

Bill of Lading o Conocimiento de embarque, es un documento de título de carga usado para el transporte marítimo de mercancías, una evidencia del acuerdo descrito entre las partes (proveedor y comprador), actuando como un contrato de flete y es endosable. Se hablará de BL máster, hijo y nieto en el desarrollo del informe.

AWB

Air Way Bill o guía aérea, es el documento utilizado en el transporte de mercancías por avión, posee contractualmente las mismas características del Bill of Lading.

CRT

Carta de Porte Internacional por carretera, es el documento utilizado para el transporte terrestre, posee contractualmente las mismas características que el Bill of Lading.

S.O.P

Standar Operation Procedure. En español, Procedimiento Operacional Estandar. Documento preparado por Agility Chile que incluye los procedimientos locales del cliente, el cual define los requisitos e instrucciones para realizar sus embarques.

P.O.

Purchase order, en español, orden de compra.

ETD

Estimate Time Departure, en español significa, fecha estimada de zarpe.

ETA

Estimate Time Arrive, en español significa, fecha estimada de arribo.

SFI

Sea Freight Import, en español significa, Importaciones marítimas. Sigla representa al área de operaciones marítimas de importación

AFI

Air Freight Import, en español significa, Importaciones Aéreas. Sigla representa al área de operaciones aéreas de importación

OCM

Origin Cargo Management, que en español significa Manejo de Carga en Origen. Sigla representa al área de Retail.

ICA

Es una factura de costos, enviada por la oficina de origen, mediante sistema "Control".

INTRODUCCIÓN

La FIATA¹; International Federation of Freight Forwarders Associations, en español, Federación Internacional de Asociaciones de Promotores de Carga, describe a los Freight Forwarders como “*Los nuevos arquitectos del transporte*” haciendo hincapié a la posición comercial de estos agentes en la cadena de suministro del comercio internacional, ilustrando la especialización que han ido realizando, llegando a ser capaces de llevar a cabo operaciones exclusivas para clientes de diferentes rubros como, el retail, la minería, cargas peligrosas, sobredimensionadas y susceptibles a robo.

A continuación se expone la primera experiencia profesional aplicada en una de estas empresas, en las cuales se ha adquirido la experiencia necesaria para comprender el proceso de coordinación de embarques, además de identificar las complicaciones de los clientes al momento de la elección de un contenedor y tipo de transporte a utilizar.

La finalidad de este informe será dar a conocer al lector, la descripción de las funciones realizadas en la práctica profesional y la relevancia del negocio emergente de los agentes de carga o freight forwarders en el escenario actual del comercio exterior, entendiéndolos como coordinadores y organizadores de transporte de mercancías u otros materiales a personas o empresas, actuando como agente coordinador de la logística de transporte internacional. Su oferta se basa en servicios de logística, utilizando los activos

¹ Fiata, <http://www.fiata.com/index.php?id=30>, Fecha de visita 18.04.2012, 20:39 hrs.

de carriers externos, como navieras o aerolíneas, los cuales disponen de aviones, camiones, trenes, buques, entre los activos más comunes. Los agentes de carga deben disponer de la mercancía cargable lista para ser movilizadada por el carrier convenido a utilizar en los plazos establecidos.

Sin embargo, es en la primera experiencia profesional donde se vislumbró la necesidad de crear una guía clara que pueda ser utilizada por cualquier emprendedor sin práctica previa en el rubro, que desee atreverse a realizar operaciones en el comercio internacional, el cual considera variados tipos de transportes, donde la elección de este dependerá de, entre otros factores, la cercanía de los mercados involucrados, las características geográficas y la urgencia de la carga; junto con el tipo de contenedor, donde la elección se basará en la naturaleza, dimensiones y valor de la carga a transportar, siendo éstos la clave para el éxito en la operación de transporte internacional.

I. CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA

1.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

Los Freight Forwarders o embarcadores, dentro del mercado chileno han ido tomando un gran posicionamiento en el transporte internacional de mercancías, tanto en las importaciones como en las crecientes exportaciones del último tiempo. Esto queda demostrado en la cantidad importante de empresas insertadas en Chile que entregan este servicio, dentro de las cuales se encuentra Agility Logistics, organización de la cual se hablará en el presente capítulo.

Ficha técnica

Razón social: Agility Logistics Chile S.A.

Nombre de Fantasía: Agility.

R.U.T: 76.408.000-9

Rubro: Agencia de transporte Internacional o Freight Forwarder.

Empresa que cotiza en Bolsa de Kuwait y Dubái de los Mercados Financieros, cuenta con 15.000 accionistas y su símbolo de cotización es AGLTY.

1.1.1 BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Agility es una organización que brinda servicios de transporte internacional multimodal, un Freight Forwarder o Agente de carga, considerado como un líder global de logística integrada. Posee más de 550 oficinas en 120 países, con una fuerte y creciente presencia en los mercados emergentes, Su casa matriz se encuentra en Kuwait.

Gracias a su red mundial es posible ofrecer servicios “Door to door”, que en español significa Puerta a Puerta. Estos son personalizados de acuerdo a los requerimientos de cada cliente, cumpliendo los niveles de excelencia requeridos, los procesos de las cadenas de suministro dentro de los entornos más desafiantes del mundo. En consecuencia a lo anterior es capaz de ofrecer un servicio personalizado a las necesidades de cada cliente, tanto en economías desarrolladas como en emergentes.

A continuación se detallan las fechas más relevantes desde su creación:

1979: Se funda como PWC Logistics (Public Warehousing Company) en Kuwait.

1997-2004: Se convirtió el proveedor más grande del Medio Oriente.

2004-2008: Tras una emprendedora fusión y activa adquisición, PWC Logistics adquiere las marcas mundiales de Geo-Logistics, Transoceanic, Trans-Link, Natural, Matrix, Tri-Star and Lassen. Algunas de ellas tienen una historia que se remontan al siglo XIX.

2006: Todas esas marcas se unifican en una misma red global bajo el nombre de Agility.

Hoy en día Agility continua abriéndose paso a nuevos mercados, contando con presencia en todos los continentes ofreciendo los diferentes servicios de sus divisiones de negocios, las cuales serán explicadas en el punto 1.1.4 Mercados.

1.1.2 MISIÓN Y VISIÓN

1.1.2.1 Misión

Desde sus inicios esta organización ha mantenido el propósito de cumplir con las contantes exigencias de su entorno, lo que queda demostrado a través de su misión, definida como sigue:

“Facilitar el comercio internacional a través de soluciones innovadoras en la cadena de suministro”²

Día a día Agility se esfuerza para proponer a sus clientes nuevas y convenientes alternativas de servicios “door to door”, para esto se encuentra constantemente en negociaciones con navieras, NVOCC, transportistas locales, aerolíneas y oficinas de origen con la finalidad de unificar la cadena de suministro en sólo un proveedor de servicios, en la búsqueda de la satisfacción del cliente final.

² Agility, About us, http://www.agilitylogistics.com/EN/Pages/Agility_About_Us.aspx, Fecha de Visita 10.04.2012, 21:53 hrs.

1.1.2.2 Visión

Agility constantemente está desarrollando proyectos de mejoras en cada una de sus divisiones con la finalidad de ir cumpliendo su ideal, el cual queda demostrado en su visión:

*“Ser un nuevo líder en logística ante los retos del mercado global”.*³

Las estrategias de mantención y captación de clientes, la certificación bajo la Norma de Calidad ISO 9001, las actividades de Responsabilidad Social Empresarial y el compromiso con el medio ambiente mediante sus medidas de reciclaje, están ideadas para lograr esa diferenciación tan importante en el mercado actual.

1.1.2.3 Slogan

El slogan de Agility Logistics es el siguiente:

”We don't just talk about going above and beyond - we do it.” Lo cual en español sería *“No nos limitamos a hablar de ir mas allá – lo hacemos”.*⁴

³ IBÍD

⁴ IBÍD

1.1.3 PRODUCTOS Y SERVICIOS

Agility Logistics no enfoca su giro en la entrega de productos, debido a que al ser un agente de carga, no posee activos tangibles utilizados como puente para prestar sus servicios. De acuerdo a esto, la empresa, a través de su división de negocios, entrega una variedad de servicios logísticos, personalizados y preparados para entregar asesorías dentro de la cadena de suministros cubriendo la demanda a través de recursos y conocimientos especializados. A continuación se definen las 3 grandes divisiones de negocios que posee Agility para entregar sus servicios:

- a) **Global Integrated Logistics (GIL):** (En español, Logística Global Integrada) La división comercial de Agility provee soluciones de cadena de suministro a una amplia gama de clientes en rubros como tecnología, mercado minoristas (Retail), químicos y otras industrias.
- b) **Defense and Government Services (DGS):** (En español, Servicios de Defensa y Gobierno) Agility DGS ofrece servicios logísticos a gobiernos, agencias de asistencia e instituciones internacionales a nivel mundial.
- c) **Infrastructure:** (En español, Infraestructura) Agrupa compañías principalmente enfocadas en oportunidades en el Medio Oriente, África y el Sur de Asia, al

otorgar apoyo de infraestructura en áreas de bienes raíces industriales, optimización aduanera y servicios aéreos.

Dentro de las divisiones de negocios que posee Agility logistics, podemos identificar distintos tipos de servicios que definen a la empresa y aportan en el constante desafío de la Logística internacional, por lo que día a día debe superarse para entregar un mejor servicio. A partir de esto, Agility determina que Global Integrated Logistics GIL, es la más importante de estas divisiones, ya que cubre en su mayor volumen las variadas necesidades de clientes mayoristas y minoristas, pertenecientes principalmente al área Retail y minería, los cuales contribuyen en mayor índice dentro de la balanza comercial de la organización. Esta división está representada mediante los siguientes servicios:

✓ **Gestión de carga en origen (OCM):**

Esta área nace pensando en las empresas del sector minorista que se abastecen de los mercados internacionales, en especial de Asia, las cuales buscan ahorrar tanto capital como los tiempos de entrega. OCM ofrece un servicio de seguimiento medido y comprobable mediante sistemas en los cuales interactúan directamente con el cliente, los cuales saben exactamente la posición de su carga en la cadena de suministro.

Uno de los servicios más importantes que ofrece sobre todo para este tipo de carga son las consolidaciones de órdenes personalizadas, según lo que el cliente requiere dependiendo de colores, tamaños, estilos y dimensiones.

✓ **Transporte Aéreo**

El transporte aéreo es comúnmente usado para cargas perecederas, no sobredimensionadas, de naturaleza tecnológica y/o susceptible a robo, ya que ofrece un equilibrio óptimo del tiempo, espacio, frecuencia y costos. Agility cuenta con acuerdos preferenciales con las principales líneas aéreas, brindando seguridad de espacios y puntualidad.

✓ **Transporte Marítimo**

El transporte marítimo es el servicio más usado por las empresas chilenas importadoras. Pensando en eso, Agility cuenta con negociaciones con las más importantes compañías navieras y NVOCC⁵. Ofrece servicios personalizados según la necesidad del cliente, puerto/puerto y puerta/puerta.

⁵(Non-vessel-owning-commo) Son agentes de carga que compran equipos a las compañías navieras para luego revender sus espacios por un precio calculado sobre el kilo/volumen de la carga. Estas cargas son conocidas como LCL.

✓ **Transporte Terrestre**

Agility hace entrega tanto de cargas consolidadas como FCL⁶, a través de vehículos propios y de transportistas externos cuidadosamente seleccionados. El transporte terrestre es el último proceso de la cadena de distribución.

✓ **Proyectos**

Servicio enfocado a desarrollar proyectos industriales a empresas de ingenierías, construcción, mineras, petroquímicas entre otras. Ofrece un servicio de expedición para mercancías sobredimensionadas, pesadas y no paletizables, las cuales implican una mayor complejidad logística.

Mediante los servicios recién mencionados pertenecientes a la división más importante de Agility GIL. Ésta organización ha logrado abrirse camino hacia distintos continentes, estableciéndose en el mercado y logrando el posicionamiento que se detalla en el siguiente punto.

⁶ Cargas Full, contenedorizada o en contenedor.

1.1.4 MERCADOS

Agility desde sus comienzos en el medio oriente ha tenido un crecimiento constante a través de fusiones con empresas que han estado en el negocio logístico por más de 100 años. Hoy, Agility es un proveedor logístico que aspira ser líder a nivel global.

Cuenta con 550 oficinas distribuidas en más de 50 países, en los cuales se distribuyen 25 mil empleados, como se puede observar en la siguiente figura:

Figura N° 1: Agility en el mundo



Fuente: Agility Web page.⁷

⁷ Agility, <http://www.agilitylogistics.com>, Fecha de visita 15.05.2012, 17:56 Hrs.

Agility se encuentra en constante búsqueda de nuevas oportunidades en nuevos mercados, sobre todo en aquellos países donde no cuenta con presencia propia, es importante destacar que en todos aquellos países Agility trabaja con partners logísticos o agentes de logística en origen los cuales cumplen el mismo rol que una oficina Agility.

Hoy en día Agility Chile se encuentra a cargo del desarrollo de Agility Perú y Colombia.

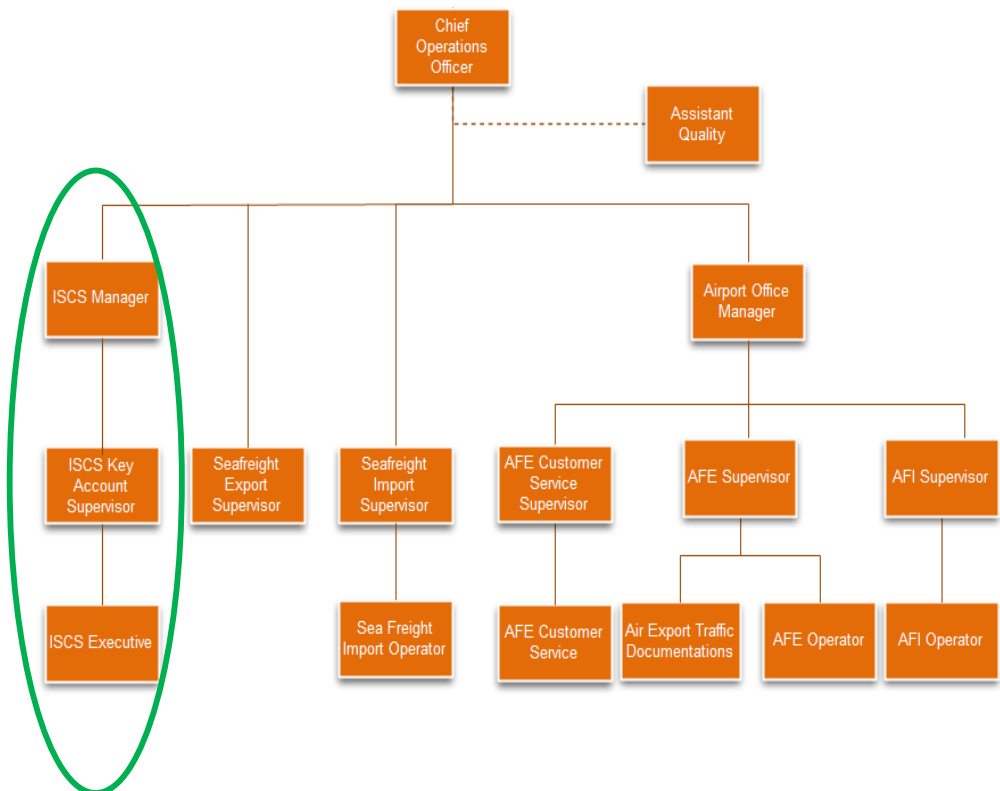
Como se demostró anteriormente, Agility cuenta con presencia en los 5 continentes, entre los cuales se destacan a continuación las especializaciones de aquellos más importantes. En Asia, la consolidación marítima de carga en origen (LCL), principalmente de productos manufacturados, es el servicio más común, mientras que en Europa, son los servicios aéreos y marítimos de mercadería perecible, los cuales deben ser transportados como carga refrigerada. Por último, en América, el transporte de productos tecnológicos, tanto aéreo como marítimo ha determinado la experticia en este tipo de servicios dentro del continente. De acuerdo a esta última especialización, la oficina de Agility Chile es la que destaca como uno de los principales destinos que maneja este tipo de carga, por lo que también la división GIL es la predominante, esto se ve demostrado en la cantidad de empleados que conforman la organización, y se representa mediante un organigrama.

1.1.5 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Agility Logistics Chile consta de una estructura organizacional la cual ha enfrentado transformaciones ya sea de rotación de personal como a nivel de departamentos. Dichas modificaciones sufridas se pueden identificar mediante los siguientes organigramas que muestran cómo se encuentra representada la empresa hoy en día.

- ✓ Organigrama Actual del Área donde desempeñó funciones Carol Martínez.

Figura 2: Organigrama departamento ISCS

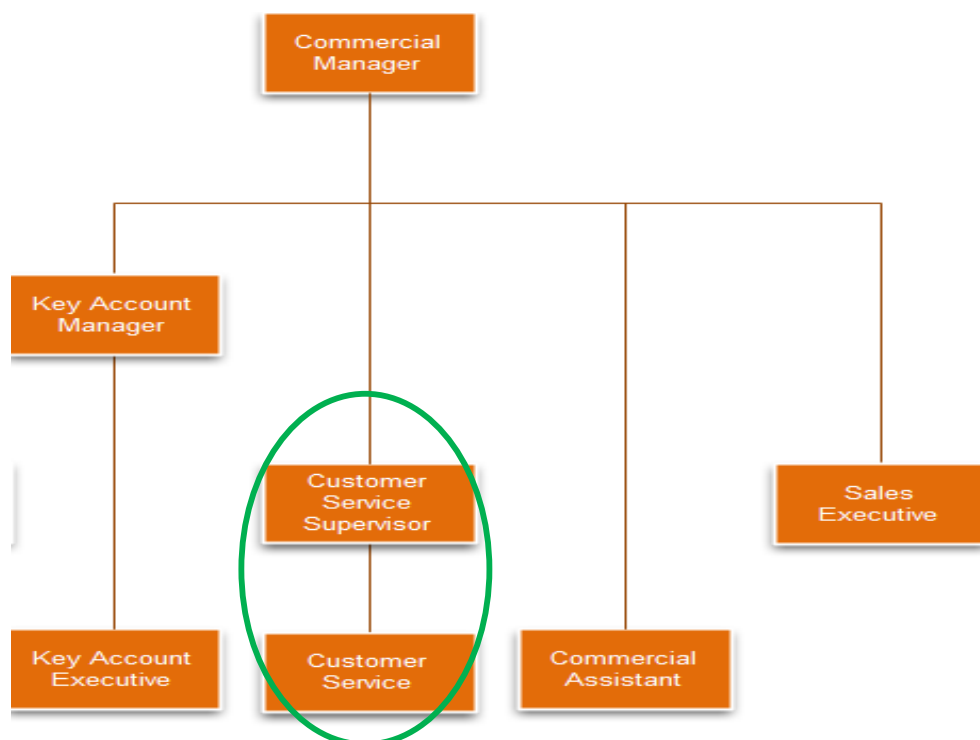


Fuente: Agility, documentos internos.

El departamento de ISCS se encarga de atender y coordinar las operaciones de los clientes del mercado Retail de la compañía, los cuales en comparación de los clientes generales, mueven un volumen mucho mayor y sus operaciones pueden llegar a solicitar tal detalle como color, marca y medida de la prenda. Es por lo anterior que en su mayoría se trabaja con un sistema llamado LOG-NET⁸ el cual les permite administrar de mejor manera las coordinaciones de sus mercaderías.

- ✓ Organigrama Actual del Área donde desempeñó funciones Romina Sepúlveda.

Figura 3: Organigrama departamento Customer Services



Fuente: Agility, documentos internos.

⁸ Red virtual que entrega visibilidad de las órdenes de compra a los entes relacionados en la cadena logística; Agility Chile, Agility Origen y clientes.

Es en el departamento de Customer Service donde se realizan las coordinaciones de movimiento de carga para los clientes generales⁹ de la empresa desde la activación de una nueva orden con la oficina de origen¹⁰ correspondiente, pasando por la instrucción de embarque, solicitud de espacio, solicitud de documentación, hasta la notificación del embarque y su respectivo instructivo para la facturación.

Todas las operaciones mencionadas anteriormente, al momento de su delineación fueron diseñadas para que su implementación estuviera enfocada con la idea de cumplir un estándar de calidad reflejado en sus políticas, reglamentos y valores.

El organigrama completo actual de la compañía se podrá revisar en el Anexo 1, Organigrama Actual Agility Logistics.

1.1.6 POLÍTICAS DE LA ORGANIZACIÓN

Las principales políticas¹¹ tienen que ver con el espíritu de servicio y perseverancia que la organización desea reflejar ante sus clientes, proveedores y empleados. Esto está manifestado en las siguientes afirmaciones:

⁹ Son todos aquellos que sus movimientos de cargas no pertenecen al rubro del Retail, no son carga peligrosa ni sobredimensionada. Estos últimos clientes son manejados por departamentos especializados de la organización.

¹⁰ Oficina de Agility en el país de origen de las mercancías.

¹¹ Políticas Agility versión 2011, aprobadas y firmadas por C.O.O. Agility Chile Sr. Thomas Otersen

- ✓ *Aumentar la satisfacción de nuestros clientes progresivamente en el tiempo.*
- ✓ *Gestionar recursos humanos, financieros, legales y técnicos a fin de entregar soluciones logísticas conformes a los requisitos de nuestros clientes.*
- ✓ *Incluir el uso de tecnologías acordes a nuestras necesidades operacionales.*
- ✓ *Liderar el mercado brindando un servicio personalizado de calidad.*
- ✓ *Implementar y mantener un sistema de gestión de calidad ISO 9001 que proporcione el control y seguimiento a nuestros procesos, a fin de garantizar un buen servicio.*
- ✓ *Trabajar con personal calificado y facultado a entregar soluciones logísticas especializadas.*
- ✓ *Y llevar a cabo la mejora continua de nuestros procesos, mediante la colaboración de trabajadores comprometidos con esta política.*

Agility, con la ayuda de estas políticas recién descritas, plantea la forma de cómo proyectar su imagen en conjunto con el trabajo interno, el cual es medido a través del reglamento interno que se detallada a continuación.

a) Reglamento Interno de Agility Logistics:

El propósito de este reglamento es establecer las normas que regulan las relaciones internas de la empresa, las obligaciones y prohibiciones a que están sujetos los trabajadores en relación al orden, la higiene y la seguridad, y el régimen de sanciones aplicables en caso de contravención. Este documento cuenta con 60 páginas, entre las cuales describe la reglamentación de orden (condiciones laborales y contractuales), la reglamentación de higiene y seguridad.

b) Valores:

- ✓ Integridad: Fortificar la confianza con los clientes, sociedad, proveedores y unos con otros al hacer lo que es correcto: mantener las promesas, ser buenos ciudadanos, cumplir con las regulaciones y las leyes, como también respetar las pautas de los acuerdos.
- ✓ Compromiso personal: Agility se compromete en lograr los objetivos al anticiparse a las necesidades, contar con los recursos y realizar seguimiento de las tareas hasta que el trabajo esté concluido.

- ✓ Trabajo en equipo: Trabajar más allá de los límites organizacionales y culturales, con el fin de conseguir resultados sobresalientes y brindar un servicio personalizado a los clientes.
- ✓ Excelencia: Consiste en la aplicación de una cultura basada en la excelencia del pensamiento a fin de llevar a cabo la ejecución de las distintas funciones de la compañía.

c) Filosofía Interna:

La Filosofía Operacional de Agility Logistics Chile S.A. Entrega los lineamientos y directrices para cumplir con los requisitos del Sistema de Gestión de Calidad y está conformada por la Visión, Misión, Valores, Política de Calidad y Objetivos de Calidad.

d) Objetivos de Calidad:

Los objetivos de calidad planteados por la empresa están descritos en el documento “Tablero de Procesos” que es actualizado conforme al logro que estos presenten en el tiempo. El cual puede ser revisado en el Anexo 2, Objetivos de Calidad.

1.1.7 OTROS PUNTOS DESTACABLES PARA EL INFORME

A partir de todo lo anterior, es que existen otras actividades e iniciativas que la organización ha llevado a cabo con la finalidad de cumplir su misión y objetivos de calidad.

✓ **Certificación Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:**

Agility Logistics Chile S.A. obtuvo la certificación de la Norma Internacional de calidad ISO 9001:2008, de mano de la casa certificadora SGS, el día 18 de Noviembre del 2011.

✓ **Responsabilidad Social Empresarial (RSE):**

Con la finalidad de contribuir al medioambiente, Agility elabora todos sus reportes de gestión digitalmente, de esta forma minimiza el consumo de papel.

Por otro lado, todo el papel usado es donado a la fundación San José, para ser reciclado.

✓ **Capacitaciones Anuales:**

Agility para trabajar con personal calificado y entregar soluciones logísticas especializadas, realiza anualmente una planificación de capacitaciones a su personal,

enfocadas tanto a mejorar las competencias técnicas como conductuales, por ejemplo: Manejo de carga peligrosa, Excel Básico/Intermedio/Avanzado, Trabajo en equipo y Liderazgo.

1.2 DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES REALIZAS

Se tuvo la oportunidad de compartir en la misma organización como lugar de aplicación y adquisición de conocimientos, pero sobre todo de experiencia, tanto del mundo laboral, como el de interactuar directamente con cada uno de los participantes que interviene en el comercio internacional, más aún ser parte del proceso de importación en el desarrollo de nuestra práctica profesional.

A continuación, se presentarán las funciones que cada una realizó en sus respectivas áreas de aplicación; Romina Sepúlveda Rodríguez como Customer Service Executive y Carol Martínez Vásquez como OCM Executive.

1.2.1 Funciones Realizadas por la Alumna Carol Martínez

De acuerdo a todas las actividades que se realizaron durante la práctica profesional, a continuación se describirán cada una de ellas, mostrando en que consistió y entregando todo lo aprendido durante aquellos meses.

Antes de comenzar, es importante mencionar que al momento de realizar la práctica, el departamento en el cual la alumna Carol Martínez participó llamado OCM, y que en la actualidad pasó a ser ISCS (Integrate Supply Chain Solutions) sufrió cambios sólo en su nombre y no a nivel de procedimientos. De acuerdo a esto y para evitar confusiones, se ha determinado que para el desarrollo del presente capítulo, se hablará del departamento como OCM.

A continuación, alguna información sobre el departamento en donde se desarrolló la práctica.

a) Área de Desempeño

El nombre del departamento o área de desempeño fue Origin Cargo Management Department (OCM) que en español quiere decir Gestión de Carga en Origen.

b) Jefe Directo

El nombre del jefe directo a cargo de la supervisión de la práctica fue la Señora Alejandra Abidy Hamed Corrales, con el cargo de Retail Manager Chile.

Las actividades que se realizan en el departamento OCM al mando del Retail Manager Chile, están definidas de acuerdo al estado o nivel en que se encuentren las órdenes de

compra emitidas por los clientes. Cada uno de estos niveles está delimitado mediante un procedimiento, el cual determina las actividades a realizar por el departamento dependiendo del status en que se encuentre la orden de compra.

Lo que se describe a continuación son las tareas que se realizaron en la práctica, las cuales estarán detalladas por nivel o status de la orden de compra. Pero para que exista la orden de compra debe existir un cliente. Es por eso que a continuación se comenzará con la descripción del procedimiento que se realizó cada vez que se incorporaba un nuevo cliente.

a) Incorporación nuevo cliente OCM

Cada vez que llegaba un cliente nuevo a la empresa se debía realizar este procedimiento, el cual consiste en que al momento de crear una nueva cuenta, el área de ventas, quienes son los encargados de traer los nuevos clientes, debían entregar un documento con el perfil del cliente al Retail Manager Chile para que éste confeccione en conjunto con el cliente el S.O.P (Standar Operation Procedure) y Manual de Procedimientos locales¹² que iban a determinar el manejo de la cuenta. Las posteriores modificaciones a estos documentos debían realizarse por intermedio de una reunión con el cliente guardando registro de aquello en una minuta respectiva.

Una vez determinado los procedimientos, se comenzaba con el proceso de creación de la orden de compra desde el proveedor mediante el nivel llamado Order Level.

¹² Documento que establece lineamientos asociados a los procedimientos locales de cada cliente.

b) Orden Level

El proceso de coordinación comienza cuando un cliente envía por E-mail o mediante su propio sistema, una PO a Agility. A partir de esta acción, se puede hablar que la orden de compra se encuentra en “Order level” o que el status de la carga está a “Nivel de Orden” si se define en español.

Una vez recibida la orden enviada por el cliente, el practicante debía contactar a través de correo electrónico a sus colegas pertenecientes al mismo departamento de Agility pero en Origen, es decir, contactar a la oficina de Agility en el país originario de la carga a importar. Lo anterior para solicitarles que se contacten con el proveedor, también vía e-mail, a lo menos 2 veces informándoles los requerimientos del Cliente de acuerdo a lo indicado en el documento llamado Proforma Invoice. Documento disponible en el Anexo 3, Proforma Invoice Cliente Pre-Unic.

En este contacto, OCM-origen debía averiguar si el proveedor podía cumplir con lo acordado dentro de las fechas establecidas, como por ejemplo, con las fechas de entrega de carga lista o con las fechas de embarque. A esto último es lo que se llamó Vendor Contact que en español se interpreta como, contacto con el proveedor del cliente. Los resultados de este contacto debían ser registrados por OCM-Origen en el sistema que sólo es utilizado por el departamento de OCM a nivel mundial. Este sistema se llama LOG-NET.

Si al momento de realizar el Vendor Contact por la oficina de origen, y se detectaban discrepancias entre la última fecha de embarque (last shipment date) y la nueva última fecha de embarque (new cargo delivery date) debido a algún retraso en el cumplimiento por parte del proveedor, el practicante debía informar al cliente dentro de la semana en curso dicha situación sobre su embarque.

Si el proveedor del cliente no solicitaba Booking, que en español se define como la reserva de embarque, dentro de los plazos establecidos, OCM-Origen debía agregar en LOG-NET esta excepción como comentario, y a su vez acá en destino, se debía notificar al cliente de inmediato para que pudiese tomar precaución frente a este incumplimiento por parte del proveedor.

Con estos procedimientos se demostraba que como tarea principal y de manera general era muy fundamental el coordinar y monitorear los embarques, para que al momento de detectar alguna discrepancia, ésta se pueda gestionar a tiempo.

Si al momento de contactar al proveedor y no hay ninguna discrepancia, se podía proceder con la solicitud de booking o reserva. En ese momento la orden pasa al estado llamado Booking Level.

c) Booking Level

Posterior a los Vendor Contact, OCM-Origen debía gestionar el formulario de embarque con el proveedor del cliente, para así, solicitar Booking con compañías navieras autorizadas de acuerdo a las tarifas, prioridad de embarque, y S.O.P. Todas estas actividades siempre monitoreadas por el practicante.

OCM-Origen actualizaba la información del Booking con los detalles del embarque en LOG-NET con las correspondientes excepciones de este proceso, las cuales debían encontrarse descritas en el S.O.P de cada cliente. Estos detalles de embarque consistían básicamente en el nombre de la nave en que se iba a embarcar la carga, fecha de salida desde puerto de origen (ETD) y la fecha estimada de arribo a puerto chileno (ETA).

Se realizaron diariamente revisiones con información resumida sobre los distintos Booking mediante un reporte emitido por sistema, y así confirmar que las excepciones estén correctamente emitidas e informadas al cliente para obtener su aprobación y/o comentarios que luego deben ser instruidos a los colegas de Agility en origen a través del sistema LOG-NET para que procedan o no con el embarque.

Otra revisión consistió en controlar que el Booking ya informado se concrete. Este chequeo se realizó de forma semanal mediante un reporte que muestra la información de todos los Booking, con más de siete días desde la fecha estimada de zarpe, y que no tengan ingresado un número de contenedor asociado ya que esta información confirma

que contenedor salió de puerto de origen en el barco reservado. Ese reporte podía mostrar las siguientes excepciones:

- ✓ Revised Booking: este concepto indicaba posible cambio de nave, aumento o disminución en las cantidades originalmente informadas a embarcar.
- ✓ Anulación del Booking: en caso de ser anulado el Booking por parte del proveedor o del cliente, se debía chequear con este último si iba a requerir a futuro de su compra.

Si el cliente no anulaba la reserva, el proveedor y OCM-Origen informaban nueva fecha de embarque a través de LOG-NET. En caso contrario, por ejemplo, que cliente ya no necesitaba la compra, se debía actualizar la información en el sistema, en cuanto a la eliminación parcial o total de la orden de compra.

Una vez que estaba aprobada y regularizada toda la información, P.O. pasaba al status Shipment Level.

d) Shipment Level

En esta etapa se habla que la orden o carga se encuentra a nivel de embarque, en donde el proveedor del cliente deberá entregar la carga en puerto o bodega , dependiendo del término de compra de venta internacional INCOTERM, y a su vez, adjuntando los siguientes documentos comerciales para que Agility en origen procediera con la

actualización de éstos en el sistema LOG-NET quedando a disposición para quien tenga acceso a la cuenta y necesite imprimirlos:

- ✓ Factura Comercial
- ✓ Packing List.
- ✓ Certificado de origen (si es que era necesario)

Si existía alguna discrepancia entre lo reservado (BOOKING) y lo embarcado, OCM-origen deberá notificar al practicante a través del sistema LOG-NET, creando una excepción. Como todas las excepciones, éstas también debían ser informadas al cliente vía e-mail.

Si el contenedor en donde viene la mercadería zarpó de puerto de origen, y su embarque sigue de manera normal, P.O. pasaba al status llamado Container Level.

e) Container Level

Se habla de Container Level una vez que se ha efectuado el embarque, por lo que en ese momento OCM-Origen debe enviar un mensaje de Pre-Alerta con todos los documentos de Embarque vía e-mail. A su vez, OCM-Origen debía gestionar la información faltante o que se encontraba errada, con el proveedor de acuerdo a lo descrito en el S.O.P respectivo.

Otra actividad realizada fue imprimir estos documentos de embarque por nombre de nave en la cual venía una orden de compra. Estos documentos se imprimían para confeccionar el llamado File. Éste consistía en una carpeta física con todos los documentos de embarque (HBL, MBL, factura, packing list, certificado de origen (si es que aplica) y un instructivo de facturación con todos los costos incurridos en el embarque para luego traspasarle esta cuenta al cliente.

En caso de haber discrepancias en la emisión de los documentos con respecto al S.O.P, acá se debía informar a los colegas en origen, para que gestionara con el proveedor el obtener la documentación correcta.

Otra de las tareas que se realizaron, consistió en comprobar que OCM-Origen actualizará los números de contenedores en el sistema LOG-NET de acuerdo a su respectiva orden de compra.

La información que la oficina de Agility en origen debía ingresar respecto al contenedor era la siguiente:

- ✓ N° de Contenedor.
- ✓ Tipo de Contenedor.
- ✓ Fecha de zarpe.
- ✓ Nombre del Puerto de Origen.
- ✓ Transbordos (si es que aplica).

- ✓ Peso, cantidad, volumen.
- ✓ Subir los documentos comerciales relacionados al embarque en el sistema.

Adicional a esto, se debía revisar en forma diaria que esta información contara con los datos necesarios y reales para poder emitir los reportes de embarques.

f) Reportes

Los reportes son planillas automáticas, programadas y creadas mediante el sistema LOG-NET, el cual se utilizaba como controlador de todas las operaciones del departamento en cuanto a órdenes de compra. A través de este sistema se podía acceder a toda la información de la orden por cada cliente, desde la creación hasta su respectiva facturación, permitiendo el seguimiento de cada una de las cargas, hecho que define su principal función.

1.2.2 Funciones Realizadas por la Alumna Romina Sepúlveda

Seguidamente se detallan las tareas y actividades que dan forma al procedimiento del área en la cual la alumna desarrolló sus funciones durante el periodo de práctica

profesional. Para comenzar, alguna información sobre el departamento dentro de la empresa en donde se desarrolló la práctica.

a) Área de Desempeño.

El nombre del departamento o área de desempeño fue Customer Service, que en español quiere decir Servicio al Cliente.

b) Jefe Directo.

El jefe directo a cargo de la supervisión de la práctica fue el Señor Alfredo Pentz Pentz, con el cargo de Freight Management Manager.

En el área de Servicio al cliente se manejan las Operaciones de importación para todos los clientes generales de la organización, dejando fuera los del rubro del Retail y Minería, los cuales son manejadas por otras áreas de la organización. Cada ejecutivo de Customer Service maneja las operaciones de ciertos clientes, asignados por el Freight Management Manager, los cuales son derivados por el departamento de ventas.

c) Recepción de clientes nuevos.

La alumna tuvo la oportunidad de coordinar las operaciones de clientes nuevos, los cuales le fueron asignados por el Freight Management Manager, a través de los siguientes documentos:

- ✓ Un perfil de cliente.
- ✓ Una solicitud de crédito (Aprobada por Finanzas).
- ✓ Una Propuesta Comercial o Cotización aprobada por el Cliente.

Todos los documentos anteriores son entregados por el departamento de ventas.

Documentos disponibles en el [Anexo 4](#), [Anexo 5](#) y [Anexo 6](#) .

d) Clientes antiguos.

Se coordinó operaciones de clientes antiguos (aquellos que son parte de la compañía desde periodos anteriores) en las cuales se debió gestionar tanto con el área de ventas, con las oficinas de origen y el cliente, la siguiente información relevante:

- ✓ Tarifas Netas¹³ y cotización aprobada con el cliente (Tarifas de Venta¹⁴)
- ✓ Detalles de la carga (Oficina de Origen)
- ✓ Información de datos del proveedor (Cliente)

e) Proceso de coordinación del embarque

El ejecutivo de Servicio al cliente al igual que un ejecutivo de OCM debe crear un S.O.P para origen (Shipping Operation Procedures) quedando establecidos los

¹³ Se refiere a la tarifa entregada por la compañía naviera, aérea, terrestre o multimodal. Según corresponda.

¹⁴ Se refiere a la sobrevaloración de la tarifa costo, de la cual se obtiene el profit o ganancia. Esta es la tarifa de venta al cliente.

delineamientos para la ejecución del embarque. Este documento debe contener como mínimo la siguiente información:

- ✓ Detalles del Proveedor (Nombre completo, dirección, detalles de contacto)
- ✓ Detalles del Consignatario (Nombre completo, dirección, detalles de contacto)
- ✓ Descripción de la mercadería a embarcar (Número de orden, Número de factura comercial¹⁵ o Packing list¹⁶).
- ✓ Carrier a Utilizar con su respectivo número de contrato.
- ✓ Tarifa Costo
- ✓ Tarifa Venta
- ✓ INCOTERMS¹⁷

El S.O.P es una instrucción que se envía a la oficina de origen correspondiente para que proceda con el embarque según lo manifestado en ese documento. Además, se le indica como emitir la documentación de embarque y bajo qué condiciones.

Hay algunas condiciones y/o situaciones que pueden variar las instrucciones de un S.O.P por ejemplo:

¹⁵ Documento privado emitido por el vendedor a favor del comprado, donde se describen las condiciones de venta de las mercancías y sus especificaciones.

¹⁶ Listado de empaque cuya función es describir el contenido de una compra.

¹⁷ Es el término en que se efectúa un contrato de compra y venta en lo relacionado con la cotización de precios. Además, determina las responsabilidades del proveedor, embarcador y cliente con respecto a la carga durante el transporte internacional. (Detalle de nueva actualización de Incoterm 2010 en Anexo 1)

- ✓ Si la condición de venta es EXW, es vital detallar claramente en el S.O.P la dirección donde se debe realizar el pick up o recogida de la carga, horarios de atención del proveedor, y transporte a utilizar.
- ✓ Si la compra es mediante carta de crédito, El S.O.P debe expresar claramente como debe ser emitido el Bill of Lading o Air Way Bill “hijo” en este caso.

Al Bill of Lading o posteriormente citado solo como “B/L” tiene derivados los cuales dependen del tipo de embarque. En los embarques marítimos, si éste es FCL se pueden encontrar con un B/L Hijo y B/L Máster, pero si es LCL, adicionalmente a estos 2 tipos de B/L se debe incorporar un tercero llamado B/L Nieto, ya que pueden existir más de un agente involucrado en el proceso de coordinación. Estos tipos de embarque serán explicación a continuación:

- ✓ **Embarques FCL¹⁸**

La naviera emite un B/L, en el cual el proveedor deberá ser la oficina de Agility en origen, y el consignatario, la oficina de origen en destino. Este es el B/L máster. Por otra parte, el Freight Forwarder emite su B/L bajo formato de Sequest Line, donde el proveedor deberá ser el vendedor de la mercancía, y el consignatario, el comprador (en la mayoría de sus casos, ya que puede existir un importador o agente de por medio), este B/L es el Hijo, el conocimiento de

¹⁸ Embarques FCL (Full Container Load / Contenedor de carga completo) hace referencia al transporte de mercancías cargadas en un contenedor exclusivo o cargado completo para el consignatario, indicado en el B/L.

embarque final, con el cual la carga se manifiesta, y bajo su endoso se retira de puerto.

✓ **Embarques LCL¹⁹**

La naviera emite un B/L, en el cual el proveedor deberá ser la oficina o el agente del NVOCC en origen, y el consignatario, la oficina del NVOCC en destino, este sigue siendo el B/L Máster. Luego, el NVOCC emite un nuevo B/L donde el proveedor es la oficina de Agility en origen, y el consignatario, la oficina del forwarder en destino, este pasaría a ser el B/L Hijo, y al igual que el caso anterior, el Freight Forwarder emite un nuevo B/L, donde el proveedor es el vendedor de la mercancía, y el consignatario el comprador o importador, este B/L pasa a ser el Nieto.

Una vez completado el S.O.P, éste debía ser enviado a la oficina de origen, quienes de acuerdo a lo expresado en dicho documento, comenzaban con las siguientes tareas:

1. Tomar contacto con el proveedor:

Corroborar los detalles de la carga, y conocer la fecha en la cual estará lista para cargarse, o bien ser entregada en las bodegas del forwarder en origen.

2. Comenzar con la búsqueda de reserva:

¹⁹ Embarques LCL, (Less container Load / Menos de un contenedor cargado) hace referencia al transporte de mercancías cargadas en un contenedor no exclusivo para un consignatario, el cual puede ser consolidado con varias cargas, para variados consignatarios.

De acuerdo a lo estipulado en el S.O.P, Informar a la oficina de destino los datos de la reserva, una vez teniendo su aprobación, deben proceder a informar al proveedor la información, la cual puede variar según el tipo de transporte, ejemplo:

Transporte aéreo:

Cut Off²⁰ 20/09 15:00 Hrs.

ETD MIA 20/09 23:00 Hrs.

ETA SCL 21/09 10:00 Hrs.

Transporte marítimo:

Cut Off 20/09.

ETD MIA 22/09.

ETA SAI 07/10.

Una vez la mercancía se encuentra cargada y en manos de la oficina de origen, quienes proceden con la entrega a la línea aérea, o a la compañía naviera correspondiente, desde los cuales se recibía el máster, ya sea el máster Air Way Bill (MAWB) en el caso aéreo, o el Máster Bill of Lading (MBL) en el caso marítimo.

²⁰ Fecha final o de termino de un plazo

La oficina de origen debe emitir el documento hijo, bajo formato de la IATA para las cargas transportadas aéreas ([Anexo 7](#)), y bajo el formato Seaquest Line en el caso marítimo ([Anexo 8](#)). Estos documentos son recepcionados en la oficina de origen junto al B/L Máster entregado por línea aérea o compañía naviera, y además de la documentación entregada por el proveedor como lo son: Factura Comercial, Packing List, Certificado de Origen²¹, Certificado de Seguro, y cualquier otro documento requerido de acuerdo al tipo de carga. Tales documentos son enviados al ejecutivo de Customer Service en destino. En cuanto la alumna recibía estos documentos, debía armar una carpeta con ellos, la cual es llamada “file”.

Una vez recibido los documentos por parte de la oficina de origen, la alumna debía verificar si la factura de profit (ganancia) se encontraba transmitida en el sistema interno de Agility, llamado “Control System”. Si se encontraba disponible, se debía imprimir y anexar al “file”, de manera contraria, ésta debía ser solicitada a la oficina de origen.

Luego, la oficina de origen debía confirmar zarpe del embarque, llegando hasta ese punto su responsabilidad en el proceso. Todos los incidentes, inconvenientes y retrasos producidos por responsabilidad del forwarder en los procesos anteriormente detallados son responsabilidad de la oficina de origen, por ende los costos ocasionados a estos son traspasados a ellos.

²¹ Formulario específico que permite identificar las mercancías y en el cual se expresa que las mercancías son originarias de un determinado país.

Una vez que se contaba con toda la documentación de embarque, se trabajó en generar una notificación al cliente, llamado Pre-alerta al cliente. Aquella notificación consistía en comunicarle al cliente toda la información relevante del embarque, la cual debe siempre incluir como mínimo lo siguiente:

- ✓ Referencia del embarque o número de orden.
- ✓ Nombre del proveedor.
- ✓ Nombre del consignatario.
- ✓ ETD.
- ✓ ETA.
- ✓ Detalles de la carga.
- ✓ Monto del Flete.

Se le adjuntan los documentos disponibles para su conocimiento y gestión con su agente de aduana. Los documentos Máster no eran enviados al cliente, ya que ellos contienen las tarifas netas, las cuales son de exclusiva confidencialidad de Agility Logistics (ver [Anexo 9](#) copia de MBL).

Como último proceso y para completar el “File” (en lo que a responsabilidad del departamento de Customer Service se refiere) se debe generar el último documento llamado “Invoice Instruction” en español, “Instructivo de Facturación”, en el cual se reflejan todos los costos incurridos en el embarque en referencia y la tarifa que se le

debe aplicar al cliente. También refleja la ganancia obtenida tanto por la oficina de origen como la oficina de destino quienes fueron los principales actores en la coordinación del embarque.

La correcta elaboración de este documento es fundamental, ya que es requisito para el siguiente proceso de Facturación, el cual es realizado por el departamento de operaciones Marítimas o Aéreas (SFI o AFI), dependiendo del tipo de embarque. A partir del “File”, ellos extraen la información de cuanto pagar a los proveedores y cuanto facturar a los clientes, además de cualquier otra instrucción u observación. (Documentos disponibles en [Anexo 10](#), [Anexo 11](#) , [Anexo 12](#))

En resumen, se trabajó en el proceso de coordinación de embarques, lo cual conlleva la comunicación con los agentes de origen, y servicio al cliente, atendiendo todos los requerimientos de estos. Se asistió a reuniones operativas con clientes, con la finalidad de establecer o clarificar procesos de la operación, en las cuales se delineaban los procedimientos que guían el proceso de coordinación descrito anteriormente.

1.2.3 RAZONES QUE IMPULSAN EL TEMA A DESARROLLAR.

A partir de la experiencia y buenos resultados demostrados en la ejecución de la práctica profesional, las alumnas han continuado hasta el día de hoy en esta organización, ambas en sus respectivas áreas, las cuales les dieron la oportunidad de adquirir experiencia y conocimientos que han sido compartidos en el presente informe.

Como se ha detallado anteriormente como parte de las funciones desempeñadas, han tenido la oportunidad de coordinar embarques desde su inicio, tomando contacto con el proveedor en origen, hasta el término de este, cerciorándose de la entrega de la carga al cliente final. Durante el transcurso del proceso de coordinación de embarque se debe tomar una de las decisiones más importantes para el éxito de la operación, que es la elección del tipo de contenedor a utilizar. Esta elección se basa en el tipo de carga, volumen, modalidad de transporte, complejidad, peso, peligrosidad u otras características de la carga.

Gracias a la práctica, no sólo se aprendió a seleccionar el tipo de contenedor idóneo para un tipo de carga en el proceso de importación, sino que se vislumbró que no existe una guía clara y específica, que ayude con esta importante decisión. Si bien existe información de los tipos de contenedores más usados por cada tipo de transporte, pero ésta no sirve del todo como guía para la correcta elección del tipo de contenedor. A partir de esto, surge la inquietud de ayudar a quien esté interesado en importar y que tal vez desconozca la existencia de ciertos factores que pueden alterar el estado de la

mercadería durante el trayecto si es que no son manejados correctamente. Según lo recién mencionado, se debe considerar la presencia de ciertos riesgos como la humedad, manipulación inapropiada y la estiba defectuosa, siendo éstos los más comunes. A partir de la presencia de estos factores, es que se debe resguardar la calidad de los productos comprados previniendo cualquier merma²², partiendo con la correcta elección de contenedor.

De acuerdo a lo anterior, se ha elaborado un informe que busca como objetivo apoyar al lector o a todo aquel que se interese en el comercio exterior, el cual podrá ser utilizado como guía práctica para complementar la decisión del tipo de contenedor a utilizar en el proceso de coordinación de una importación y destacar la importancia de un buen manejo de la mercadería durante una importación.

²² Una merma es una pérdida o reducción de un cierto número de mercancías.

CAPÍTULO 2: DESARROLLO DEL TEMA

MANUAL DE CONTENEDORES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. CASO: IMPORTACIÓN ABRIGOS DE MUJER EN CONTENEDOR GOH.

2.1. OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

2.1.1. Objetivos General:

Elaborar una guía práctica para la elección de contenedores en el transporte internacional marítimo de mercancías.

2.1.2. Objetivos Específicos:

- Describir todos los tipos de contenedores marítimos, indicando sus especificaciones técnicas.
- Relacionar las características de las mercancías a transportar con las especificaciones técnicas de los contenedores comúnmente usados.
- Demostrar mediante un caso práctico la correcta elección de un contenedor para la mercancía Retail, específicamente Abrigos,

2.2. MARCO TEÓRICO

A continuación se pretende explicar y definir los conceptos que serán aplicados en el capítulo siguiente, y que serán de ayuda para una mejor comprensión del desarrollo del tema a tratar en éste informe. Para comenzar, el concepto de importación como sigue.

2.2.1. Concepto de Importación.

Para efectos del presente informe, Importación será definido como el transporte legítimo de bienes y servicios, exportados por un país, para el uso, consumo interno y comercialización en el país de destino.

Según la Ley N°18.525-D.O. 30.06.86, del Ministerio de Hacienda, NORMAS SOBRE IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS AL PAÍS, indica que:

“Todas las mercancías procedentes del extranjero al ser importadas al país, están afectas al pago de derechos establecidos en el arancel aduanero o en otras disposiciones legales que los impongan, salvo las exceptuadas en leyes especiales o en tratados internacionales”

Así como existen requerimientos en el país exportador, Chile como país Importador también requiere de ciertas formalidades para la internación. De acuerdo a lo que el Autor Rodolfo Valenzuela, comenta en su libro “Comercio Exterior: Todos lo hacen, ¿y

yo sé?²³, sobre la internación de las mercancías en el territorio nacional, se puede resumir lo siguiente: *“El importador recepcionará del banco comercial o directamente del proveedor, los documentos de embarque que servirán de base al Agente de Aduana para realizar la destinación aduanera”* estos documentos son:

- ✓ *“Conocimiento de embarque”*
- ✓ *“Factura Comercial”*
- ✓ *“Declaración jurada sobre el precio de las mercancías”*
- ✓ *“Certificado de seguro indicando monto de la prima”*
- ✓ *“Certificado de Origen y fitosanitario si procede”*
- ✓ *“Lista de empaque”*

Siguiendo con la idea del mismo autor, con respecto a los derechos de importación, lo explica de la siguiente manera: *“Ad Valorem es de un 6%. Estos derechos son cobrados sobre el valor CIF de la operación, además deben pagar el IVA (19%), el que es calculado sobre la sumatoria del valor CIF mas los derechos de aduana (6%).”*

Todo lo expuesto anteriormente se verá aplicado en el presente manual, con un ejemplo práctico, que podrá servir de guía al lector para sus operaciones de importación y transporte internacional.

²³ Edición 2011

2.2.2. Transporte Internacional

El transporte internacional según la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI, se define como “*la operación de trasladar productos (carga) suministrando un servicio por un precio denominado flete, desde el país de origen (exportador), hasta el país de destino (importador)*”²⁴, de acuerdo a esto, se puede afirmar que el transporte internacional de cargas consiste en una de las funciones principales dentro del comercio exterior ya que abarca la mayor parte de una importación. Esta función logística está inserta dentro de lo que se conoce como Distribución Física Internacional.

El proceso de trasladar mercaderías de un país a otro se puede realizar de acuerdo a la modalidad de embarque más conveniente. Las alternativas para poder efectuar este proceso pueden ser: Aéreo, Marítimo, Terrestre Ferroviario o Carretero, o Multimodal si es que existe alguna combinación de 2 o más de las modalidades antes mencionados. Para efecto del presente informe, se tratará la importación a través del transporte Marítimo.

2.2.2.1. Transporte Marítimo

El transporte marítimo consiste en la modalidad de embarque más utilizado a nivel mundial. Esto se justifica ya que el mayor volumen de mercancías se mueve a través de esta vía aprovechando su gran capacidad de carga.

²⁴ ALADI, Transporte Internacional de Carga, <http://www.aladi.org/nsfaladi/cuaderno.nsf/vcuadernosweb/Transporte%20Internacional%20de%20carga-%20Cuaderno%20N%C2%B0%205>, Fecha de visita 10/07/12, 20:45 hrs.

El transporte marítimo es utilizado preferencialmente en el intercambio de productos demandados a nivel mundial, ya que entrega una mayor adaptabilidad para transportar todo tipo de productos, independiente cual sea su valor o volumen. Adicional a esto, y comparado a otros medios de transporte, representa el de más bajo costo sobre todo si se habla de transportar grandes volúmenes recorriendo largas distancias.

El principal actor dentro del transporte marítimo y que permite el traslado de las mercaderías recorriendo grandes distancias, son las Compañías Navieras. Estos son empresas transportistas que cobran sus servicios a través de un flete por unidad transportada. Las variadas tarifas por flete dependen mucho del tipo de carga y de la unidad de embalaje que se use, pero las más habituales son para:

- ✓ Contenedores FCL, en donde la tarifa es fija por unidad de contenedor.
- ✓ Cargas consolidadas LCL, la tarifa por flete es por peso y volumen de la carga.

En ANEXO N°13 se puede encontrar cuadro con tarifas por flete marítimo desde China para cargas FCL.

Usar un buen transporte, en conjunto a la elección de un adecuado contenedor estará determinado a partir del tipo de mercancía que se desea transportar. Debido a la importancia de este último punto, es necesario definir que es una mercancía.

2.2.3. ¿Qué es una mercancía?

Según el portal de comercio exterior, del ministerio de relaciones exteriores de Chile, definen mercancía como, “*todos los bienes corporales muebles, sin considerar excepción alguna*”²⁵. Para los negocios internacionales, esta definición también es aplicable, con la excepción que pasa a tomar el rol protagonista dentro de toda la cadena logística, ya que a que a partir de sus características, dependerá el tratamiento que se le aplicará para ser transportada adecuadamente, siendo el tipo de carga la variante para la toma de decisiones.

Las mercaderías al ser transportadas a nivel internacional están sujetas a muchos riesgos como:

La humedad, siendo el riesgo más común²⁶, se puede producir en las bodegas de los buques ya sea por las lluvias o por aquellos líquidos desprendidos de las mercaderías.

La manipulación inapropiada es otro de los riesgos con a cual se puede ver enfrentada frecuentemente las mercancías. Esto puede ocurrir por ejemplo, al ser azotadas contra el suelo, cuando son golpeadas unas con otras, o simplemente al ser apilados defectuosamente.

Otro de los principales riesgos es la estiba defectuosa. La estiba es definida por ANAGENA(Asociación Nacional de Agentes de Aduana de Chile) como “*el proceso de*

²⁵ Portal comercio Exterior, Términos de uso frecuente, http://www.portalcomercioexterior.cl/glosario_terminos, Fecha de Visita Jueves 12, 22:27 hrs.

²⁶ Según Rodolfo Valenzuela, en su libro “Comercio Exterior: Todos lo hacen ¿Y yo sé? Edición 2011

*acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle o medio de transporte*²⁷ . De acuerdo a esto, el riesgo aparece al no asegurar ni acomodar la carga adecuadamente. De ser así, las mercaderías están dispuestas a que se desplacen de un lado a otro en su interior, ocasionando rozos, choques roturas o perforaciones.

Otros de los riesgos del que se puede enfrentar pueden ser los accidentes, robos y desastres naturales.

Para proteger las mercancías y evitar alguno de los riesgos recién mencionados, estas pueden ser agrupadas en una serie de embalajes y empaques tales como:

- ✓ Cajas de madera, se utilizan para transportar variados productos.
- ✓ Jaulas o Cajas alambradas, recomendado para transporte aéreo y para productos de peso liviano.
- ✓ Cajas de triplay, se utilizan para mercaderías delicadas y frágiles y son reforzadas con láminas en sus esquinas.
- ✓ Cajas de cartón, son las más conocidas y utilizadas. Se caracterizan por ser fáciles de armar, llenar y cerrar y más aun, presentan gran resistencia a factores como la humedad y el roce.

²⁷ANAGENA, Glosario de Términos Marítimo- Portuario, http://www.anagena.cl/prontus_anagena/site/artic/20100810/asocfile/20100810122837/glosario_terminos_maritimo_portuarios.pdf, Fecha de visita 11/07/2012, 21.30hrs.

- ✓ Sacos, son utilizados principalmente para productos agropecuarios, minerales, químicos, ya sea en formato de polvo, trozos, gránulos, piezas, etc. Pueden ser de fibra, papel o plástico.
- ✓ Tambores de fibra prensada, excelente resistencia a los choques. Principalmente para contener productos líquidos, semilíquidos y secos.
- ✓ Tambores de acero, pueden acondicionarse con telas, resinas u otro producto que pueda evitar la oxidación o alguna reacción al acero, con los materiales que contenga,
- ✓ Pallet, es una plataforma comúnmente de madera, que facilita su manipulación a través de carretillas elevadoras de horquillas y también permite la agrupación de mercancías sobre ella formando una sola unidad de carga.

Luego de conocer los distintos tipos de embalajes, también es importante definir cómo serán transportadas y mediante qué tipo de contenedor. Para esto, es necesario conocer como se define un contenedor.

Para el presente informe, Mercancía, será mencionada también como mercadería, producto o mayormente como “Carga”.

2.2.4. Definición de Contenedor.

Tal como se ha mencionado anteriormente, existen varios de tipos de contenedores. En primera instancia, se puede pensar que la elección de alguno de ellos no requiere mayor complejidad, por lo que podríamos perfectamente dejarlo al azar o simplemente a gusto y preferencia de cada importador. Esta decisión se torna totalmente diferente en la práctica, ya que se deben considerar algunos aspectos importantes como el tipo de carga que se quiere transportar. A la vez, hay ciertas interrogantes que se deben plantear, como por ejemplo, si es que se desea que la mercadería sólo llegue, o que llegue en buen estado a destino y en los plazos acordados. La respuesta es evidente, ya que el valor de la mercancía, puede verse totalmente afectado a la hora de recibir una carga mermada por haber tomado una decisión incorrecta del tipo de contenedor a utilizar en dicho traslado.

Para poder cumplir con las expectativas de recepción de mercadería en buen estado, se debe como primer paso conocer cuáles son las opciones existentes dentro del mercado, y sus especificaciones técnicas, para así poder determinar el contenedor idóneo a utilizar en el transporte marítimo.

Es necesario para comenzar a hablar de los tipos de contenedores, definir qué es un contenedor.

Un contenedor para el común de la gente puede significar una simple caja en la cual se pueden juntar cosas. Si se define de manera técnica y aplicada al comercio exterior, y,

para efectos del presente informe, un contenedor o mas conocido como “container” es un recipiente que puede ser de material metálico u otro, utilizado para facilitar el transporte internacional de mercancías, donde su principal función, es entregarle protección a la mercancía que contiene en su interior.

Un contenedor puede ser fabricado con materiales como aluminio, acero corrugado, madera reforzada con fibra de vidrio y en su interior con un recubrimiento especial para evitar las humedades durante el trayecto.

Para garantizar una mayor seguridad, éstos deben ser lo suficientemente resistentes para soportar los continuos traslados, manipuleos y sobre todo su reutilización.

Al existir distintos medios de transporte en el comercio internacional, se puede también visualizar la infinita variedad de productos que hoy en día se trasladan de un país a otro debido al constante aumento en las relaciones internacionales entre países de todo el mundo. A partir de esto, cada uno de estos productos exige al mercado una mayor preocupación en el manipuleo y protección en su traslado. Para aquello, existen tipos de contenedores, adaptados a los requerimientos de cada medio de transporte. En esta oportunidad, el presente informe se enfocará a definir e identificar cada uno de los contenedores usados en el transporte marítimo.

Para reconocer mejor los contenedores marítimos, a continuación se mostrará la estructura básica de cómo se componen, a partir de los siguientes elementos:

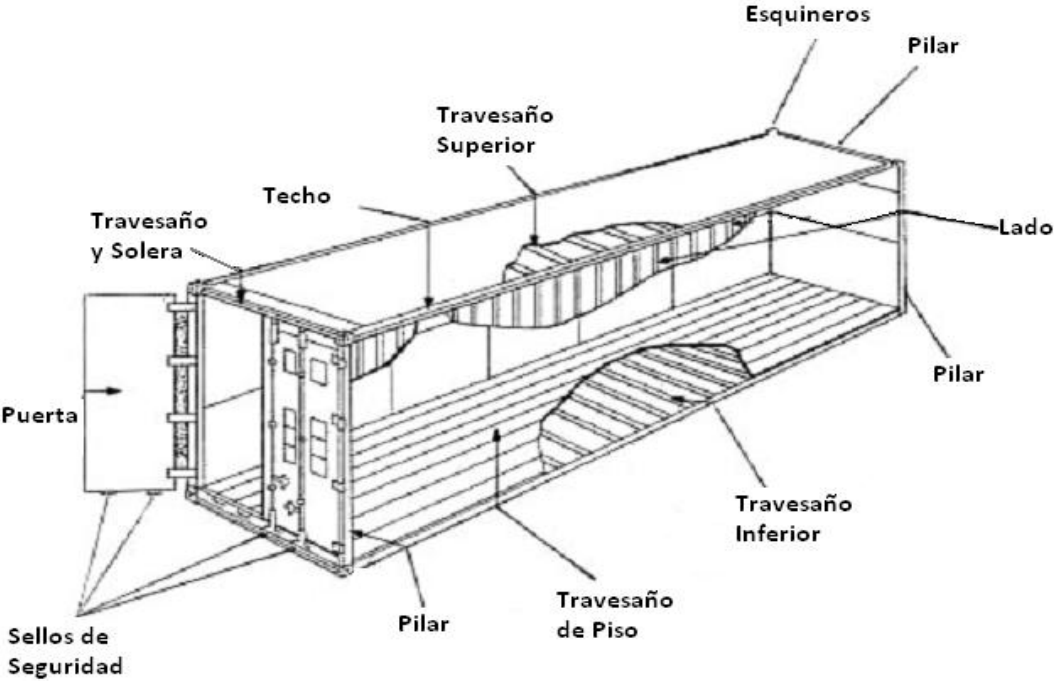
- ✓ Pilares: Componentes ubicados en las esquinas de los contenedores de carga y que se integran con los esquineros y las estructuras del piso.
- ✓ Esquineros: Molduras ubicadas en las esquinas del contenedor, que ayudan la acción de levantar, manipular, apilar y trincar el contenedor.
- ✓ Travesaño Superior: Estructuras longitudinales ubicadas en el lado superior en los dos costados del contenedor.
- ✓ Travesaño inferior: Vigas estructurales longitudinales ubicadas en el extremo inferior en los dos lados del contenedor de carga.
- ✓ Travesaños de piso: Una serie de vigas transversales aproximadamente con 12 pulgadas de separación entre cada uno, sujeta al travesaño lateral inferior que es parte integral del marco de soporte del piso.
- ✓ Travesaño y solera: En la puerta de entrada, con un marco horizontal por encima y solera de umbral similar a nivel del piso.
- ✓ Marco frontal: La estructura en el extremo frontal del contenedor (opuesto al extremo donde se encuentra la puerta) compuesta de los travesaños superiores e

inferiores y que se encuentra sujeta a los travesaños verticales esquineros y los esquineros.

- ✓ **Piso:** Éste puede ser de madera laminada dura o suave, de tablones, o enchapado.
- ✓ **Techo:** en el techo se encuentran unos arcos que son la estructura del techo que está más abajo y se colocan normalmente con 18 o 24 pulgadas de separación.
- ✓ **Costados y Frente:** El costado y frente de los contenedores de acero están hechos de láminas de acero corrugado.
- ✓ El techo es la parte del contenedor más vulnerable al daño.
- ✓ **Puertas:** Las puertas pueden ser de metal y enchapado (centro de enchapado y cubiertas de aluminio o acero), corrugado, o combinación con fibra de vidrio.
- ✓ **Sello de seguridad:** Utilizado para sellar los contenedores con fines de seguridad. Estos sellos se encuentran enumerados a menudo con códigos de colores.

Tal como se visualiza en la siguiente figura:

Figura N°3: Partes de un contenedor



Fuente: Elaboración propia.

2.3. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN.

En base a lo explicado en los puntos anteriores, a continuación se describirán y ejemplificarán cada uno de los contenedores usados en el transporte marítimo, los cuales serán relacionados con las clasificaciones de cargas existentes. Se identificarán sus usos y los beneficios que conlleva una buena decisión del tipo de contenedor para cada embarque.

La finalidad es que de forma práctica sean explicados los cuestionamientos que deben ser planteados al momento de evaluar que contenedor debería ser usado para un embarque en particular, para esto se debe tener claro qué tipo de carga se transportará, y conocer las especificaciones técnicas de las opciones existentes dentro de la gama de contenedores para el tráfico marítimo.

2.3.1. Tipos de Contenedores Marítimos y Especificaciones Técnicas.

- ✓ **20 Pies Dry (o 20Std Container)**
 - Altura del piso 170mm-5mm
 - Puede contar con dispositivos de amarre entre travesaños y las esquinas, los que soportan un peso de 1000 kg cada uno.
 - Capacidad Cúbica Máxima: 33 cbm

- Capacidad de Carga Máxima: 22.100 Kgs
- Puede ser cargado por casi cualquier carga seca que cuente con embalaje o que pueda ser cargada de modo uniforme. Su tamaño es ideal para ordenes que no alcanzan a llenar un contenedor de 40 pies, y no aplican ser LCL por su bajo volumen.
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°4: Contenedor 20 Pies Dry.



Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **40 Pies Dry (o 40std Container)**

- Altura del piso 170mm-5mm.
- Mismas especificaciones técnicas del contenedor 20 pies dry, con un mayor cubicaje y capacidad de carga.
- Puede ser cargado por casi cualquier carga seca que cuente con embalaje o que pueda ser cargada uniformemente, por su capacidad puede soportar el doble de carga de un contenedor de 20 pies.
- Apropiado para cargas con piezas largas que no pueden ser estivables en un contenedor de 20 pies.
- Puede ser modificado para cargar ropa colgada, en modalidad GOH.
- Capacidad Cúbica Máxima: 67.3 cbm
- Capacidad de Carga Máxima: 27.000 Kgs
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°5: Contenedor 40 Pies Dry.



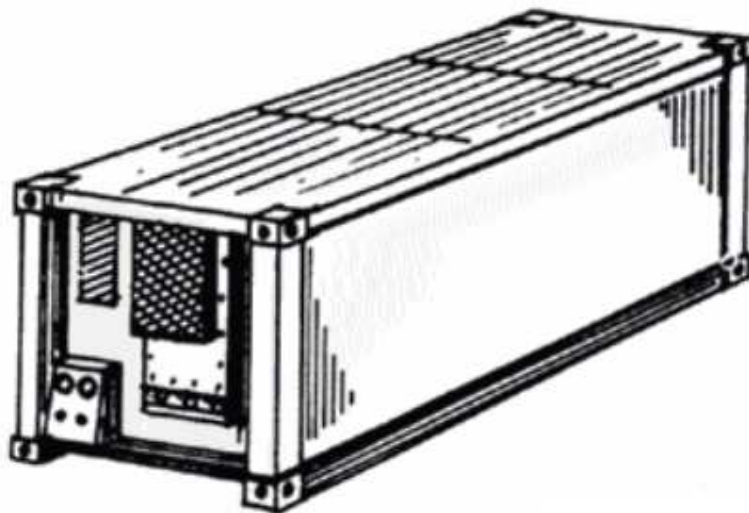
Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **40 High Cube (o 40HQ Container)**

- Altura del piso 170mm-5mm
- Mismas características del contenedor 20 y 40 pies dry con una mayor capacidad de carga, peso y altura.
- Puede ser cargado por casi cualquier carga seca que cuente con embalaje o que pueda ser cargada uniformemente, tiene mayor capacidad que el contenedor de 40 dry.

- Es ideal tanto para carga larga y alta, ya que soporta un máximo de 2.7 metros de alto.
- Puede ocasionar problemas en el transporte interno, ya que su altura puede exceder la altura permitida en el país de origen y/o destino.
- Capacidad Cúbica Máxima: 76 cbm.
- Capacidad de Carga Máxima: 27.000 Kgs.
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°6: Contenedor 40 High Cube

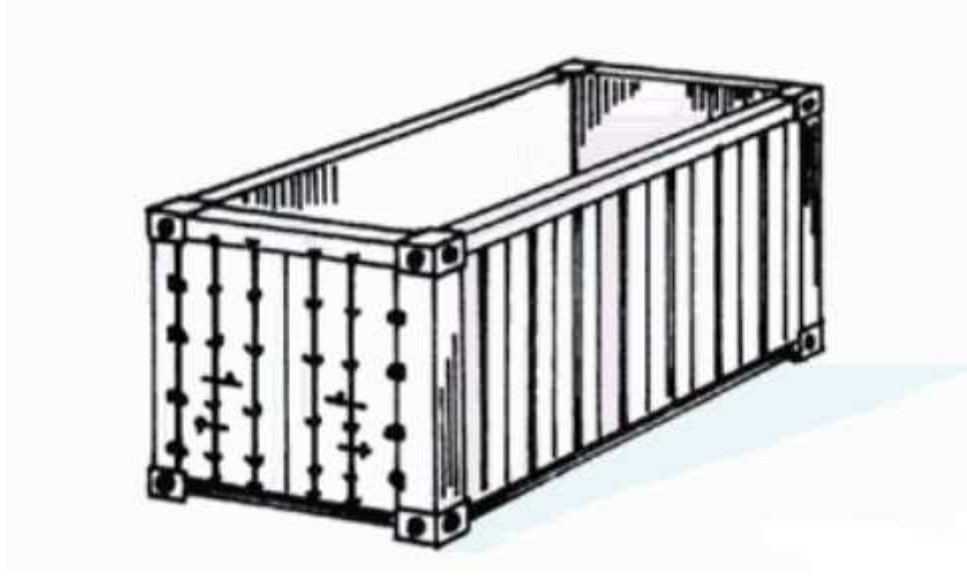


Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **20 Pies Open Top**

- Contenedor de similares características estructurales del contenedor 20 pies dry, pero sin cubierta (techo).
- Se puede cargar por el techo o desde la puerta, mediante el uso de grúas.
- Numerosos dispositivos de amarre desde los travesaños laterales hacia las esquinas soportando un peso de 1000 kg cada uno.
- Es ideal para carga seca con sobredimensión en altura, que no puede ser cargada en contenedores cerrados, generalmente es usado para transportar maquinaria.
- Capacidad Cúbica Máxima: 31.6 cbm.
- Capacidad de Carga Máxima: 21.800 Kgs.
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°7: Contenedor 20 Open Top



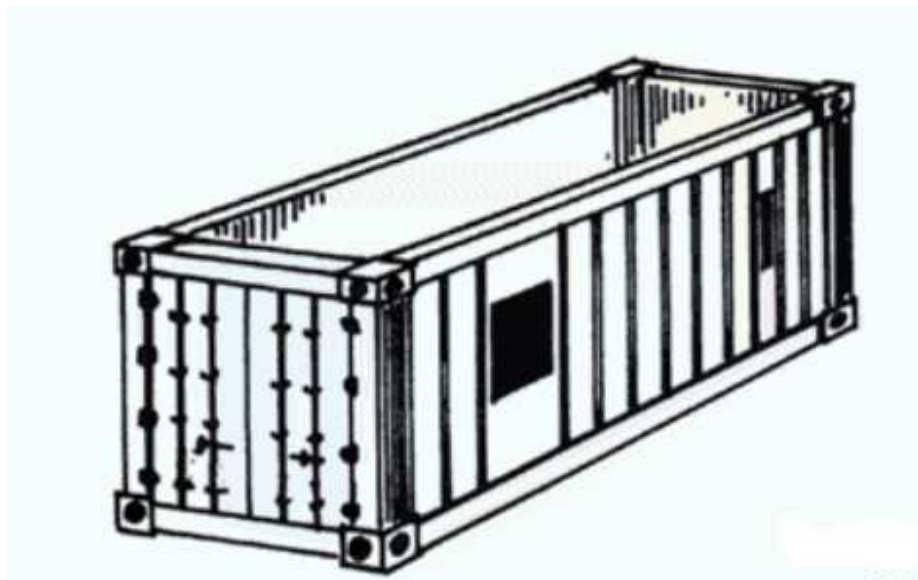
Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **40 Pies Open Top**

- Características similares al de 20 pies open top. Se diferencian en sus dimensiones.
- Al igual que el 20 pies open top es ideal para carga seca con sobredimensión en altura, que no puede ser cargada en contenedores cerrados, generalmente es usado para transportar maquinaria de mayor volumen y peso, también para vehículos pesados que estén dentro del límite de volumen y peso.

- Capacidad Cúbica Máxima: 64 cbm.
- Capacidad de Carga Máxima: 26.100 Kgs.
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°8: Contenedor 40 Open Top



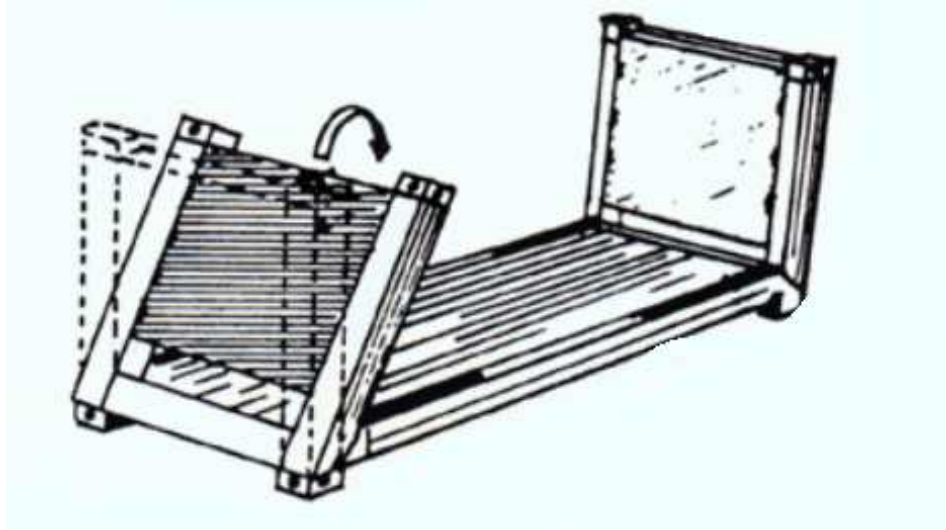
Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **Fixed Flat Rack 20 Pies**

- Marco fuerte, sus extremidades terminales pueden ser plegables.
- Se trata de de un contenedor que cuenta con base y extremos, al igual que el open top no cuenta con techo, pero además no tiene lados.

- Cuenta con dispositivos de amarre en los pilares ubicados en las esquinas, piso y en los extremos de la base, los cuales permiten un peso desde 2000 kg hasta 5000 kg cada uno.
- Es apropiado para carga seca con sobredimensión en altura y hacia los lados (bordes irregulares) generalmente usado para vehículos pesados y maquinarias.
- El peso de la carga debe distribuirse uniformemente por la base del contenedor, para evitar deformaciones.
- Capacidad Cúbica Máxima: No tiene
- Capacidad de Carga Máxima: 21.600 Kgs
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°8: Contenedor Fixed Flat Rack 20 Pies



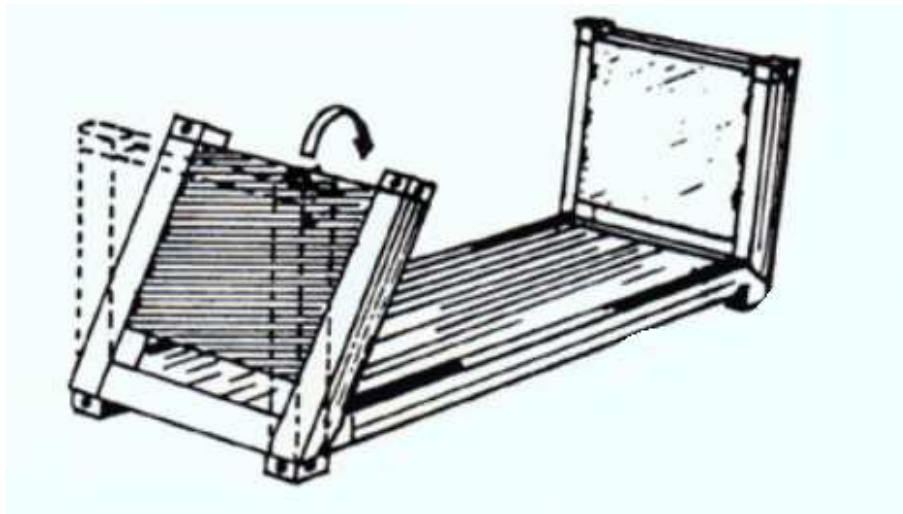
Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **Fixed Flat Rack 40 Pies**

- Cuenta con las mismas características del contenedor 20 Flat rack, con una mayor capacidad de carga.
- Es apropiado para carga seca con sobredimensión en altura y hacia los lados (bordes irregulares), generalmente usado para vehículos pesados y grandes maquinarias.
- Capacidad de peso 40 toneladas.
- La carga debe ser distribuida por toda la superficie total del contenedor.

- Capacidad Cúbica Máxima: No tiene
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°9: Contenedor Fixed Flat Rack 40 Pies



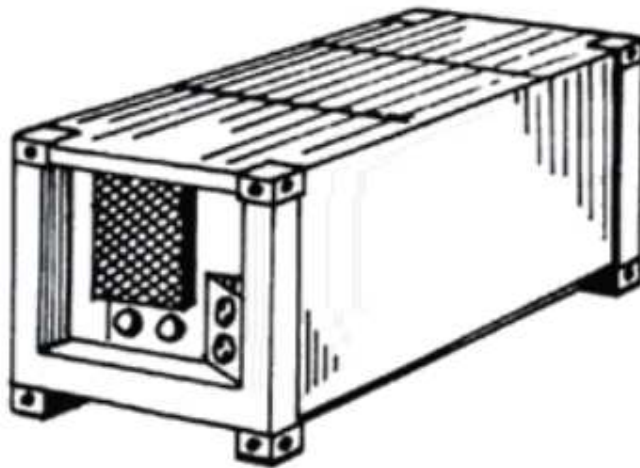
Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **Contenedor Ventilado 20 Pies**

- Este puede mantener la carga transportada ventilada en todo el trayecto, no llega a congelar.
- La ventilación es entregada desde las aperturas en los rieles longitudinales ubicados en la parte superior e inferior. Además de estar equipados con ventiladores a ambos extremos.

- Posee varios dispositivos de amarre que soportan 1000 kg cada uno.
- Es ideal para todo tipo de carga que requiere ventilación, y no refrigeración, también para las que no pueden sufrir cambios abruptos de temperatura. Es utilizado adicionalmente para tipos de carga que pueden acumular gases en contenedores cerrados y sin ventilación.
- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°10: Contenedor Ventilado 20 Pies



Fuente: Agility, documentos internos.

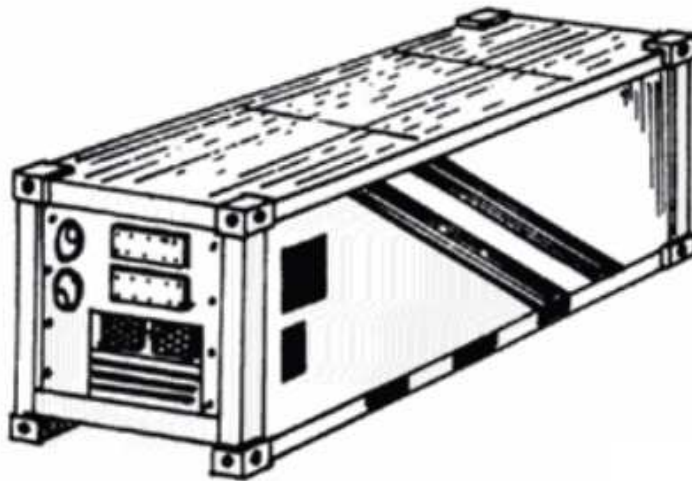
✓ **Contenedor Refrigerado 20 Pies (o 20'Refeer Container)**

- Contenedor con temperatura controlable, y puede congelar.
- Capacidad máxima de 29,9 metros cuadrado.
- Puede mantener una temperatura mínima de -35°C hasta +30°C
- Equipos diseñados para mantener temperatura necesaria indicada para cada tipo de producto de acuerdo a los requerimientos del fabricante.
- Bajo consumo de energía
- Son usados para carga que debe mantener un estado de congelación o refrigerio en su trayecto, y que puede sufrir grandes daños por exponerse a una temperatura mayor.
- Hay equipos exclusivos sólo para transportar alimentos y otros exclusivos para productos no alimenticios, para evitar la contaminación cruzada.
- Capacidad Cúbica Máxima: 27 cbm.
- Capacidad de Carga Máxima: 17.300 Kgs.
- Estos contenedores cuentan con una vida útil, la cual es determinada por la naviera, una vez en desuso son usados como contenedores para transportar carga seca de menor valor o carga consolidada ya que pueden tener daños. En esta fase son llamados NOR containers, Non-operating Reefer, en español

quiere decir, Contenedores Refeer no Operativos, los cuales por su condición de usados tienen un menor precio.

- Imagen se aprecia a continuación:

Figura N°10: Contenedor Refrigerado 20 Pies (o 20'Refeer Container)



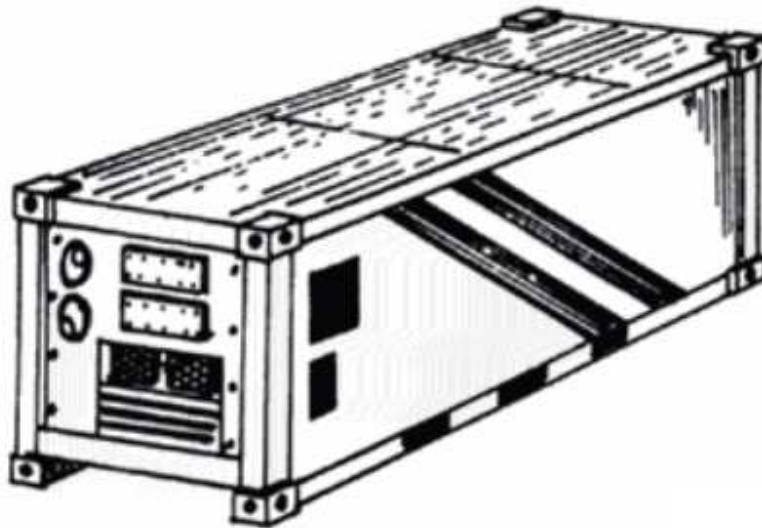
Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **Contenedor Refrigerado 40 Pies (o 40'Refeer Container)**

- Mismas características del contenedor refrigerado 20 pies, sólo se diferencia en su capacidad máxima que es de 68 centímetros cúbicos.

- Son usados para carga que debe mantener un estado de congelación o refrigerio en su trayecto, y que puede sufrir grandes daños por exponerse a una temperatura mayor.
- Al igual que los refrigerados de 20 pies, una vez en desuso pasan a ser contenedores NOR.
- Imagen se puede apreciar a continuación:

Figura N°11: Contenedor Refrigerado 40 Pies (o 40' Reefer Container)

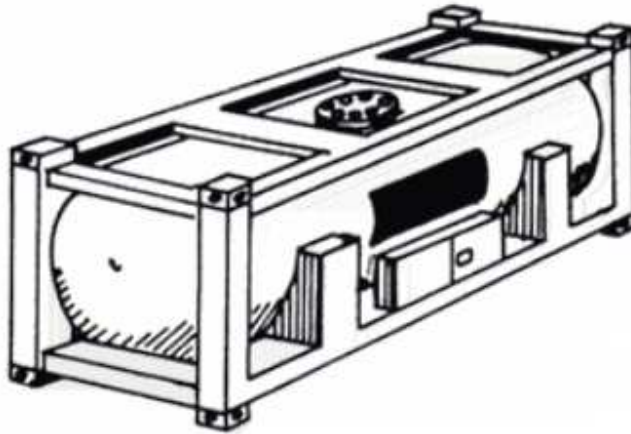


Fuente: Agility, documentos internos.

✓ **Tank Container**

- Estos varían dependiendo del tipo de producto a transportar. Hay depósitos disponibles para productos alimenticios (Alcoholes, jugos de fruta, aceite comestible, aditivos alimenticios) y productos químicos (inflamables, agentes oxidables, sustancias tóxicas y corrosivos.)
- El contenedor debe ser rellenado no menos del 80% de su capacidad para evitar el aumento u oleaje peligroso durante el viaje.
- Tanque no debe rellenarse en un 100% de su capacidad. Se debe dejar espacio suficiente de relleno, el cual va a estar determinado por la expansión térmica de cada producto a transportar.
- Especial para transportar carga a granel, tanto solida como liquida.
- También existen equipos especiales para gráneles líquidos peligrosos.
- Ciertos productos peligrosos deben ser descargados mediante tuberías por presión o por bombeo.
- Imagen puede ser apreciada a continuación:

Figura N°11: Tank Container



Fuente: Agility, documentos internos.

2.3.1 Tipos de Carga

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, existen distintos tipos de contenedores que en base a sus dimensiones, capacidad de carga y características adicionales, pueden ser usados para transportar distintos tipos de mercadería.

La clasificación de la carga a transportar, es el primer cuestionamiento que se debe efectuar al momento de comenzar con una operación de transporte internacional, ya que

el resultado de esta clasificación será la información más relevante y que los acercará a la decisión correcta.

Cada clasificación de cargas cuentan con características especiales, las que deben ser analizadas por el comprador, adicionando la distancia entre origen y destino de las mercancías y el tiempo de tránsito que esa distancia conlleva, la cantidad de trasbordos o manipuleos en otros puertos, como las condiciones meteorológicas de la ruta.

A continuación serán identificadas cada tipo de carga, las cuales serán relacionadas a los tipos de contenedores ya descritos anteriormente, con la finalidad de identificar cuál o cuáles son los idóneos, en base a sus especificaciones técnicas.

a) Carga general

Ésta corresponde a mercancías individuales, donde el manipuleo, almacenamiento y transporte de éstas se considera estándar, se transportan en cantidades más pequeñas que las que a granel, pueden venir en sacos, cajones, cajas, pallets, tambores, bidones, rollos, etc. Son Clasificadas como:

- ✓ Carga suelta no unitarizada: Esta compuesta por bienes sueltos como rollos, bidones, fardos, etc. Las cuales deben manipularse individualmente.

Figura N°12: Carga Suelta



Fuente: Logística, Manipuleo y Almacenaje,
<http://distribuciondeproductos-jessica.blogspot.com/p/manipuleo-y-almacenamiento-de-carga.html>, Fecha de visita 11/07/2012, 23:24 hrs.

- ✓ Carga unitarizada: Compuesta inicialmente por unidades individuales. Estas se pueden agrupar en lotes mayores como un pallet o contenedor. Este tipo de carga permite un menor manipuleo, por lo cual aumenta la seguridad de la carga. Es importante agrupar este tipo de carga con otras que sean compatibles para evitar mermas.

Figura N°13: Carga Unitarizada.



Fuente: Recibos y despachos de mercancías, Carga general, <http://diseycreacioneswammf.blogspot.com/>, fecha de visita 14/06/2012, 23:56 hrs.

Contenedor Idóneo para la carga general:

Ambos tipos de carga son idóneas para transportar en contenedores cerrados como los dry o estándar (20 pies y 40 pies) y 40 pies high cube, el cual permite un mayor volumen de carguío.

Si no se cuenta con suficiente carga para llenar un contenedor completo para un destinatario, estos contenedores son consolidados por los NVOCC, los cuales trabajan

sólo con carga general y se encargan de transportar estas mercaderías a los distintos consignatarios.

b) Carga a granel

Esta corresponde a grandes cantidades de un producto de igual forma y que no requiere de embalaje para su transporte. Se distinguen dentro de esta categoría dos tipos de granel:

- ✓ Granel Sólido: Conjunto de partículas, o granos no enumerados. Su identificación se realiza por su naturaleza, volumen y peso. Como por ejemplo el arroz.
- ✓ Granel Líquido o Gaseoso: Corresponde a fluidos líquidos o gaseosos, transportados en ductos especiales, y que no se encuentran almacenado en otro elemento más que el vehículo que lo transporta. Como por ejemplo, la gasolina.

Contenedor Idóneo para la carga Granel:

El contenedor idóneo para transportar este tipo de mercancías es el Tank Container, siendo el único dentro de toda la gama de contenedores marítimos apto para transportar

carga a granel, tanto solida, como liquida o gaseosa. La forma de transportar estas cargas y la modalidad de descarga depende del tipo de carga.

Existe un servicio llamado Flexitank, se trata de una bolsa flexible que se instala dentro de un contenedor de 20 dry, capaz de soportar y transportar hasta 24.000 litros de granel liquido.

Figura N°14: Carga a Granel



Fuente: Flexitank España, Flexitank, <http://www.flexitank.es/es/flexitank.htm>, fecha de visita 15/07/2012, 14:31 hrs. & Tank Services, Tanks móviles,

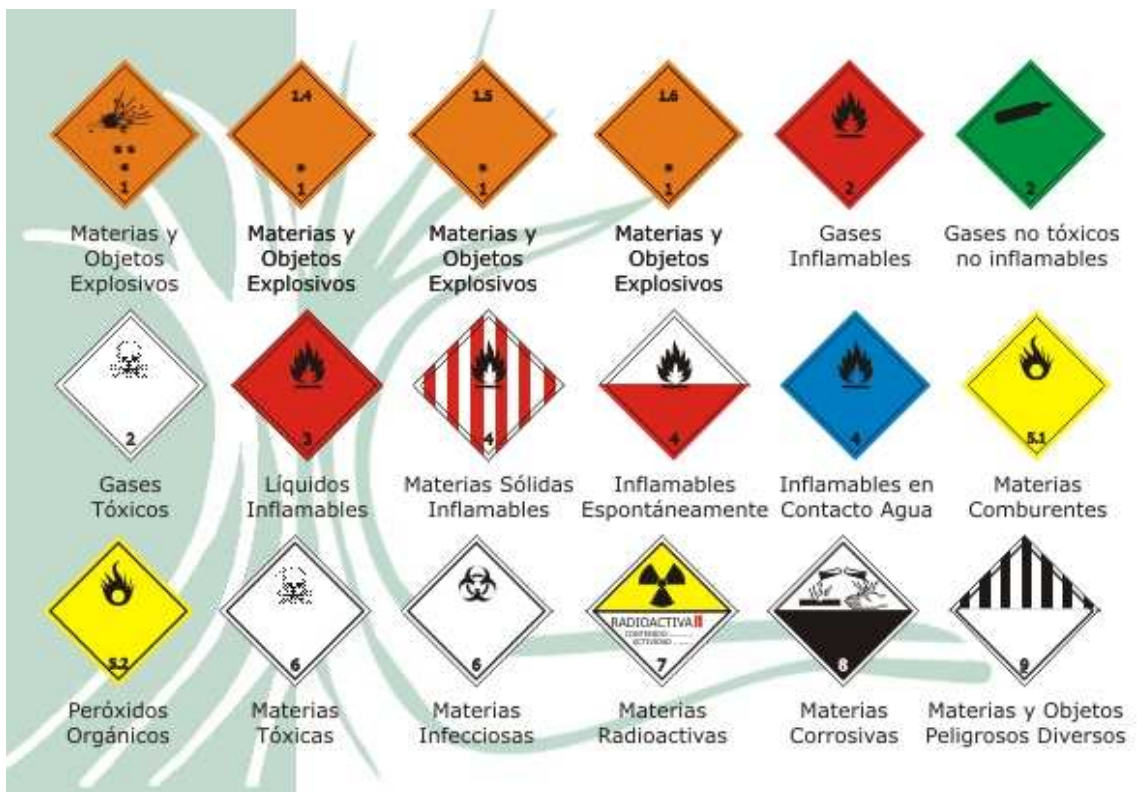
http://www.tankservice.com/espanol/tankques_moviles.php, fecha de visita 15/07/2012, 14:43 hrs.

c) Carga Peligrosa

Corresponde a todas aquellas capaces de causar daños tanto a las personas como al medio ambiente. El manipuleo de estas debe efectuarse con extrema precaución, ya que puede estar afecta a incendios, explosiones, liberación de sustancias venenosas o corrosivas. Este tipo de carga también es llamada carga IMO, y la “*International Maritime Organization*”²⁸ creó una serie de normas y clasificación de este tipo de mercancías, ésta considera 9 clases de acuerdo a su grado de peligrosidad, y determina las normas de seguridad que debe disponer su embalaje, transporte y manipuleo. Cada embalaje debe contener la etiqueta de forma romboidal, de dimensiones de acuerdo al tamaño del bulto, la cual contiene un logotipo que hace relación al tipo de carga peligrosa que contiene, sin perjuicio de tener la palabra de la clasificación que corresponda, como explosivo, corrosivo, etc. De esta forma se asegura el correcto entendimiento tanto a personas alfabetas como analfabetas.

²⁸ International Maritime Organizations, Web Page <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

Figura N°15: Clasificación y Etiquetas Cargas Peligrosas (IMO)



Fuente: Bitácora de Cargas, Clases de Mercancías, <http://bitacoradesobrecargo.wordpress.com/tag/clases-de-mercancias/>, Fecha de Visita 10/07/2012, 22:59 hrs.

A continuación se resumirá y ejemplificará las clasificaciones IMO:

- ✓ Clase 1: Materias y objetos explosivos. Ejemplos: Fuegos artificiales, bengalas, bombas, cohetes, municiones, mechas, detonadores.
- ✓ Clase 2: Gases Inflamables. Ejemplos: Propileno, etano, butano.

- ✓ Clase 3: Líquidos Inflamables. Ejemplos: tolueno, aguarrás, gasolina, pinturas, barnices.
- ✓ Clase 4: Materias Inflamables. Las cuales se subdividen en las sólidas inflamables (Ejemplo: Azufre fundido), las que pueden experimentar inflamación espontánea (Ejemplo: Carbón), y las que en contacto con el agua desprenden gases inflamables (Ejemplo: Sodio, Potasio)
- ✓ Clase 5: Tiene que ver con las materias comburentes y Peróxidos orgánicos. La primera se refiere a líquidos o sólidos que pueden provocar o favorecer la combustión (Ejemplo: nitrato amónico), y la segunda con sustancias susceptibles de experimentar descomposición exotérmica a temperaturas normales o elevadas (Ejemplo: Materias derivadas del peróxido de hidrógeno)
- ✓ Clase 6: Tiene que ver con materias tóxicas (Ejemplo: Metanol) e infecciosas (Ejemplo: Bacterias o virus, generalmente transportadas como muestras médicas).
- ✓ Clase 7: Materias radioactivas. Ejemplo: Uranio, Plutonio.
- ✓ Clase 8: Materias corrosivas: Ejemplo: ácido sulfúrico, hipoclorito sódico.
- ✓ Clase 9: Materias y objetos que presentan peligros diversos. Son materias que no están contempladas en ninguna clasificación anterior, pero que pueden ser

consideradas peligrosas. Ejemplo: Hielo Seco, ya que puede generar daños en las vías respiratorias.

Contenedor Idóneo para la carga Peligrosa:

Este tipo de cargas se puede transportar en todos los tipos de contenedores, exceptuando los Open Top y Flat Rack. Es importante considerar que todos deben llevar la etiqueta correspondiente a la clasificación de mercancía peligrosa que contienen en su interior.

Los líquidos peligrosos que también son considerados carga granel, deben ser transportados en ISO Tank containers, los cuales sólo son usados para ese tipo de carga, y no pueden ser reutilizados en otro transporte internacional que no sea del mismo tipo de carga peligrosa que haya sido designado.

d) Carga Refrigerada y Perecedera.

Corresponde a la carga compuesta por productos que por sus características naturales o de comercialización necesitan ser transportadas con temperatura controlada, la cual puede ir desde el congelado hasta temperatura ambiente. Durante el transporte marítimo, debe controlarse tu temperatura, y no puede tener fuertes cambios, ya que la carga puede sufrir serios daños, como deformaciones, pérdida de la calidad o mermas, como por ejemplo: Fruta, Flores, Chocolates y otros alimentos, exceptuando los no perecibles.

Contenedor Idóneo para la carga Refrigerada y Perecedera:

El contenedor idóneo para transportar las cargas refrigeradas es el Reefer container, ya que cuenta con una unidad de refrigeración permanente con control de temperatura y termostato, estos deben ser conectados al terminal de energía del barco. Este tipo de contenedores poseen un compartimiento de aislamiento de espuma de poliuretano que mantiene la carga refrigerada después que la unidad se desconecta, lo que permite que pasadas 23 horas desde la desconexión, la temperatura sólo subirá 2°C.

Todo lo anterior se logra con una correcta estiba de la carga dentro del contenedor, ya que no permite apilar hasta el techo, dejando un espacio de aproximadamente 15 centímetros, para que permita que aire refrigerante envuelva a toda la carga por igual.

Para la carga perecerá es recomendable utilizar el contenedor ventilado, el cual permite mantener en circulación el aire frío dentro del contenedor, sin congelar. Apto para cargas como las plantas, huevos fértiles para reproducción, suministros médicos, etc.

Figura N°16: Ejemplos de carga refrigerada y Perecedera.



Fuente: TGG S.A., Mision, <http://www.tggsa.com/recursos.asp>, fecha de Visita 15/07/2012, 20:56 hrs. & CROL Cargo, Servicios, <http://www.crolcargo.com/Default.aspx?tabid=161>, fecha de Visita 15/07/2012, 20:59 hrs.

e) Carga Pesada y Voluminosa

Son aquellas que tienen peso y dimensión mayor a las cargas normales que no pueden ser transportadas en contenedores estándar y cerrados, generalmente, estas requieren de equipos especiales.

Cuando se transporta carga con sobre peso, es importante distribuir pareja el peso sobre el piso del contenedor, para que no sufra deformaciones, y evite accidentes durante el

trayecto. Para este tipo de cargas siempre debe indicarse el centro de gravedad del bulto e indicando claramente de donde debe ser manipulado en su carga y descarga.

Para este tipo de cargas, sobre todos las pesadas, es importante contar con amarres firmes y usar amortiguadores del bulto al contenedor, lo anterior logrará evitar los daños a la carga, al contenedor y a la nave.

Contenedor Idóneo para la carga Pesada y Voluminosa:

Los contenedores marítimos idóneos son los Open top o Flat Rack, lo cual facilita la estiba y desestiba mecánica del bulto, además estos tipos de contenedores son los que soportan un mayor peso y permiten carga con mayores volúmenes. Por su naturaleza este tipo de contenedores se transportan en la cubierta del barco ya que no es posible estivarlos. Generalmente dentro de esta categoría están las grandes maquinarias, sobre todo para obras de minería y construcción.

f) Carga Alargada

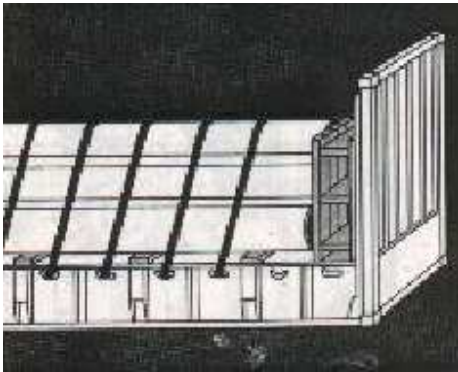
Son aquellas que consideran un largo igual o más extenso que un contenedor, generalmente son cañerías pesadas, vigas o tubos para diferentes usos. Estas piezas tienen tendencia a desplazarse hacia abajo, produciendo gran tensión en las paredes del

contenedor utilizado, por lo cual estas deben ser reforzadas con maderas y mamparas que deben ser tan altas como la carga, también se usan láminas de goma, madera blanda y cordel para evitar la fricción y aliviar la presión de las paredes del contenedor.

Contenedor Idóneo para la Carga Alargada:

Este tipo de carga puede ser estivada tanto en contenedores cerrados, como Flat Rack, siendo este último el más utilizado, y en el cuales se debe reforzar la carga con zunchos de acero y cuerdas para evitar deslizamientos hacia abajo.

Figura N°18: Ejemplos de carga alargada



Fuente: Mundo Portuario, Estiva de contenedores, <http://mundoportuario.wordpress.com/2008/12/02/estiba-de-contenedores/>, fecha de visita 14/07/2012, 14:56 hrs.

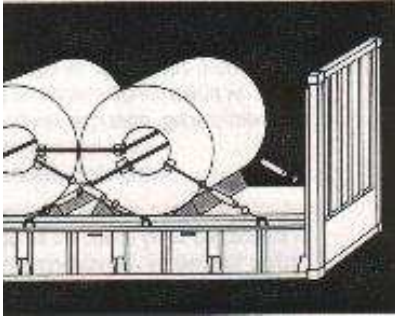
g) Rollos pesados

Son rollos de gran volumen y peso. El contenedor idóneo para este tipo de carga son los Flat Rack, y se debe llenar todos los espacios vacíos del contenedor con madera. Los rollos deben cargarse horizontalmente sobre una base que pueda ser anclado, la finalidad es evitar movimientos durante el transporte, por lo cual deben ser amarrados al contenedor con bandas de acero o alambre firme y tensores.

Contenedor Idóneo para la Carga Alargada:

Los rollos pueden ser cargados en cualquier tipo de contenedores ya que su forma le permite, pero al tratarse de carga pesada el contenedor idóneo es el flat rack, ya que soporta mayor peso, y como se explicó anteriormente deben ser firmemente amarrados a la base y costados para evitar deslizamientos.

Figura N°19: Ejemplos de Rollos Pesados



Fuente: Mundo Portuario, Estiva de contenedores, <http://mundoportuario.wordpress.com/2008/12/02/estiba-de-contenedores/>, fecha de visita 14/07/2012, 14:56 hrs.

h) Maquinaria y Vehículos pesados

Esta corresponde a los camiones, maquinaria y otros vehículos pesados. Sobretudo maquinaria usada para la construcción y la minería.

Contenedor Idóneo para la Carga Maquinaria y Vehículos pesados:

Idealmente deben ser transportados en contenedores Flat Rack o simplemente plataformas. Se debe clavar un marco firme de madera en la base del contenedor, alrededor del vehículo donde se asegura firmemente, adicionalmente se asegura con tensores y cadenas para evitar el movimiento. También se puede usar bolsas de aire para estabilizar la carga.

Figura N°19: Ejemplos de carga tipo maquinaria y vehículos pesados



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, DFI, http://camara.ccb.org.co/documentos/4220_logistica_dfi_cedritos.pdf, Fecha de visita 16/07/2012, 23:54 hrs.

i) Carga de gran tamaño

Esta corresponde a todo tipo de carga con sobredimensión, que no es posible por sus características de volumen que sea cargada en contenedores cerrados.

La descarga en el país de destino es un tema importante que se debe pactar con anticipación, ya que las restricciones en el transporte interno en cuando a peso y dimensiones pueden variar de acuerdo al país.

Contenedor Idóneo para la Carga Maquinaria y Vehículos pesados:

El contenedor Flat Rack es el idóneo para este tipo de carga, ya que no cuenta con restricciones de volumen y permite cargar cualquier producto. Tanto la carga pesada como de tamaño excesivo se introduce en el contenedor mediante maquinaria, ya sea por grúas aéreas u horquillas.

j) Carga valiosa

Esta considera a objetos que generalmente son pequeños pero tienen un gran valor comercial. Ejemplo: las Joyas, obras de Arte y metales preciosos.

Este tipo de cargas no es óptima para el transporte marítimo, ya que los tiempos de tránsito son muy largos, están expuestas a manipulaciones de consolidación y desconsolidación en los terminales de origen y destino. Son manejadas vía aérea.

k) Animales en pie

Este tipo de carga se refiere a los animales vivos, y también son considerados como carga perecedera ya que deben ser transportados de la misma forma.

Contenedor Idóneo para los Animales en pie:

El contenedor ventilado es óptimo para este tipo de carga, recomendado para tránsitos cortos, aunque generalmente este tipo de carga es transportada vía aérea.

Figura N°20: Comparativo usos de Contenedores

TIPO DE CARGA	TIPO DE CONTENEDOR										
	20'dry	40'dry	40'HQ	20' Open Top	40'Open Top	20' Flat Rack	40'Flat Rack	20' Ventilado	20' Reefer	40' Reefer	Tank Container
Animales vivos	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Valiosa	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Gran Tamaño	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Maquinaria y Vehículos	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Rollos Pesados	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Alargada	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Pesada y Voluminosa	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Perecedera	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Refrigerada	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Peligrosa	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Granel Gaseoso	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Granel Liquido	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Granel Solido	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
General Unitarizada	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
General Suelta	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● Idoneo
 ● Medianamente adecuado
 ● No recomendado

Fuente: Elaboración propia.

2.3.2 Pasos prácticos para la correcta elección del contenedor. Caso importación de Abrigos de Mujer desde China, incluyendo todo el procedimiento posterior a esta elección, incluyendo su entrega en bodega del importador.

A partir de la definición de los tipos de carga y para efecto del presente trabajo, se tratará sobre el tipo de carga general unitarizada, específicamente abrigos de mujer para comercialización en empresa llamada Multitiendas Corona S.A.

Los abrigos son clasificados como cargas generales unitarizadas debido a que se trata de unidades que pueden ser cargadas de forma estándar, es decir, que todos los productos pueden ser cargados de una misma forma ya sea en cajas u otra forma de embalaje y que, aún siendo apiladas no sufren impacto sobre la mercadería. Aún así, existen servicios adicionales entregados por las compañías navieras que son considerados como valor agregado para éste tipo de cargas durante el tiempo de tránsito hasta el destino final, manteniendo su estado de igual forma como cuando fue cargado desde la bodega del proveedor.

Este servicio consiste en incorporar dentro de un contenedor de 40 pies, unas barras a lo ancho del contenedor, cuya condición permite que las prendas de vestir sean transportadas de manera colgada. Estas barras son llamadas GOH (Garment On Hanger) que en español significa Prendas de Vestir en Suspensión.

Si bien las características de los abrigos permiten que sean cargados en cualquier tipo de contenedor estándar, es de gran importancia la elección y el tratamiento que se le debe aplicar a éste para lograr una mejor condición de traslado. De acuerdo a lo anterior, el tipo de contenedor más apropiado para ésta carga es el 40 estándar, el cual será implementado y se le acondicionarán las barras antes mencionadas como proceso de carguío. Por lo que para la aplicación del presente informe, los abrigos de mujer importados serán cargados de esta forma dentro del contenedor.

Dicha condición de “ropa en suspensión” o “ropa colgada” permite al comprador beneficios tales como:

- ✓ Disminución en el costo de empaque por cada unidad de abrigo.
- ✓ Facilita la descarga en destino.
- ✓ Ahorro en los costos en planchado en destino de los abrigos.
- ✓ Permite una rápida distribución en tiendas, ya que no necesita de una manipulación ni tratamiento adicional luego de ser descargada en destino.
- ✓ Bajo costo de almacenaje en bodega del comprador
- ✓ Y lo más importante de todo es que no pierde su forma inicial gracias a la condición de venir colgadas no sufriendo riesgo alguno como que se arrugue por la presión al venir en cajas.

Considerando todos estos beneficios, se puede demostrar el motivo principal por el cual la elección de este contenedor estándar GOH es el más adecuado, ya que logra una mayor optimización de espacio, y aún así, el valor en la calidad de los productos se mantiene, evitando mermas.

A continuación se procede con el caso práctico de importación, aplicado a prendas de vestir, específicamente abrigos de mujer para la comercialización por Multitiendas Corona S.A. transportados en contenedor estándar con GOH. Este considerará el proceso desde la compra en el país de origen, hasta la recepción de la mercadería en bodega del comprador, y se definirán los costos asociados a la operación, incluyendo la internación en el país de destino.

A continuación, los pasos de una importación, donde se cobrará real importancia la correcta elección de contenedores, ejemplificando cada uno de ellos en base al caso práctico anteriormente mencionado.

Paso 1: Identificar los participantes y sus roles dentro del proceso de importación. Se debe indicar el papel que cada uno debe cumplir dentro de la operación. Para definir estos participantes, el comprador debe escoger su proveedor, quien es el dueño de los productos a importar.

Para el caso práctico, las partes involucradas son:

- ✓ Nombre del Proveedor: Shanghai Changfa LTD, quienes serán los Exportadores.
- ✓ Nombre del Comprador: Multitiendas Corona S.A, serán los Importadores.
- ✓ Nombre de Compañía Naviera: Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), quien estará a cargo del transporte marítimo.
- ✓ Nombre de la Agencia de Aduanas: Agencia de Aduana Jose Antonio de la Fuente, serán los encargados de internar la mercadería en país de Destino(Chile).
- ✓ Transportista Terrestre: Samuel Flores, propiedad de Agencia de Aduana. Serán los encargados de trasladar contenedor desde Puerto de descarga hasta bodega del Importador.

Paso 2: Una vez definido cada participante, el comprador o importador debe contactar a su proveedor para negociar el producto, precio, cantidades a importar, diseño del producto y términos de compra y venta.

En este paso, Multitiendas Corona S.A. se contacta para negociar con Shanghai Changfa LTD, determinando que el producto a importar serán Abrigos de mujer.

Paso 3: Luego de negociar y acordar el producto a importar, las partes deben definir puerto de embarque, cantidades y diseños que el proveedor se comprometerá a entregar, el precio que el comprador se comprometerá a pagar y el término de compra-venta (INCOTERM). Al establecer claramente todos estos puntos, harán que la elección del contenedor sea más efectiva.

Multitiendas Corona S.A acuerda con Shanghai Changfa LTD y determinan lo siguiente:

- a) Puerto de embarque: Shanghai, China.
- b) Cantidad y diseños:

Un total de 2500 abrigos de mujer (97% poliéster, 3% spandex) detallados como sigue a continuación:

500 unidades talla XS (100 Azules, 100 Cafés, 100 blancos, 200 negros)

500 unidades talla S (100 Azules, 100 Cafés, 100 blancos, 200 negros)

500 unidades talla M (100 Azules, 100 Cafés, 100 blancos, 200 negros)

500 unidades talla L (100 Azules, 100 Cafés, 100 blancos, 200 negros)

500 unidades talla XL (100 Azules, 100 Cafés, 100 blancos, 200 negros)

c) INCOTERM y Precio :

El INCOTERM que han acordado las partes ha sido CIF (cost, insurance and freight), por lo que el precio entregado por el proveedor Shanghai Changfa LTD para cada unidad contiene el costo por abrigo, recargo correspondiente a flete internacional, más el seguro. En este caso los costos establecidos para esta operación son los siguientes:

Considerando tipo de cambio dólar aduanero del mes de Julio 2012: USD 505,35

Valor por abrigo: USD 8,50 precio final por abrigo para el comprador.

Costo CIF total: USD 21.250,00

Sobre la forma de pago, cabe destacar que el comprador cuenta con crédito 30 días para el pago de esta mercancía una vez arribada, ya que cuentan con un estrecho lazo comercial con Shanghai Changfa LTD.

Paso 4: Luego de haber establecido el compromiso entre ambas partes, es importante que esto se legalice mediante un contrato. Este documento legal debe señalar todo los detalles antes acordados, los cuales deben estar claramente descritos. Para esto, proveedor emite un documento llamado Factura Proforma, la cual si es aprobada por el comprador, éste último debe enviársela firmada como signo de acuerdo. Con esto, se establece las características reales de la carga a importar, ayudando aun más para la elección del contenedor adecuado.

Con todos los datos acordados, el proveedor Shanghai Changfa LTD elabora una factura proforma que al ser aprobada y firmada por Multitiendas Corona S.A. pasa a ser una factura comercial, tal como lo demuestra la próxima figura, la cual ejemplifica como debe ser emitido el documento aplicado al caso práctico.

Figura N°21: Factura Comercial caso práctico

SHANGHAI CHANGFA LTD			
9828 HUNAN RD. NANHUI INDUSTRY AREA, NANHUI DISTRICT, SHANGHAI, CHINA			
TEL NO : 021-61154901 FAX NO : 021-61154906			
To M/S.		COMMERCIAL INVOICE	
MULTITIENDAS CORONA S.A.		发票号码	6789000009
ARTURO PRAT 578		INVOICE NO.	6789000009
SANTIAGO, CHILE		合约号码	6789000009
		S/C NO.	6789000009
		日期	13/06/2012
		Date	13/06/2012
装运口岸		目的口岸	
From	SHANGHAI CHINA	To	VALPARAISO OR SAN ANTONIO CHILE
信用证号数		开证银行	
Letter of Credit No.	K803989	Issued by	
唛头号码	数量与货品名称	总价	
Marks & Numbers	QUANTITIES AND DESCRIPTIONS	AMOUNT	
		CIF VALPARAISO O SAN ANTONIO	
PROFORMAN IDENTIF.	GARMENTS		
Nr. Ctn.			
Style:	WOMEN'S COAT 97%POLIESTER 3%SPANDEX		
Color:	AS PER PACKING LIST	2500	US\$ 8.50 US\$ 21.250,00
Size:			
Nr. Units:			
Weight:			
Length:			
Port Destination:			
Our ref. Nbr.			
MADE IN CHINA			
	REF NO.: CORONA PO 3456		
	L/C NO.: K803989		
		2.500	US\$ 21.250,00

Fuente: Elaboración Propia.

Paso 5: Aceptada y firmada la Proforma Invoice, asignándole un número de orden de compra o PO. Por lo que proveedor procede con la confirmación de esta orden indicando el Pick Up y la fecha de cuándo estará lista la carga. Esta información será fundamental para saber con cuánto tiempo se debe disponer para la elección del contenedor y reservarlo con anticipación a la naviera.

Una vez que Multitiendas Corona S.A. y Shanghai Changfa LTD han firmado y acordado los puntos anteriores, proveedor confirma fecha en la que la carga estará lista para realizar el Pick Up , al cual es el 20 de Junio del 2012,

Paso 6 : Al concretar todos los pasos anteriores, y teniendo la confirmación del proveedor con la fecha para la entrega de la mercadería, se debe proceder con la parte más importante que se quiere destacar, la cual corresponde a la elección del contenedor. Esta etapa comienza con la búsqueda de reserva de embarque. Dependiendo del INCOTERM, se determina cual de los participantes debe hacerlo. Para quien deba asumir la responsabilidad de elegir cual contenedor se debe reservar, primero, hay que identificar el producto a transportar, definiendo qué tipo de producto es, sus cantidades totales, volumen de la carga, y no de menor importancia el embalaje. Teniendo claro esa información se puede proceder con la elección del contenedor más idóneo

Para este caso, Shanghai Changfa.LTD al acordar con Multitiendas Corona S.A. el término de compra-venta CIF, proveedor determina también de mutuo acuerdo con el comprador que el tipo de contenedor más adecuado para los Abrigos de mujer, es el contenedor DRY, ya que el tipo de carga de cómo se clasifica éste producto es como carga general unitarizada.

Para determinar el tamaño de contenedor a elegir se consideraron las 2500 unidades de abrigo a importar, las cuales de acuerdo a información del proveedor representan 54 cbm. De acuerdo a esto, el contenedor DRY para transportar esta cantidad debe ser el de 40 pies por capacidad.

Multitiendas Corona S.A. también considera la facilidad que tienen los abrigos para arrugarse, por lo que lo conoce que si acepta trasportarlos en cajas, estos serán empacados y llegarán doblados, teniendo que incurrir en gastos de planchado antes de distribuirlos en las tiendas. A partir de esto y ya definido el contenedor a utilizar, importador solicita al proveedor que al hacer la reserva del contenedor 40 estándar con la Compañía Naviera CSAV, le solicite que le habiliten y adecúen este mismo contenedor, pero con GOH aceptando el pago en destino por este servicio, costo que aun pagándolo, es mucho más económico que volver a planchar todos los productos. Como dato referencial, el servicio GOH tiene un costo de USD 100 por contenedor, y como se ha explicó al principio de este tema, el GOH se trata de barras de acero inoxidable que se instalan dentro del contenedor para que las prendas puedan ser

colgadas. A continuación se resumirá el proceso de cómo la compañía naviera prepara un contenedor estándar para transformarlo en un GOH:

- ✓ Cubren todas las paredes interiores con plástico blanco para proteger las prendas de la suciedad.
- ✓ Las barras son limpiadas antes de ser instaladas.
- ✓ Las barras son montadas a lo ancho, las cuales son fijadas por pernos en sus extremos en el contenedor.
- ✓ Naviera revisa que las barras estén correctamente instaladas y firmes.
- ✓ Las puertas se cubren en su parte interior por el mismo plástico blanco, se cierra y se entrega al proveedor para su carguío.

Paso 7 : A penas se solicita el booking, Compañía Naviera confirma la reserva, entregando de inmediato la información sobre la programación de embarque en la cual mercadería será despachada y además entrega una fecha estimada de arribo o llegada al puerto de destino y en cuál Motonave. Es importante destacar que estas reservas deben efectuarse con mínimo 15 días de anticipación a la naviera, para que cuente con el tiempo suficiente para la adaptación del contenedor.

Para este caso, la naviera CSAV posicionará el contenedor amoldado a GOH al proveedor el día 23 de Junio del 2012, para la salida del 30 de Junio de 2012 desde el puerto de Shanghai, China, en la motonave NORASIA ALYA, la cual cuenta con una fecha estimada de arribo al puerto de San Antonio para el 31 de Julio del presente año ya que se trata de viaje directo, sin trasbordos en su trayecto.

Paso 8 : Ya en la fecha programada para cargar mercadería, compañía naviera procede con la entrega del contenedor listo para que proveedor puede subir las mercadería establecida y cumplir también al importador con los tiempos acordados.

El contenedor asignado por la compañía naviera CSAV para este embarque es el GVCU2277285, el cual una vez cargado completamente el día 26 de junio del 2012, proveedor lo cierra con un sello único numero 986543. El mismo día SHANGHAI CHANGFA LTD entrega contenedor a la naviera CSAV para que sea subido en la motonave asignada, zarpando sin retrasos el 30 de junio del 2012.

Paso 9: Proveedor al entregar el contenedor cargado con los productos debe proceder con la emisión de documentos originales y tramitar ante la Aduana, la salida desde el

país de origen. El cliente o importador debe también asegurarse que proveedor cumpla y le envíe estos documentos originales.

Proveedor comienza con la emisión del conocimiento de embarque o Bill of Lading. Una vez listo, este se envía a Multitiendas Corona S.A. en original junto a la restante documentación de embarque (factura comercial, packing list y certificado de origen) mediante Courier el día 3 de julio del 2012. En la figura que sigue, se muestra un borrador de cómo debe ser emitido el BL.

Figura N°22: Bill of lading caso práctico

COMBINED TRANSPORT OR PORT SHIPMENT - PARTICULARS OF GOODS ARE THOSE DECLARED BY SHIPPER

Shipper SHANGHAI CHANGFA LTD 9828 HUNAN RD. NANHUI INDUSTRY AREA, NANHUI DISTRICT, SHANGHAI, CHINA TEL NO: 021-61154901 FAX NO : 021-61154906		B/L no. SHA0349811 Shipper's reference	
Consignee (in US trade only negotiable if made out TO ORDER) MULTITIENDAS CORONA S.A. ARTURO PRAT 578 SANTIAGO, CHILE		Forwarder's reference SH382101Y3	
			
BILL OF LADING ORIGINAL			
Notify party and address MULTITIENDAS CORONA S.A. ARTURO PRAT 578 SANTIAGO, CHILE			
Pre-carriage by		Place of receipt SHANGHAI, CHINA	
Vessel (or substitute) NORASIA ALYA		Port of loading SHANGHAI, CHINA	
Port of discharge SAN ANTONIO, CHILE		Place of delivery SAN ANTONIO, CHILE	
General Agents in China : AGILITY LOGISTICS (SHANGHAI) LIMITED			
Shipper marks; container number PROFORMA NO IDENTIF. NR.CTN. STYLE COLOR SIZE NR.UNITS WEIGHT LENGTH OUR REF.NBR. MADE IN CHINA	Number and kind of packages; description of goods Said to contain 2500 WOMEN'S COAT 97%POLIESTER 3%SPANDEX	Gross weight (KG) 5200	Measurement (CBM) 54,00
TOTAL UNITS: 2500 COATS		TOTAL	54,00
UNIT/SEAL NUMBER: GVCU2277285/986543 40STD ROH			
CY TO CY 1X40 STD GOH			
FREIGHT PREPAID			
<small>* If Place of Receipt or Place of Delivery boxes are completed shipment will be treated as Through Combined Transport. For and on behalf of Seaquest Line, the carrier AGILITY LOGISTICS (SHANGHAI) LIMITED, AS AGENTS FOR THE CARRIER. Authorized Signature(s)</small>			
Shippers declared value for carriage (See Ad Valorem Clause Para 8(3) on Reverse)			
For these goods apply to: AGILITY LOGISTICS CHILE S AVENIDA APOQUINDO 3150 OF. 1001, LAS CONDES SANTIAGO DE CHILE CHILE TEL:0056 2 979 3800 FAX:0056 2 979 3950		RECEIVED FOR SHIPMENT as above in apparent good order and condition unless otherwise stated hereon, the goods described in the above particulars. In accepting this Bill of Lading, the Merchant agrees to be bound by all the stipulation exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, whether written, typed, stamped, printed or otherwise incorporated. IN WITNESS whereof the number of original bills of lading stated below have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.	
SHIPPED ON BOARD DATE:30/06/2012			
Freight details; charges etc.		Ocean freight payable at ORIGIN	
		Place and date of issue SHANGHAI 30/06/2012	
		Number of original B/L 3	
		For and on behalf of Seaquest Line, the carrier AGILITY LOGISTICS (SHANGHAI) LIMITED, AS AGENTS FOR THE CARRIER	
Authorized Signature(s)			


Fuente: Elaboración Propia

Paso 10: En este paso, mientras proveedor emite y envía los documentos originales, el importador debe contratar un Agente de Aduana para que le ayude a tramitar la internación de las mercaderías al país durante el tiempo de transito que éstas realizan y debe ser antes del arribo de la carga, para efectuar retiro directo una vez motonave arribe y evitar costos de almacenamiento en puerto.

En el caso práctico, los documentos fueron recibidos en conformidad por Multitiendas Corona S.A el día 9 de julio del 2012. Mismo día, fueron enviados a la agencia de aduana Jose Antonio de la Fuente, quien comienza en ese momento con los trámites anticipados de internación, con la finalidad de efectuar retiro directo del contenedor el día de arribo de la nave. El retiro directo, permite al cliente evitar costos de almacenaje en puerto de destino. La agencia de aduana de la fuente, preparó una provisión de fondos²⁹ la cual refleja los costos de la operación cobrados por la agencia de aduana y que Multitiendas Corona S.A. acordó realizar el depósito el mismo día. La figura de a continuación se ha creado como muestra de los gastos efectuados por la agencia de aduana incluyendo sus honorarios por la presente operación.

²⁹ Documento preparado por las agencias de aduana, el cual describe los costos asociados a una operación en particular, los cuales deben ser depositados por el cliente al agente con anterioridad.

Figura N°22: Provisión de fondos caso práctico



Agencia de Aduanas
José Antonio de la Fuente Lennon

PROVISION DE FONDOS

Fecha	10/jul/12	Despacho	
A Sr.(ita)	Dpto. de Importaciones	Referencia	SHA0349811
Cc. Sr..(ita)		Nave	NORASIA ALYA
Empresa	MULTITIENDAS CORONA S.A.	Fecha de llegada	31 DE JULIO
De.	Susana Donoso	Fono	
CRT.	T0086201	Fax	
		Fono	3632700
		Fax	3632749
		Tipo Cambio	505,35

TRIBUTOS ADUANEROS (1)		DESGLOSE DE VALORES	
Derechos	0,00	Valor FOB	
Tasa Aeronáutica	0,00	Flete	
IVA 19%	0,00	Seguro	
Adicional	0,00	Valor CIF	21.250,00
Valor Giro Aduana US\$	0,00	Ajuste	
		Valor Aduanero	21.250,00

GASTOS EX- ADUANA (2)		RESUMEN DE REMESA	
Almacenaje	0,00	Total 1, 2 y 3 en US\$	877,03
Desconsolidación	0,00	Total 1, 2 y 3 en \$	443.207
Gate in	110,00		
Poliza Contenedor	0,00		
THC	50,00		
Corrección	0,00		
Saldo cuenta corriente	0,00		
IVA de gastos ex-aduana	30,40		
Total Ex - Aduana US\$	190,40		

HONORARIOS Y GASTOS (3)		Tesorería General de la Republica (1)	
Honorarios 0,18%	40,00		-
Gastos fijos	15,00		
Flete Local	383,00		
Devolucion Contenedor	139,00		
IVA honorarios y gastos	109,63		
Total Otros gastos US\$	686,63		

	Hon y Gto Agencia (2,3)	443.207
--	-------------------------	---------

Los fondos deben estar disponibles a la fecha de pago y retiro. Cualquier diferencia se ajustará contra la factura(s) definitiva(s)

Si desea puede realizar transferencia electrónica a nombre de **AGENCIA DE ADUANA JOSE ANTONIO DE LA FUENTE LENNON Y CIA LTDA.** Banco Santander; cuenta corriente N° 61-83175-4; R UT: 76.006.342-8 y enviar la confirmación de envío al e-mail: e.alegria@aadlf.cl

Susana Donoso Q.
Operaciones

Fuente: Elaboración Propia

Paso 11: Una vez que se contrata el Agente de Aduana, ellos deben proceder inmediatamente con los tramites de internación de mercaderías al país.

En el caso práctico, el agente de aduana Jose Antonio de la Fuente ya con los documentos originales, procede con los trámites de internación, los cuales consideran:

- ✓ Asignar un número de despacho (correlativo interno de la agencia de aduana)
- ✓ Corrección del Bill of Lading original
- ✓ Emisión de la Declaración de Ingreso Nacional de mercancías (DIN)³⁰.
Documento se puede apreciar en el [Anexo 15](#).
- ✓ Presentación de despacho ante aduana (carpeta debe contener todos los documentos de embarque originales corregidos, más la DIN)

Al 13 de julio, éste proceso de internación ya se encontraba aprobado por la aduana, permitiendo que el despacho se presente de manera anticipada, quedando a la espera del arribo de la nave para efectuar el retiro directo del contenedor.

³⁰ Documento mediante el cual se formaliza una destinación aduanera, el que deberá indicar la clase o modalidad de la destinación de que se trate.

Paso 12: Ya con la asignación de despacho emitida, sólo se debe esperar el arribo del contenedor a puerto para proceder con el retiro que lo coordina el agente de aduana con el transporte terrestre, que al estar ésta unidad inscrita en puerto con retiro directo. Transporte terrestre procede con el retiro, finalizando la operación de importación, con la entrega en bodega del importador.

El servicio de transporte terrestre local, es también prestado por la agencia de aduana José Antonio de la Fuente, quienes dispondrán de camión al momento del arribo. Para éste caso, el retiro quedó programado para el 31 de julio del 2012, el cual debe concluir con la entrega hasta las bodegas de Multitiendas Corona S.A., quienes deben revisar condición en la que se encuentra la mercancía sin bajarlas del contenedor y la envía inmediatamente a distribución a las tiendas asignadas, gracias a la condición de venir GOH.

La descarga la efectúa el personal de la bodega de la tienda y la realizan retirando las prendas desde las barras. Una vez que el contenedor se encuentra vacío, el mismo transportista realiza la devolución en depósito determinado por la naviera CSAV.

CAPITULO 3: CONCLUSIONES

El transporte internacional de mercancías tuvo un renacimiento con la aparición de estos nuevos agentes de carga llamados Freight Forwarder, los cuales llegaron para facilitar las operaciones de la cadena logística internacional, cambiando un paradigma establecido y utilizado durante muchos años el cual no consideraba la importancia de realizar un seguimiento en tiempo real de las mercancías durante su trayecto. Hoy en día, este servicio entregado por estos agentes de carga se ve facilitado gracias al desarrollo de la tecnología, lo que le permite mantener informado al comprador en todos los eventos durante el desarrollo del proceso de coordinación del transporte internacional, permitiendo el acceso a la trazabilidad del producto en cuestión.

Al realizar la práctica profesional en una de estas empresas, participando dentro del proceso de importación e interviniendo en la manipulación de las cargas, se identificó que una de las decisiones más importantes, es la elección del tipo de contenedor a usar, ya que de ella depende parte del éxito de la operación, logrando que la mercancía llegue íntegra y en buen estado a destino y elevando beneficios, tales como:

- ✓ Asegurar que la mercancía mantenga la calidad durante el viaje.
- ✓ Reducción de mermas.
- ✓ Optimización el espacio dentro del contenedor.

- ✓ Facilitar la carga y descarga de los productos a transportar.
- ✓ Reducción de los costos operacionales.
- ✓ Todo lo anterior refleja la entrega de un valor agregado a las mercancías.

Se logró identificar y describir cada uno de los contenedores utilizados en el transporte marítimo, y en base a sus especificaciones técnicas fueron relacionados todos los tipos de carga, estableciendo cuál de ellos permite de mejor forma obtener los beneficios indicados.

En términos generales, se puede concluir que esta decisión debe basarse en el análisis del tipo de carga y sus características, con motivo que, durante el trayecto la calidad del producto no se vea afectada.

Teniendo claro y considerando los puntos analizados en el presente informe y ejemplificados en el caso práctico, la decisión se puede tornar mucho más rápida y efectiva.

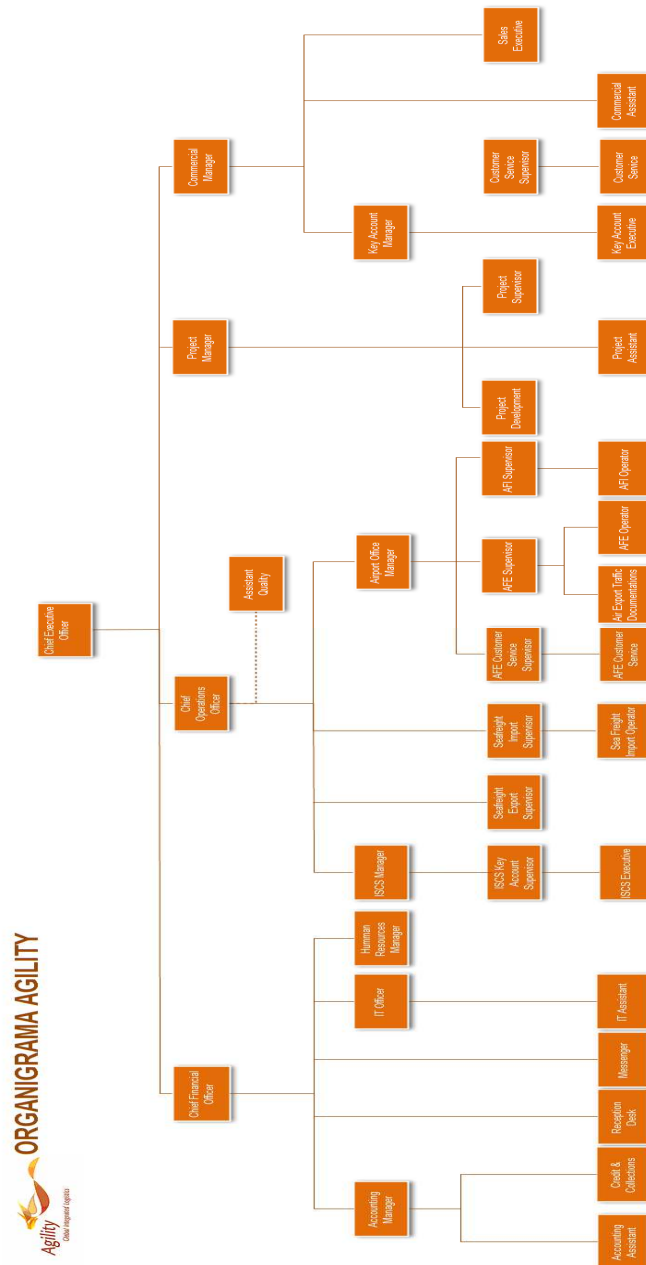
BIBLIOGRAFÍA

- Agility, documento interno controlado.
- Agiliy, your county,
<http://www.agilitylogistics.com/EN/Pages/Landing.aspx#country-tab>,
12/06/2012, 23:56 hrs.
- Aladi, transporte internacional de carga,
<http://www.aladi.org/nsfaladi/cuaderno.nsf/vcuadernosweb/Transporte%20Internacional%20de%20carga-%20Cuaderno%20N%C2%B0%205>, 02/07/2012, 18:29 hrs.
- CSAV, Especificaciones de contenedores/ dimensiones,
http://www.csav.com/pages/container_specifications_sp.htm, 14/07/2012, 15.25 hrs.
- Glosario Terminos, Portal Comercio Exterior,
http://www.portalcomercioexterior.cl/glosario_terminos, 25/06/2012, 15:35 hrs
- Valenzuela, Rodolfo, *Comercio Exterior. Todos lo hacen ¿yo se?*.editorial LexisNexis, Santiago, 2011.

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1	Organigrama Actual Agility Logistics
ANEXO 2	Objetivos de Calidad
ANEXO 3	Proforma Invoice Cliente Preunic
ANEXO 4	Perfil de Cliente
ANEXO 5	Solicitud de Crédito
ANEXO 6	Propuesta Comercial o Cotización
ANEXO 7	Air WayBill
ANEXO 8	Seaquest Line
ANEXO 9	Master Bill of Lading
ANEXO 10	Instructivo de Facturación Embarque Marítimo FCL
ANEXO 11	Instructivo de Facturación Embarque Marítimo LCL
ANEXO 12	Instructivo Facturación Embarque Aéreo
ANEXO 13	Tarifas Costo Flete Marítimo desde Oriente
ANEXO 14	Dimensiones Contenedores Marítimos
ANEXO 15	Declaración de Ingreso nacional

ANEXO 1 Organigrama Actual Agility Logistics



Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 2 Objetivos de Calidad

Objetivo de Calidad	Fuente	Indicador de Gestión (IG)	Bueno	Regular	Malo	Periodicidad de Medición
Aumentar la Satisfacción de nuestros clientes	Encuesta Satisfacción Cliente	% de Clientes que contestaron la encuesta y se concideran Satisfechos con el Servicio	IG > 90%	90% ≥ IG ≥ 80%	IG < 80%	Anual
	Encuesta Satisfacción Cliente	% de Clientes que Responden la Encuesta	IG ≥ 80%	80% > IG ≥ 50%	IG < 50%	Anual
	Encuesta de Satisfacción Cliente pregunta 15	% de Clientes que responden la encuesta y se concideran Satisfechos con la Personalización de Nuestros Servicios	IG ≥ 80%	80% ≥ IG ≥ 0,5	IG < 50%	Anual
Disminuir el número de desviaciones en el servicio	Registro de servicios no conformes y reclamos	Numero de servicios no conformes + numero de reclamos	IG(n) < IG(n+1)	IG(n) =IG(n+1)	IG(n) >IG(n+1)	Anual
Aumentar las competencias del personal	Plan de Capacitaciones	Númer total de Capacitaciones realizadas + Número total de Capacitaciones en curso / Número total de capacitaciones planificadas en el año	IG = 100%	100% ≥ IG ≥ 70%	IG < 70%	Anual
Aumentar la eficacia de tecnologías	Encuesta IT	% de Usuarios Satisfechos	IG > 90%	90% ≥ IG ≥ 80%	IG < 80%	Anual
Aumentar la Oportunidad en la entrega de documentos a clientes	Libro de ventas, control de ordenes, naves a trabajar, control de envio de documentos	Tiempo promedio entre procesos en dias no laborales	IG(n) > IG(n+1)	IG(n) =IG(n+1)	IG(n) >IG(n+1)	Mensual

Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 4 Perfil de Cliente

PERFIL CLIENTES AGILITY		ANTECEDENTES-CLIENTES	
Nombre Comercial		Fecha	Versión N°
Razon Social		Fecha cierre	
Direccion		R.U.T.	
Ciudad		N° Cliente	
Telefonos		Comuna	
Contacto		Fax	
Cargo		email	
Gerente General		GTE Logistica	
Gerente Comercial		GTE Adm & Fin.	
ANTECEDENTES - ADUANA			
Agencia Aduanas		Direccion	
Contacto Central		Telefono	
Email		Fax	
Contacto Aeropuerto		Telefono	
Email		Fax	
ANTECEDENTES - FINANZAS			
Direccion Factura		Comuna	
Ciudad			
Dias Credito *			
Tipo Cliente (A/B/C/D)			
Ejecutivo Ventas			
Terminos Compra			
EXW		FOB	
C&F		OTROS	
		CIF	
Condiciones Pago*			
CREDITO		CONTADO	
MONTO			
Gastos Locales			
Desc Aerea		Desc Martima	
Collect fee		Collect fee	
Emission AWB		Apertura LCL	
Handling		Emission BL	
		Aperura FCL	
		Handling	
Seguro Carga			
Cliente		Agility (tasa %)	
No Aplica			
		Shipper	
Entrega BL/HAWB			
Domicilio		Aeropuerto	
		Oficina Agility	
Entrega Factura			
Domicilio		Aeropuerto	
		Oficina Agility	
Comentarios General			
* Solicitud de crédito debe estar aprobada por Finanzas.			

Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 5 Solicitud de Crédito

Agility Logistics Chile S.A.
 Avda. Isidora Goyenechea 3621, Of. 1601
 Las Condes, Santiago Chile
 Fono (562) 654 1900
 Fax (562) 654 1980
 chile@agilitylogistics.com
 www.agilitylogistics.com



SOLICITUD DE CREDITO

ANTECEDENTES GENERALES:

NOMBRE DE LA EMPRESA (Nombre Fantasia):	R.U.T.
COMERCIAL COLTRADE LTDA.	96.838.960-2
RAZON SOCIAL	EMPRESAS RELACIONADAS
COMERCIAL COLTRADE LTDA.	
REPRESENTANTE LEGAL	DIRECCION COMERCIAL: Primera Transversal 5491 dpto. 41
PABLO LÜHRS RAGGIO	AUGUSTO MATTE 1840. QTA. NORMAL
ADMINISTRACION Y FINANZAS	CONTACTO COBRANZAS
ROBERTO GARATE VIDAL	ROSA CABEZAS MUÑOZ
(Tiempo de Funcionamiento) EMPRESA	TELEFONOS
DESDE AÑO 1997	4626000

Origen/ Destino	Aereo / Maritimo	Air (Tons) FCL (Teus) LCL (Cbm)	Estimado por Año Número Operaciones
VAP/SAI	Marítimo		

COMENTARIOS GENERALES

Primer embarque de prueba.

CREDITO SOLICITADO

	EXPORT	IMPORT	15 DIAS	30 DIAS	60 DIAS	MONTO EN \$USD
Via Aérea						
Via Marítima	x			x		10000
Seguro Carga						
Gastos Locales						
Otros Productos						

ACEPTACION de Cliente

NOMBRE: Andrés Villarreal R.
 2011-08-03
 TIMBRE, FIRMA, FECHA

EJECUTIVOS de Venta

NOMBRE: Francisca Mollenhauer
 FECHA: 2011-01-11

GERENTE Comercial

Ruben Aguilar
 RUBÉN AGUILAR V.
 FECHA 2011-01-11
 Commercial Manager

SOLO PARA USO INTERNO DE AGILITY LOGISTICS CHILE S.A.

GERENTE ADM / FINANZAS	GERENTE GENERAL
OBSERVACIONES	OBSERVACIONES

Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 6 Propuesta Comercial o Cotización

Fecha :	26-01-2012	Validez:	09-02-2012	Cotización:	GIL 1808 _012012
Cliente				Agility Logistics Chile S.A. Ruben Aguilar T : 979 38 00 Cel: 08-1382059 E: raguilar@agilitylogistics.com	
Atencion FALABELLA Presente					
PRODUCTO	Tarifa Aérea ITALIA			Aérea	X

Estimados señores:

Por medio del presente tenemos el agrado de dar a conocer a ustedes nuestras tarifas para las mercancías detalladas en su requerimiento. Agradecemos su preferencia y quedamos a la espera de su aceptación y/o comentarios.

1.- Tarifa Aérea desde Milan, Italia a Santiago, Chile.

Ubicación Proveedor:

Lavoro N. 8 - SECCO grignano di zocco, italia

Air Freight	CARRIER	AIRPORT OF DEPART	Moneda	AIR FRIGHT			Recarga		
				Mínimo	Tarifa por KG./Vol. +500 KG.	Tarifa por KG./Vol. +300 KG.	Tarifa por KG./Vol. + 500 KG.	Fuel Surcharge (P/C) k/vol	Security Surcharge (S/C) k/vol
Milano	MP	SCL	EURO	100,00	3,40	3,50	2,95	1,00	0,15
Milano	LA	SCL	EURO	90,00	3,15	3,10	3,05	0,95	0,15
Milano	III	SCL	EURO	60,00	2,30	2,40	2,50	0,95	0,15

** Sujeto a disponibilidad de espacio; reservas deben efectuarse con anticipados.

Gastos EXW

Pick Up	EURO 0,49 X KG.
SECURITY CHECK FEE	EURO 0,09 X KG. - MIN.EURO 20,00
AIRPORT TRANSFER FEE	EURO 0,06 X KG. - MIN.EURO 20,00
AMS/AD FEE	EURO 8,00 POR EMBARQUE
SAI/DUE CARRIER	EURO 5,00 POR EMBARQUE
EUR3	EURO 21,00 POR EMBARQUE

Detalles del servicio:

Carrier	Según info.
Carga	General
POL	Milano
POD	Santiago
Válido Desde	26-01-2012
Válido Hasta	09-02-2012

Gastos Locales:

Concepto	Moneda	Monto	Iva	Unidad
Apertura de Manifiesto	USD	n/a	+IVA	Por Hawk
Desconsolidación	CLP	36000,00	+IVA	Por Hawk
Desconsolidación Mínima	CLP	36000,00	+IVA	Por Hawk
Collect Fee Min	USD	20,00	+IVA	Por Hawk
Collect Fee %		1%		

Condiciones de Pago:

Plazo de Pago: Acordado con el cliente según aprobación de crédito Vigente

Facturación: Pago debe ser efectuado en moneda de origen o su equivalente en Dólares Americanos. Si el pago se efectuara en moneda nacional, el tipo de cambio a utilizar será el establecido por Agility Logistics Chile S.A. El tipo de cambio expresado en las facturas es solo referencial.

Observaciones Generales:

Esta propuesta ha sido elaborada de acuerdo a las indicaciones, condiciones y términos señalados por Cliente para carga general; no es válida para cargas sobredimensionadas, con sobrepeso, de carácter perecedero o carga peligrosa, a menos que este expresamente señalado en esta propuesta.

No podrá asignarse a Agility Logistics Chile S.A., más responsabilidad de las que emanan de los subcontratos que se pacten para la ejecución de los pedidos recibidos, por lo que la aceptación de las condiciones precedentemente propuestas implica, igualmente, aceptar esta limitación de responsabilidad.

Recarga aplicada por las compañías navieras estan sujetas a variaciones sin previo aviso, según las fluctuaciones del mercado internacional, lo que será informado al cliente antes del embarque para su autorización.

Nuestra oferta no incluye ningún gasto que expresamente señalado en esta propuesta. En términos generales no incluye: Gastos en origen como fletes internos, carga, consolidación, traslado, retorno de cargas o contenedores a puerto, gastos por demoras, almacenamiento, embalaje, estiba, inspecciones, supervisión, seguro, certificados, permisos, derechos, despacho aduanero en origen o destino, u otros gastos, a menos que estén siendo cotizados en la presente propuesta.

Agility Logistics Chile S.A.
 Avda Apoquindo 3150, Of 1001
 Las Condes, Santiago - Chile
 www.agilitylogistics.com



Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 8 **Seaquest Line**

COMBINED TRANSPORT OR PORT SHIPMENT - PARTICULARS OF GOODS ARE THOSE DECLARED BY SHIPPER

Shipper
 HYUNDAI MOBIS
 679-4 YEOKSAM-DONG, GANGNAM-GU
 SEOUL, SOUTH KOREA

BL no.
 SEL0227596/001
 Shipper's reference
 Forwarder's reference
 RSE47152G9

Consignee (in US trade only negotiable if made out TO ORDER)
 TO THE ORDER OF
 BANCO ITAU CHILE,



**BILL OF LADING
 COPY-
 NOT NEGOTIABLE**

Notify party and address
 AUTOMOTORES GILDEMEISTER S.A
 AV. AMERICO VESPUCCIO 570
 PUDAHUEL, SANTIAGO CHILE

Pre-carriage by # EXPRESS 1028E Place of receipt BUSAN PORT IN ## *
 Vessel DUESSELDORF # Port of Loading BUSAN PORT IN ## *
 Port of discharge VALPARAISO, CHILE Place of delivery VALPARAISO, CHILE *

General Agents in Korea: AGILITY LTD

Shipper marks, container number	Number and kind of packages, description of goods	Gross weight (KG)	Measurement (CBM)
CY/CY AUTOMOTORES GILDEMEISTER S.A. VALPARAISO/CHILE CASE NO. : HYUNDAI MOBIS	Sold to consignee 165 CASE(S) *SHIPPER'S LOAD, COUNT, STOW & SEALED.* 165 CASES OF REPUESTOS PARA VEHICULOS MOTORIZADOS MARCA HYUNDAI INV NO: SOG00064 * L/C NO: CELCI- 24861	22560.00	311.595

SOUTH KOREA

* FREIGHT COLLECT *
 * CELCI 24861

Total Packages 165 Total 22560.00 311.595

FREIGHT COLLECT

SAY: SIX (1X20' & 1X40' & 4X40'HQ) CONTAINERS ONLY.
 FREIGHT COLLECT AS ARRANGED.

SHIPPED ON BOARD
 DATE: JUL. 20, 2010

*If Place of Receipt or Place of Delivery boxes are completed shipment will be treated as Through Combined Transport
 Shippers declared value for carriage (See Ad Valorem Clause Para 8(a) on Reverse)
 NOT APPLICABLE

For and on behalf of the shipper:
 AGILITY LOGISTICS CHILE S.A.
 Avenida Apoquindo 3150
 Of. 1001, Las Condes
 Santiago de Chile
 CHILE

RECEIVED FOR SHIPMENT as above in apparent good order and condition unless otherwise stated hereon, the goods described in the above particulars.
 In accepting this Bill of Lading, the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, whether written, typed, stamped, printed or otherwise incorporated.
 IN WITNESS whereof the number of original bills of lading stated below have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

Freight details; charges etc. Ocean freight prepayable at DESTINATION Place and date of issue: SEOUL, KOREA 20-Jul-2010
 Number of original Bills For and on behalf of Seaquest Line, the carrier: AGILITY LTD, AS AGENTS FOR THE CARRIER


Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 9 Master Bill of Lading

SHIPPER NAME AND FULL ADDRESS		BOOKING NO.	SERVICE	BL NUMBER	
AGILITY LOGISTICS CORP. C/O WCT TRANSPORT INC LTD. SUITE 100 11010 NW 30TH STREET DOHAL, FL 33172		PKCEK1700	TEAM	PKCEK1700	
CONSIGNEE NAME AND FULL ADDRESS		EXPORT REFERENCES			
AGILITY LOGISTICS CHILE S.A. AVENIDA APOQUINDO 3150 CP. 1001, LAS CONDRES SANTIAGO DE CHILE CHILE		JOB NO. MFL8919UFT PWC0890 CIBP12588			
SHIPPER'S NAME AND FULL ADDRESS		FORWARDING AGENT - REFERENCES (NAME AND FULL ADDRESS / F.M.C. / P.M.C. / REF.)			
AGILITY LOGISTICS CHILE S.A. AVENIDA APOQUINDO 3150 CP. 1001, LAS CONDRES SANTIAGO DE CHILE CHILE					
POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS		DOMESTIC ROUTING / EXPORT INSTRUCTIONS / ONWARD INLAND ROUTING			
USA					
PRECARriage BY (Name/C)		PLACE OF RECEIPT BY PRECARRIER (1)			
PORT OF LOADING		OCEAN VESSEL (Vessel/Type/Flag)			
PORT EVERGLADES, FL		CSAV ITAJAI-00111-S			
PORT OF DISCHARGE		PLACE OF FINAL DELIVERY BY OBCARRIER (1)			
SAN ANTONIO, CL					
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE					
MARKS AND NUMBERS	Nº OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND CODES	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT	
PKCUTS7798T	1	STANDARD 20' CONTAINER (S)			
SL A0079610	1	S L A C 1B PALLET(S)	9275.210 KG	19.454 M3	
SL A0079629			20448.338 LB	694.144 CB	
TARE 2,300.000 (KG)		CARRIER'S COMPANIES			
PCL/PCL		FREIGHT PREPAID			
DC-4500609246		ITM NUMBER: E20120414046447			
		Load on Board 06/17/2012			
		SERVICE CONTRACT NO. HS-CRIM-10-1078-CL38			
THOSE COMMODITIES, TECHNOLOGY OR SOFTWARE WHEN EXPORTED FROM THE UNITED STATES IN ACCORDANCE WITH THE EXPORT ADMINISTRATION REGULATIONS, DIVERSION CONTRARY TO U.S. LAW PROHIBITED.					
SHIPPER'S DECLARED VALUE (BUT NOT DECLARED LIABILITY LIMIT APPLIES AS PER CLAUSE 16)					
TOTAL No. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER :					
FREIGHT CHARGES		RATE	PREPAID	COLLECT	PAYABLE AT
OCEAN FREIGHT		USD	1,100.00		PCA/ISSBY
POL SURCHARGE		USD		75.00	AAH/CLCC
DAMAGE COST RECOVERY		USD	484.00		PCA/ISSBY
SECURITY SURCHARGE		USD	10.00		PCA/ISSBY
ISPS TERMINAL SURCH		USD	4.00		PCA/ISSBY
CANAL IMPROVEMENT		USD	185.00		PCA/ISSBY
T O T A L		USD	1,783.00	75.00	
PROOF COPY		Place Issued SANTIAGO			Date Issued 6/17/2012

Fuente: Documentos Internos, Agility. Emitido por CSAV.

ANEXO 10 Instructivo de Facturación Embarque Marítimo FCL



ETA VAP

Date: 13-Sep-2010

SHIPPING INSTRUCTION
SEA FCL SHIPMENT

Consignee	Shipper	
R.U.T. a facturar	Ejecutivo Venta	
Descripcion de Mercaderia	Oficina de Origen	TIPO de Containers
	KILOS	20' STD, 40' STD, 40' HQ

HBL	Nombre de Nave	Puerto de Embarque	Puerto de Descarga
-----	----------------	--------------------	--------------------

Concepto	Tarifa Venta Cliente		Tarifa venta a origen		Tarifa Compra	
	Tarifa de venta	Total Venta	Tarifa venta origen	Total Venta origen	Tarifa Neto	Total Neto
Ocean Freight 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Ocean Freight 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Ocean Freight 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BAF (Bunker) 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BAF (Bunker) 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BAF (Bunker) 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PCS 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PCS 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PCS 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Origin 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Origin 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
SECURITY 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Destination 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Destination 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Destination 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
ISPS 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
ISPS 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
ISPS 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
GRI 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
GRI 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
IMO 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
OVERWEIGHT 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PSS 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PSS 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pick Up 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pick Up 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pick Up 40' HQ	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Over weight 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Delivery 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
TARP 40' OT	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pier pass 20' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pier pass 40' STD	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Other Charges 40' OT	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Loading	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Forwarding Fee	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BL Fee	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Agency Fee 4%	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Customs Broker (Agenciamiento)	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
AES	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Insurance	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Profit Origin	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Total	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -

Gastos Locales en Destino		Monto en Pesos Chilenos					
Conceptos	USD	Venta Neto	I.V.A.	Total	Costo Neto	I.V.A.	Total
Apertura Manifesto	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Handling	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte Terrestre	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Devolucion de container	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
BL Fee	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Desconsolidacion	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Agencia de Aduana	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Honorarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total a Cargos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

TIPO CAMBIO APLICADO	500.00
FECHA TIPO CAMBIO APLICADO	Fecha

Condicion de Pago de Servicios	Flujo Internacional	Gastos Locales
	AL CONTADO	AL CONTADO

Profit Share Oficina de Origen	USD -
Profit Share Oficina Agility-Logistics Chile	USD 0.00


Documentos adjuntos					
	Fotocopia	original	Emision en destino	Express Release	Telex Release
HBL	SI	NO	SI		
MBL	SI	NO	SI		
Profit Share Invoice	SI				
J2J	SI				
Aviso de llegada al Cliente	SI				

Condiciones Particulares

SOLICITUDES ESPECIALES		SI	NO
COORDINACION DE TRANSPORTE		-	-
COORDINACION DE A.A.		-	-


OBSERVACIONES

Romina Sepulveda
Customer Service



Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 11 Instructivo de Facturación Embarque Marítimo LCL


ETA VAP

Date: 13-Sep-2010

**SHIPPING INSTRUCTION
LCL SHIPMENT**

Consignee	Shipper		
R.U.T. a facturar	Ejecutivo Venta		

Descripción de Mercadería	Oficina de Origen	Peso Bruto	CBM

HBL	Nombre de Nave	Puerto de Embarque	Puerto de Descarga

Concepto	Tarifa Venta Cliente		Tarifa venta a origen		Tarifa Compra Neta	
	Tarifa de venta	Total Venta	Tarifa venta origen	Total Venta origen	Tarifa Neta	Total Neto
Ocean Freight Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Ocean Freight x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BAF (Bunker) Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BAF (Bunker) x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
FCS Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
FCS x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Origin Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Origin x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Destination Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
THC Destination x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
GRI Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
GRI x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PSS Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
PSS x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
ISPS Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
ISPS x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
ENTREGA	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pick Up x kgs	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pick Up x cbm	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pier pass Minimo	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Pier pass x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
MANIFESTATION	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
IMO x w/m	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
UNISTUFFING	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
HANDLING	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
SIDEMAR	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
BL FEE	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Agency Fee 4%	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Insurance	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Profit Origin	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -
Total	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -	USD -

Conceptos	usd	Venta Neta	I.V.A.	Monto en Pesos Chilenos			
				Total	Costo Neto	I.V.A.	Total
Apertura Manifiesto	0 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Servicio desconsolidado	0 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Handling	0 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
TRANSPORTE TERRESTRE	0 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Agencia de Aduana	\$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Honorarios	\$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Total a Cargos	\$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$

TIPO CAMBIO APLICADO	500.00
FECHA TIPO CAMBIO APLICADO	Fecha

Condicion de Pago de Servicios	Flete Internacional	Gastos Locales
	30 DIAS CREDITO DOCUMENTADO	AL CONTADO

Profit Share Oficina de Origen	USD -
Profit Share Oficina Agility-Logistics Chile	USD 0.00


	Documentos adjuntos				
	Fotocopia	original	Emision en destino	Express Release	Telex Release
HBL	SI	SI	-	-	-
MBL	SI	SI	-	-	-
Profit Share Invoice	SI	-	-	-	-
J2J	SI	-	-	-	-
Aviso de llegada al Cliente	SI	-	-	-	-

CONDICIONES ESPECIALES		SI	NO
COORDINACION DE TRANSPORTE		-	-
COORDINACION DE A.A.		-	-
OBSERVACIONES			

Romina Sepulveda
Customer Service
Agility Logistics Chile S.A.

Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 12 Instructivo Facturación Embarque Aéreo



Date 13-Sep-2010

**SHIPPING INSTRUCTION
AIR IMPORT**

Consignee R.U.T. a facturar	Shipper Ejecutivo Venta
HAWB	Oficina de Origen
Aerolínea	Aeropuerto de Embarque
Currency USD	Aeropuerto de Desembarque
PARIDAD O T/C DE MONEDA A USD 1.0000	

Tarifa y Costo	Tarifa Venta Cliente	Tarifa venta a origen	Tarifa Compra Neta
Concepto	Tarifa de venta	Total Venta	Tarifa venta origen
Air Freight Minimo	USD -	USD -	USD -
Air Freight x kgs	USD -	USD -	USD -
Fuel Minimo	USD -	USD -	USD -
Fuel x kgs	USD -	USD -	USD -
Sec Minimo	USD -	USD -	USD -
Sec x kgs	USD -	USD -	USD -
Air Transfer Minimo	USD -	USD -	USD -
Air Transfer x kgs	USD -	USD -	USD -
Recargo Flete	USD -	USD -	USD -
X-RAY	USD -	USD -	USD -
CFS FEE Minimo	USD -	USD -	USD -
CFS FEE x kgs	USD -	USD -	USD -
THC Minimo	USD -	USD -	USD -
THC x kgs	USD -	USD -	USD -
Pick Minimo	USD -	USD -	USD -
Pick Up x kgs	USD -	USD -	USD -
Desconsolidation	USD -	USD -	USD -
AWA	USD -	USD -	USD -
MBA	USD -	USD -	USD -
XBA	USD -	USD -	USD -
SFA	USD -	USD -	USD -
Customs Broker	USD -	USD -	USD -
Agency fee on disbursements 4% insurance	USD -	USD -	USD -
CAJON DE MADERA	USD -	USD -	USD -
Collect Fee	USD -	USD -	USD -
Profit Share Origin	USD -	USD -	USD -
Total	USD	USD	USD

Conceptos	Monto en Pesos Chilenos					
	Venta Neta	I.V.A.	Total	Costo Neto	I.V.A.	Total
Desconsolidado	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Handling	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte Terrestre	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Entrega	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Agencia de Aduana	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Honorarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total a Cargos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

TIPO CAMBIO APLICADO	500.00
FECHA TIPO CAMBIO APLICADO	Fecha

Condicion de Pago de Servicios	Flete Internacional	Gastos Locales
	AL CONTADO	AL CONTADO

Profit Share Oficina de Origen	USD -
Profit Share Oficina Agility-Logistics Chile	USD 0.00

Condiciones Particulares

SOLICITUDES ESPECIALES	SI	NO
TOMAR FOTOS A LA CARGA		
ALTILLO O JAULA		

OBSERVACIONES

Romina Sepulveda
Customer Service
Agility-Logistics Chile S.A.

Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 13 Tarifas Costo Flete Marítimo desde Oriente

FAK FCL-FCL JULIO 2012																		
COUNTRY	P.O.L.	CUR	HAPAG LLOYD				CCNI				KLINE				EVERGREEN			
			20 STD	40 STD	40 HC	40 NOR	20 STD	40 STD	40 HC	40 NOR	20 STD	40 STD	40 HC	40 NOR	20 STD	40 STD	40 HC	40 NOR
China	Hong Kong	US\$	2,400.00	4,800.00	4,900.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00	
	Chiuwan	US\$	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
	Shanghai	US\$	2,400.00	4,800.00	4,900.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00	
	Ningbo	US\$	2,400.00	4,800.00	4,900.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00	
	Da Chan Bay	US\$	2,400.00	4,800.00	4,900.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00	
	Jiangmen	US\$	2,535.00	4,975.00	5,075.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,350.00	4,700.00	4,700.00	---	
	Xiamen	US\$	2,400.00	4,800.00	4,900.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00	
	Xingang	US\$	2,525.00	5,000.00	5,125.00	2,450.00	4,900.00	5,000.00	---	2,450.00	4,900.00	5,000.00	---	2,500.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Tianjin	US\$	2,525.00	5,000.00	5,125.00	2,450.00	4,900.00	5,000.00	---	2,450.00	4,900.00	5,000.00	---	2,500.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Qingdao	US\$	2,400.00	4,800.00	4,900.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,150.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,350.00	4,700.00	4,700.00	---	
	Chongqing	US\$	2,930.00	5,810.00	5,910.00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Wenzhou	US\$	2,550.00	5,050.00	5,150.00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Rongai	US\$	2,580.00	5,040.00	5,160.00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Dalian	US\$	2,525.00	5,000.00	5,125.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Foshan	US\$	2,570.00	5,035.00	5,135.00	2,450.00	4,900.00	5,000.00	---	2,450.00	4,900.00	5,000.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Fuzhou	US\$	2,560.00	5,050.00	5,150.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Guangzhou	US\$	2,775.00	5,175.00	5,275.00	2,400.00	4,800.00	4,900.00	---	2,400.00	4,800.00	4,900.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Huangpu	US\$	2,500.00	4,950.00	5,050.00	2,400.00	4,800.00	4,900.00	---	2,400.00	4,800.00	4,900.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Nantong	US\$	2,650.00	5,240.00	5,340.00	2,650.00	5,300.00	5,400.00	---	2,650.00	5,300.00	5,400.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Nanjing	US\$	2,650.00	5,240.00	5,340.00	2,650.00	5,300.00	5,400.00	---	2,650.00	5,300.00	5,400.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---	
	Nansha	US\$	2,560.00	5,045.00	5,165.00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Wuhan	US\$	2,700.00	5,405.00	5,505.00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Nianhai	US\$	2,575.00	5,060.00	5,170.00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Shunde	US\$	2,650.00	5,000.00	5,100.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,600.00	5,200.00	5,200.00	---	
	Zhangjiayang	US\$	2,650.00	5,240.00	5,340.00	2,550.00	5,100.00	5,200.00	---	2,550.00	5,100.00	5,200.00	---	---	---	---	---	
	Zhanjiang	US\$	2,650.00	5,240.00	5,340.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	---	---	---	---	
	Shenzhen	US\$	2,600.00	5,000.00	5,100.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00	
Yantian	US\$	2,525.00	4,975.00	5,075.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00		
Shelou	US\$	2,650.00	5,050.00	5,150.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	3,950.00	2,350.00	4,700.00	4,800.00	4,000.00	2,300.00	4,600.00	4,600.00	4,100.00		
Shantou	US\$	2,650.00	5,150.00	5,250.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,000.00	---		
Zhuhai	US\$	2,500.00	5,000.00	5,100.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---		
Zhongshan	US\$	2,500.00	5,000.00	5,100.00	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,500.00	5,000.00	5,100.00	---	2,450.00	4,900.00	4,900.00	---		

Fuente: Documentos Internos, Agility

ANEXO 14 Dimensiones Contenedores Marítimos

20-foot														
Tipo	Dimensiones (m)													
	Externas			Internas			Puerta			Capacidad (m3)	Capacidad (Ton)	Tara (Ton)		
	Ancho	Largo	Alto	Ancho	Largo	Alto	Ancho	Largo	Alto	Ancho	Alto			
Standard	2,44	6,06	2,59	2,35	5,90	2,39	2,34	2,28	2,28	33,0	28,2	28,2	2,3	2,3
Refrigerated	2,44	6,06	2,59	2,29	5,45	2,26	2,32	2,25	2,25	28,1	21,8	21,8	3,2	3,2
Flat Rack	2,44	6,06	2,59	2,35	5,90	2,31	--	--	--	32,0	29,5	29,5	3,0	3,0
Open Top	2,44	6,06	2,59	2,34	5,89	2,36	2,32	2,25	2,25	32,6	21,7	21,7	2,3	2,3
Tank Tainer	2,44	6,06	2,59	--	--	--	--	--	--	24,0	26,7	26,7	5,3	5,3

40-foot														
Tipo	Dimensiones (m)													
	Externas			Internas			Puerta			Capacidad (m3)	Capacidad (Ton)	Tara (Ton)		
	Ancho	Largo	Alto	Ancho	Largo	Alto	Ancho	Largo	Alto	Ancho	Alto			
Standard	2,44	12,19	2,59	2,35	12,03	2,39	2,34	2,28	2,28	67,7	26,7	26,7	3,8	3,8
Refrigerated	2,44	12,19	2,59	2,29	11,57	2,25	2,29	2,27	2,27	58,4	26,0	26,0	4,5	4,5
Flat Rack	2,44	12,19	2,59	2,41	12,02	1,96	--	--	--	56,6	40,1	40,1	5,0	5,0
Open Top	2,44	12,19	2,59	2,35	12,02	2,38	2,32	2,25	2,25	67,3	26,3	26,3	4,2	4,2
High Cube	2,44	12,19	2,90	2,35	12,03	2,7	2,34	2,59	2,59	76,0	26,5	26,5	4,0	4,0
Refrigerate High Cube	2,44	12,19	2,90	2,29	11,57	2,55	2,28	2,57	2,57	67,3	28,4	28,4	4,1	4,1

Fuente : http://www.csav.com/pages/container_specifications_sp.htm

