



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

“LA CADENA LOGÍSTICA NACIONAL FRENTE A LAS NUEVAS POLÍTICAS
DEL SECTOR”

CASO
“AGENDA DE IMPULSO COMPETITIVO”

Autor

ALEJANDRO GABRIEL FIGUEROA MUÑOZ

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

PROFESOR GUÍA: **MAURICIO CANDIA**

Viña del Mar, Marzo 2012

Introducción	7-8
Capítulo I Información Corporativa Agunsa	9
1. Datos Generales	10
1.2 Agunsa	11
1.2.1 Estructura Organizacional	12-14
1.3 Reseña Histórica	15
1.4 Accionista y porcentaje de propiedad	16
1.5 Misión	16
1.6 ¿En qué país desarrolla Agunsa sus operaciones?	17-18
1.7 Agenciamiento Agunsa	19
1.7.1 Agenciamiento Marítimo AGUNA	19
1.7.2 Agenciamiento General	20
1.7.3 Agenciamiento Portuario	20
1.7.4 Agenciamiento Aéreo	21
1.8 Servicios de Agunsa	22
1.8.1 Transporte	23
1.8.2 Logística y Distribución	23-25
1.8.3 Minería	26
1.8.4 Operaciones Terminales	27
1.8.5 Estiba y Desestiba	28
1.8.6 Deposito de Contenedores y Equipos	29

1.8.7 Equipos Portuario	30
1.8.8 Venta y Arriendo de Contenedores	30
1.8.9 Agente Embarcador	31
1.8.10 Bunkering	31
1.9 Principales Clientes	32
1.10 Equipo humano	33
Capítulo II Funciones Realizadas	34
2. Trabajo Realizado	35
2.1 Funciones Realizadas	36
2.1.1 Gate-In	37-39
2.1.2 Gate-Out	40
2.1.3 Demurrage	41
2.1.4 Preasignación	41
2.1.5 Venta de Seguros	41
2.1.6 Corrección y Emisión de Bill of Lading	42
2.1.7 Sanitización	42
2.2 Área de Exportación	43
2.2.1 Recepción de Documentación	44
2.2.3 Envío de Información	45-47
Capítulo III Agenda de Impulso Competitivo	48
3.0 Introducción	49
3.1 Variación Comercio Exterior de Chile	50
3.2 Acuerdos Comerciales de Chile	51

3.2.1 Acuerdo de Alcance Parcial	51
3.2.2 Acuerdos de Complementación Económica	51
3.2.3 Acuerdo de Alcance Económico	51
3.2.4 Tratados de Libre Comercio	52
3.3 Cifras de Exportación e Importación Chilena	53-54
3.4 Desarrollo Infraestructura Portuaria	55
3.4.1 Desarrollo del Sector	55-56
3.4.2 Cambio en Modelo	57-58
3.4.3 Cambio en Modelo Fase 3	59-60
3.4.4 Modelo 2011-2030	60-61
3.5 Actualidad del Transporte Marítimo	61-62
3.6 Visión de Desarrollo	63-65
3.7 Competitividad de Nuestros Puertos	66-68
3.8 Agentes de la Cadena de Comercio Exterior Chileno	69
3.8.1 Agente de Aduanas	69-71
3.8.2 Transportistas	72-77
3.8.3 Puertos	78-80
3.9 Indicadores de Medición de Competitividad	80
3.9.1 Doing Business	80-83
3.10 Caso Agenda de Impulso Competitivo Chile	84
3.10.1 ¿Qué es la Agenda de Impulso Competitivo?	84
3.10.2 ¿Cómo Surge la propuesta del Gobierno?	84
3.10.3 ¿En qué se basa la mesa de trabajo?	85

3.10.4 Área de Diagnostico Agenda de Impulso Competitivo Chile	86
3.10.5 Medida Sobre la Competencia y Eficiencia Logística del País	87
3.10.6 Acción N°18 Transporte Marítimo	88-89
3.10.7 Acción N°23 Almacenes Extra portuarios	90-92
3.10.8 Acción N°24 Trámites Aduaneros	93-94
3.10.9 Acción N° 26 Transportistas Multimodal	95-96
3.10.10 Acción N° 25 Transporte Terrestre	97-98
3.10.11 Acción N°27 Aduana 99-100	
3.11 Cuadro de Análisis Medida y Controversia	101
3.12 Principales Actores en Controversia	102
3.12.1 ¿Dónde Surge la Controversia?	103
3.12.2 Agentes de Aduana 103-105	
3.12.3 Transportistas Internacionales –Compañías Navieras	105-106
3.12.4 Trabajadores Portuarios	107
3.12.5 Marina Mercante-Apertura Cabotaje Marítimo	108
3.12.6 Comunidad	109
Capítulo IV “Conclusión y Propuesta”	110
4. 0 Soluciones Agenda de Impulso Competitivo	111
4.1 Medida N° 23 Almacenes Extra portuarios: Más Opciones, Mantener AEP en jurisdicciones Aduaneras de cada puerto 111-113	
4.2 Medida N°24 y N°27 Trámites Aduaneros; Aduana 113-114	

4.3 Medida N°25 Transporte Camionero, Ley de Transporte de carga	
114-115	
4.4 Medida N° 26 Transportista Multimodales, Nueva modalidad Logística	115-116
4.5 Conclusiones	
117-119	
Anexos –Marco Teórico	
121-122	
A	123-124
C	125-126
D	127
E	127-128
I	128
M	129-130
S	130
T	130
V	131
Z	130-131
Bibliografía	133-134

Introducción

Sin duda el mejoramiento de la conectividad de los países, el desarrollo económico, tecnológico y comunicacional han hecho de la globalización un proceso de acelerada integración mundial dando paso a la interconexión y creación de nuevos tratados comerciales que contribuyen al desarrollo económico y cultural de los países.

Este proceso logra una nueva fase de internacionalización de las empresas , sus mercados y la creación de nuevas alianzas comerciales; el desarrollo de las comunicaciones y de sistemas informáticos que facilitan en gran medida las operaciones del comercio exterior, permitiendo administrar en tiempo real cualquier transacción o negocio que se realice, dando origen a un lenguaje económico global .

En la actualidad Chile es un país abierto al mundo que promueve el libre comercio buscando activamente nuevos acuerdos con otros países y bloques comerciales

En la última década nuestro país ha perseguido activamente la internacionalización de su economía, mediante la negociación y firma de una gran red de acuerdos comerciales.¹ Los que hoy permiten a los productos y servicios chilenos acceder bajo condiciones preferenciales y estables a un total de 58 países, que en su conjunto representan el 60% de la población mundial.

La acelerada interconexión de Chile y el aumento de sus intercambios con el mundo va a requerir de una importante expansión, que permita un crecimiento económico sustentable, que elimine barreras, acelere trámites y genere un ambiente de libre competencia. Dentro de este proceso el transporte marítimo y sus principales actores siguen siendo fundamentales para el desarrollo del comercio internacional, donde terminales marítimos, agentes de Aduana, transportistas, Forwarders, compañías y agencias navieras facilitan y optimizan el intercambio de bienes y servicios, haciendo frente a nuevas políticas competitivas y exigentes mercados.

En el presente informe conoceremos las funciones y servicios entregados por uno de los principales actores del sector de agencia y transporte marítimo, AGUNSA.

También analizaremos la competitividad de nuestro comercio exterior, determinando cuáles son los principales actores de la cadena logística y cómo hacen frente a las nuevas propuestas del Gobierno en torno a las medidas de impulso competitivo sugeridas para

¹ Fuente : www.prochile.cl

promover la competencia y eficiencia en el transporte y logística del comercio exterior chileno.



Capítulo I

INFORMACION CORPORATIVA AGUNSA

1. Introducción

En el presente capítulo, encontraremos datos generales acerca de la organización, en la cual se realizó la práctica profesional. “Agencias Universales S.A” AGUNSA. Donde mencionaremos de forma breve, su historia, estructura organizacional, clientes y servicios que entrega la compañía, de manera de manejar y conocer datos relevantes de la organización.



1.2 AGUNSA

AGUNSA ofrece una gran cantidad de servicios, desde la representación en países de su red, la estructuración de unidades de venta única y especializada en el producto del cliente, hasta la ejecución o súper vigilancia de las actividades de operación y ejecución de sus servicios en terminales.

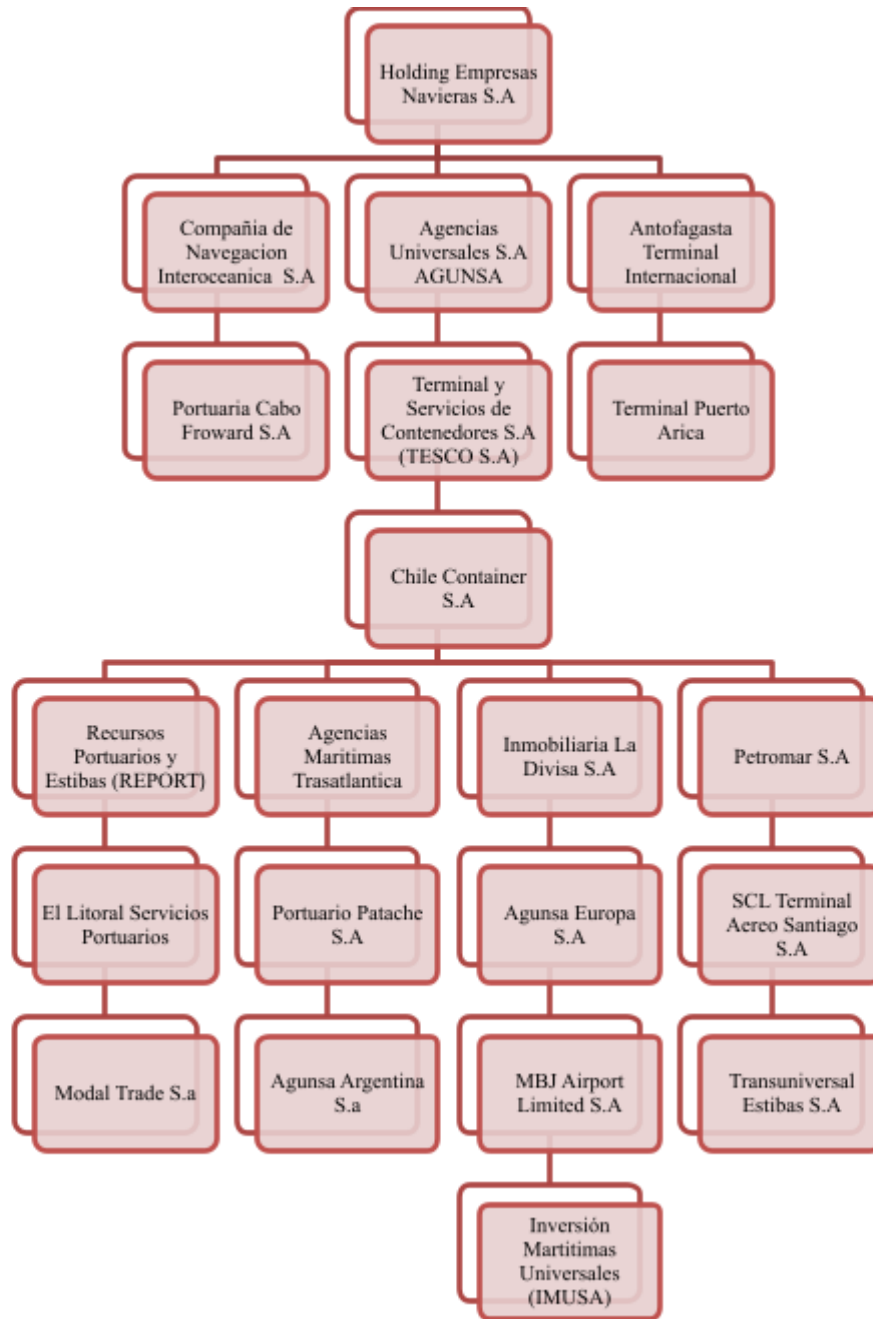
Dentro de sus servicios más conocidos encontramos cargas y terminales, como también grúas de puerto, servicios de mano de obra, centros de almacenaje y reparación de contenedores, lanchas y remolcadores son incorporados también en su oferta de servicios.

AGUNSA desarrolla sus operaciones en la confluencia organizada de diversos actores, jerárquicamente comunicados. Su equipo humano lo conforman profesionales e inversionistas con la capacidad de enfrentar los desafíos del mercado.

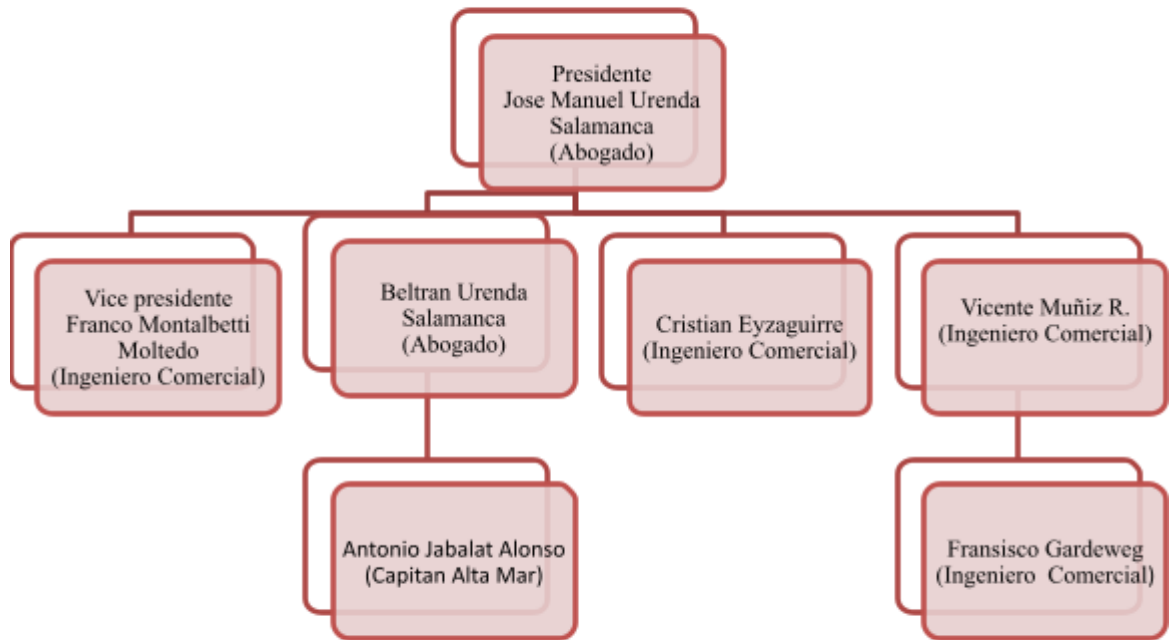
1.2.1 Estructura Organizacional

²

² Estructura Organizacional www.agunsa.com



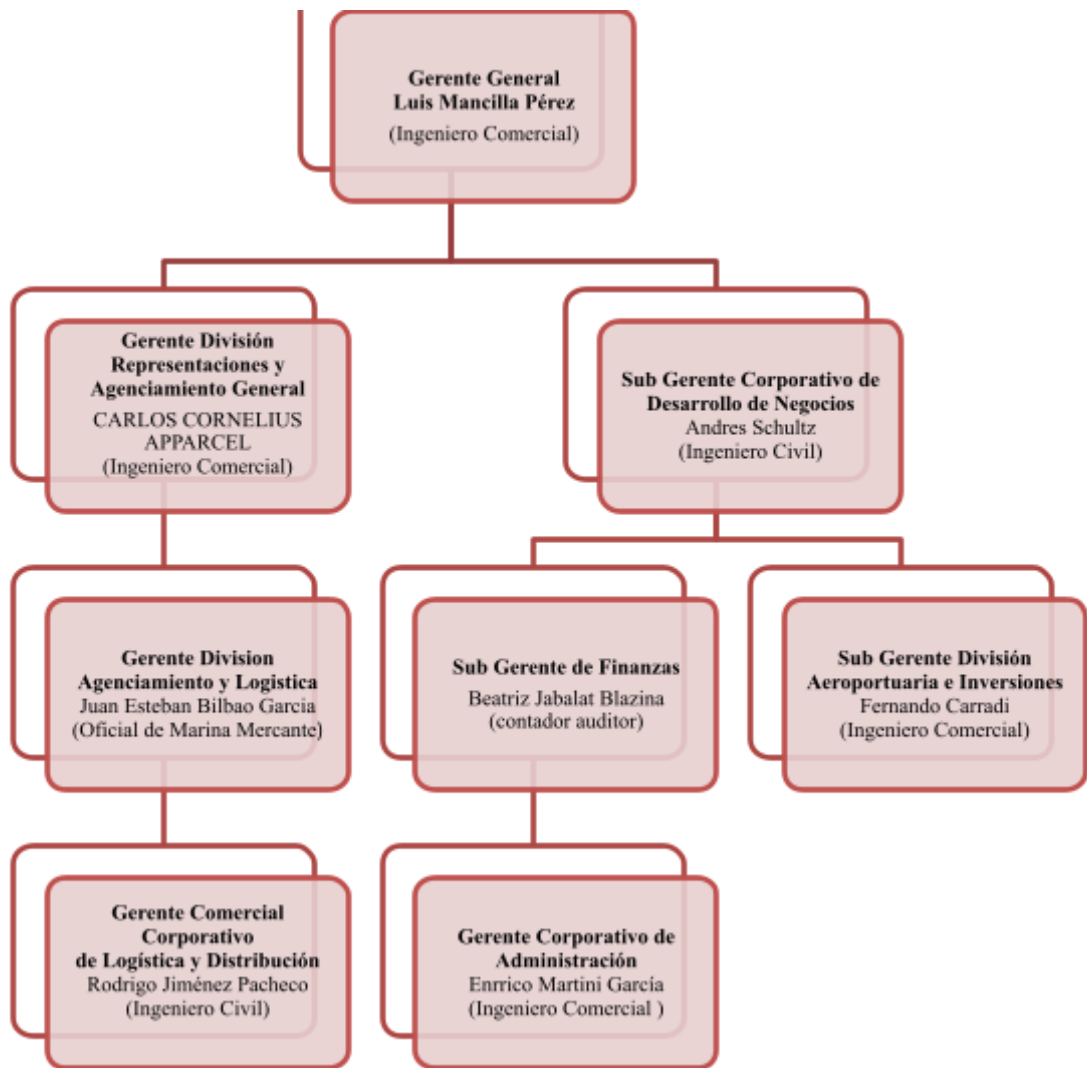
1.2.2 Planta Directiva



1.2.3 Ejecutivos Superiores

³ Planta Directiva www.agunsa.com

⁴ Planta Ejecutivos Superiores www.agunsa.com



1.3 Reseña Histórica

5

⁵ www.Agunsa.com

AGUNSA dio origen en 1960 a Agencias Universales S.A, cuyo objetivo general, fue actuar como agente general y portuario, atendiendo las operaciones de naves nacionales e internacionales, preocupándose de las funciones de agencia de las actividades portuarias.

⁶Su posicionamiento la convirtió en una de las compañías líderes en la actividad de agenciamiento portuario, atendiendo a la mayoría de los clientes existentes en la zona de Valparaíso.

En 1989 Se produce la división de CCNI e inversiones Cabo Frowar S.A, culminando en 1994 cuando los accionistas de ambas sociedades acordaron una fusión.

A inicios de 1992 se inicia el proceso de internacionalización, creándose AGUNSA, Argentina, México, Venezuela e Italia.

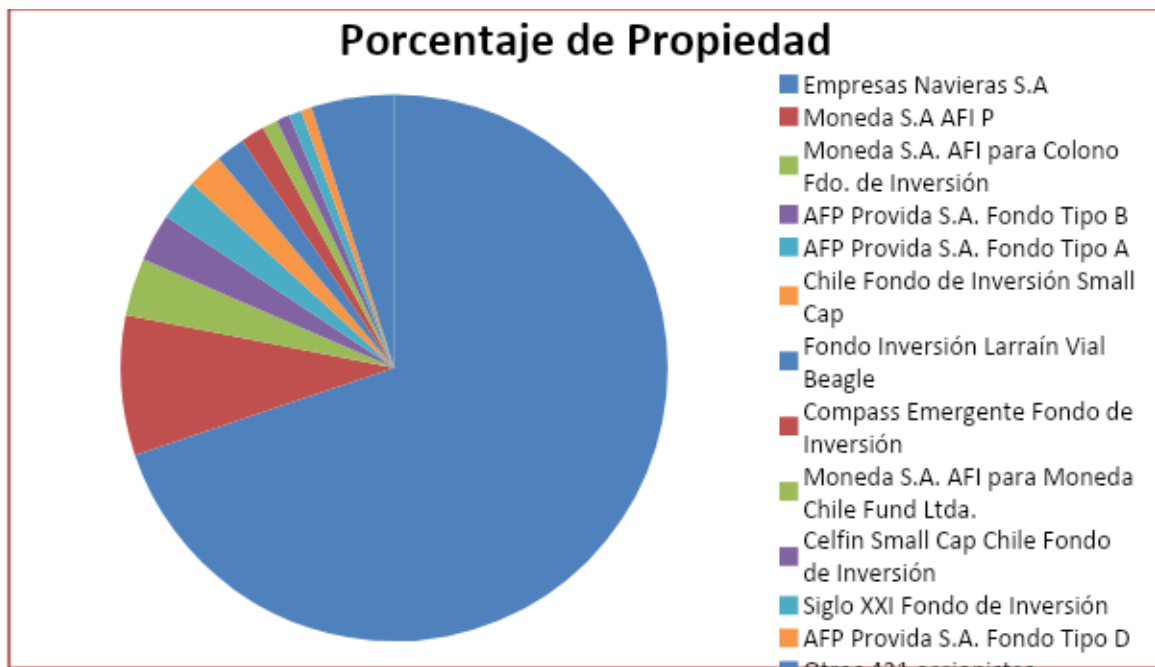
Con el transcurso del tiempo AGUNSA ha desarrollado nuevas instalaciones, e implementado nuevos software computacionales que le permiten una adecuada atención de las naves y cargas en los terminales.

1.4 Accionistas y porcentajes de la propiedad

⁶ Memoria anual AGUNSA 2010

El siguiente gráfico presenta los principales accionistas y su porcentaje de propiedad dentro de la compañía.

7



⁸ 1.5 Misión

"Potenciar y expandir la red de prestación de servicios a cargas, pasajeros, medios de transporte y terminales, con una oferta efectiva que agrega valor a clientes, proveedores, empleados y accionistas.

⁷ Memoria Balance Anual AGUNSA 2010

⁸ www.Agunsa.com

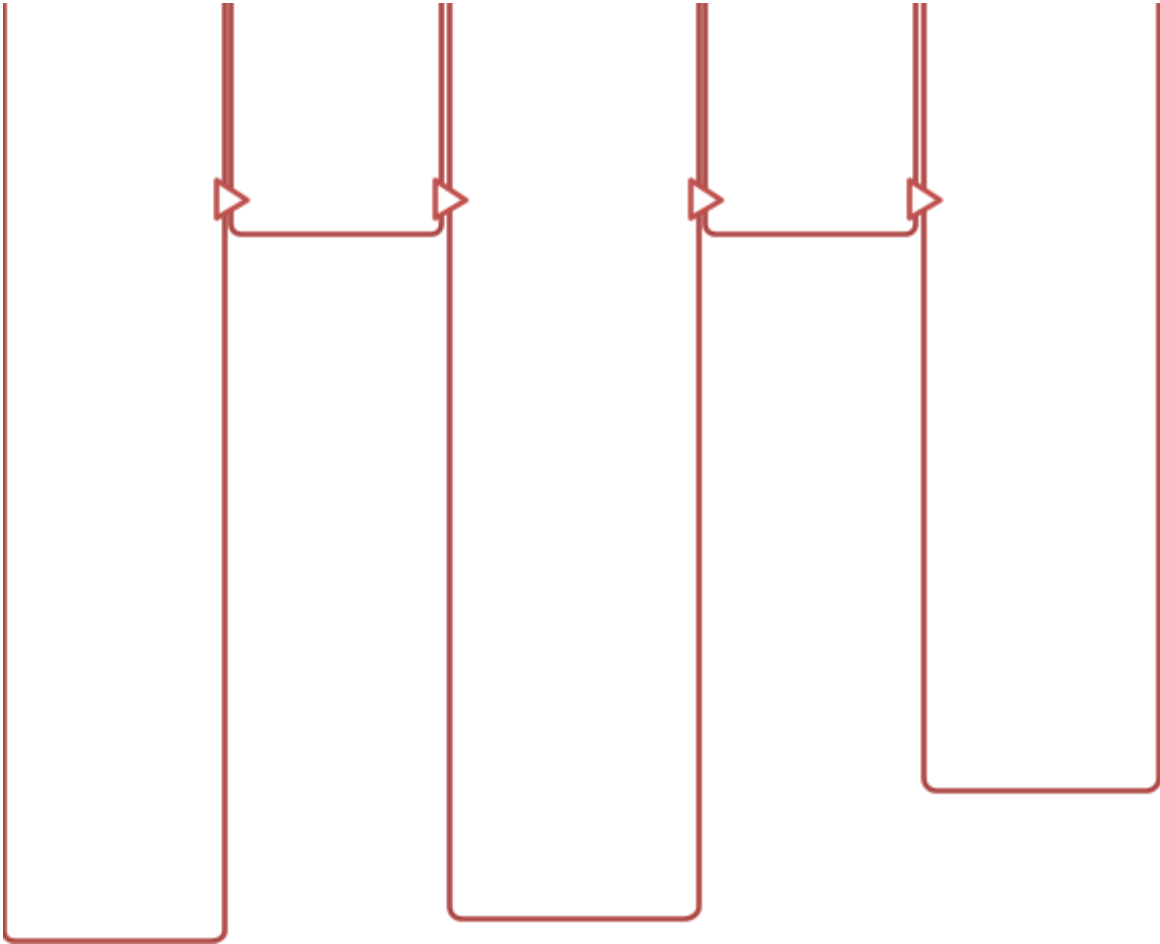
1.6 ¿En qué país desarrolla AGUNSA sus Operaciones?

La cobertura de AGUNSA es amplia. Esto responde a las características que distinguen a la empresa desde su origen. Esto último lo demuestra la presencia que tiene la empresa en más de 46 oficinas distribuidas en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos, Jamaica, México, Paraguay, Perú, Venezuela, Tokio y Tianjin.



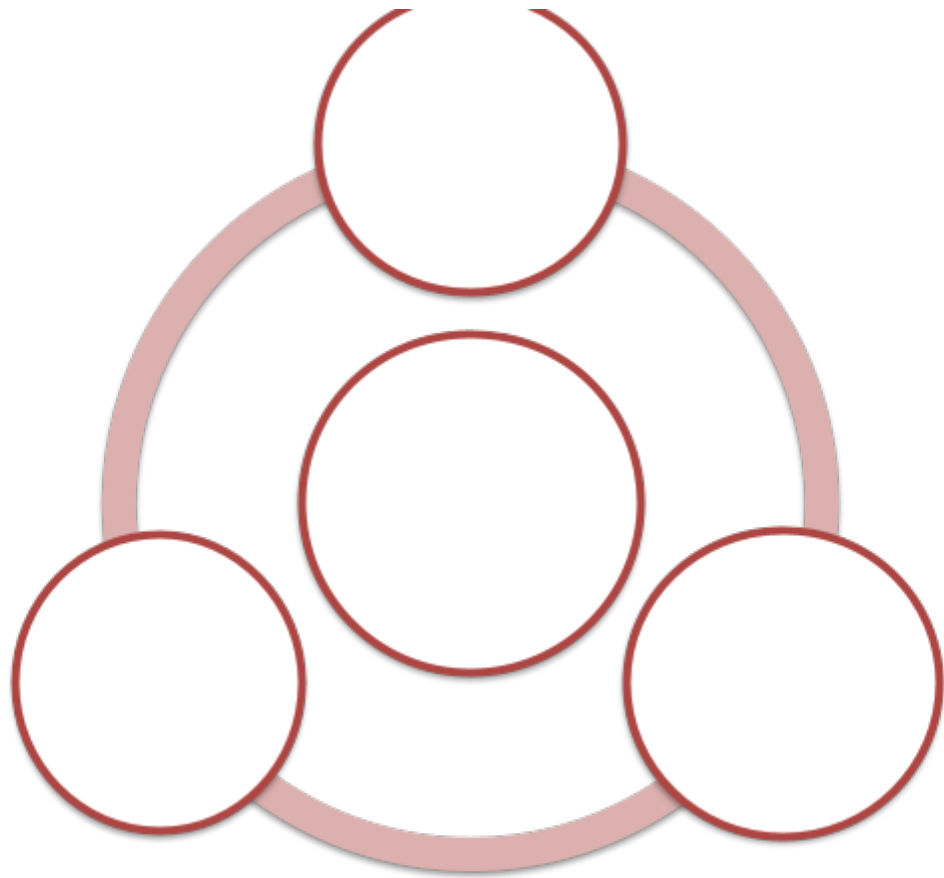
Dentro de los principales mercados, AGUNSA entrega servicios a las siguientes ciudades, que en su conjunto conforman la totalidad de su red:

9



⁹ Memoria Anual 2010 www.agunsa.com

1.7 Agenciamiento Marítimo AGUNSA.



Agenciamiento Marítimo es el que abarca todos los tipos de agenciamientos tales como: general, portuario y aéreo. AGUNSA desde 1990 ha formado parte de la Industria

Naviera mundial, participando de los servicios de Agenciamiento Marítimo según los intereses operacionales, legales y financieros del mercado chileno e internacional.

1.7.2 Agenciamiento General

El servicio de Agenciamiento General corresponde a las personas naturales o jurídicas que actúan en nombre de un armador extranjero con el carácter de Mandatario Mercantil, prestando los servicios de estiba y desestiba desde carga general y contenedores de todas las dimensiones. AGUNSA presta servicios de representación comercial, con alcance nacional



1.7.3 Agenciamiento Portuario

El Agenciamiento Portuario consiste en la atención de Naves en puerto, donde AGUNSA representa al Armador chileno ante la Autoridad Marítima, así como también a otras entidades vinculadas al sector Marítimo-Portuario nacional. Consiste en la asistencia, recepción y despachos de naves; atención documental de cargas de importación, exportación y transbordos, como también a todo tipo de naves.



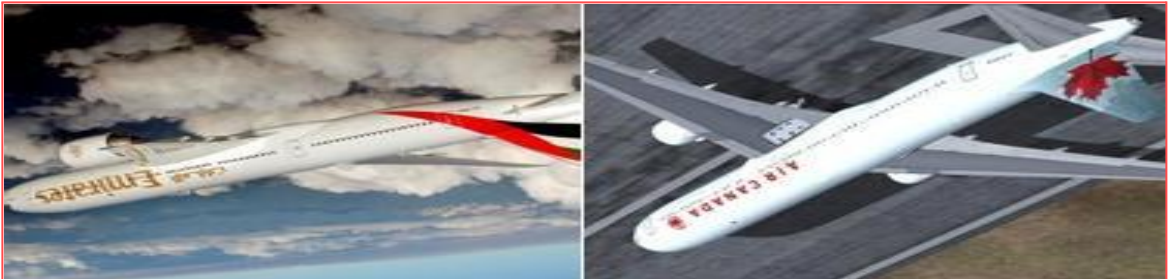
1.7.4 Agenciamiento Aéreo

Este servicio contempla desde la planificación, comercialización e o introducción de nuevos productos creados por la líneas aéreas para sus usuarios, hasta la atención de aeronaves, su abastecimiento y la representación de líneas aéreas ante organismos del estado. AGUNSA representa actualmente las siguientes Líneas Aéreas:

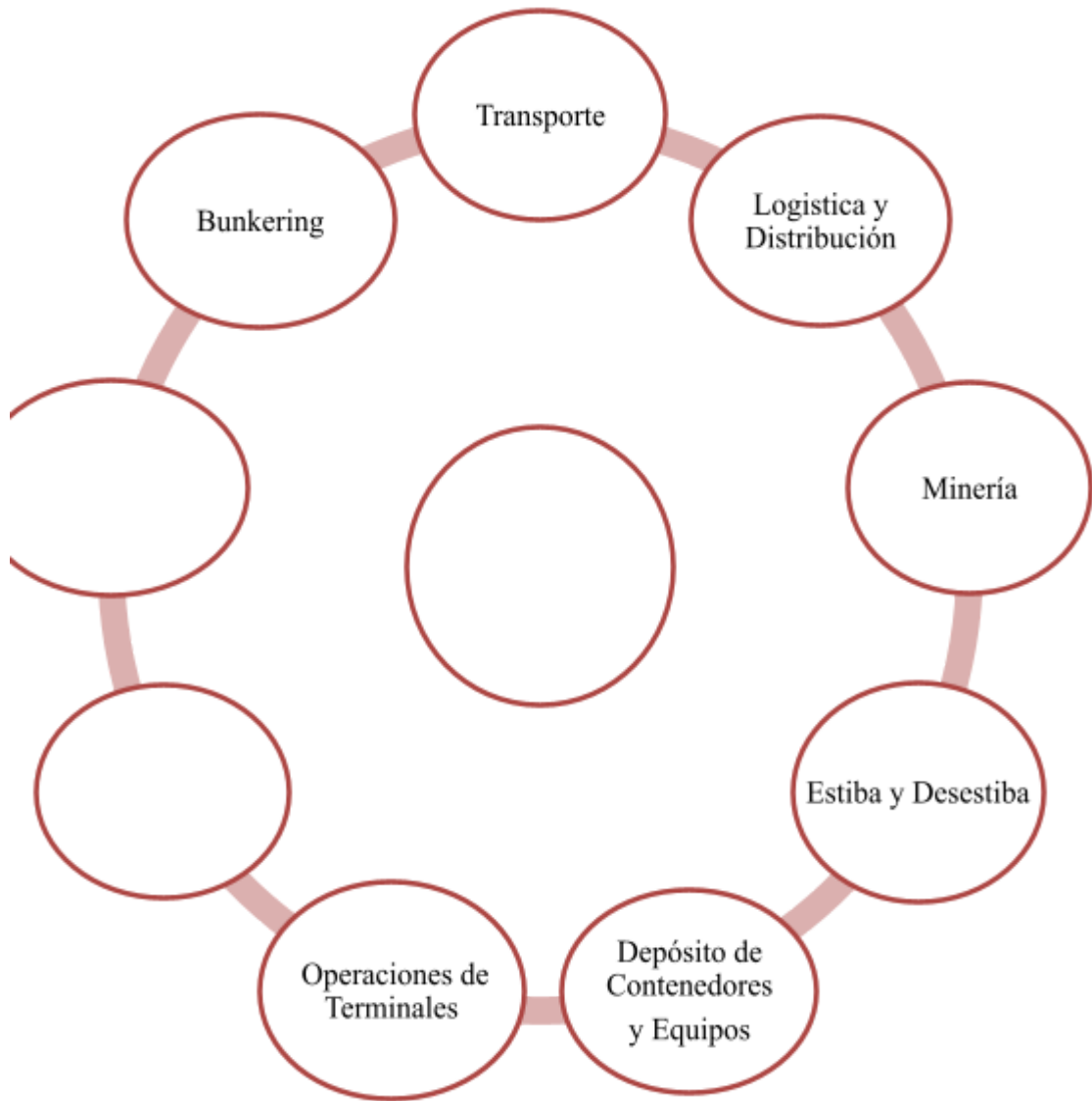
Air Canadá (Chile-Ecuador-Perú)

United Airlines (Chile)

Emirates (Chile)



1.8 Servicios de AGUNSA



1.8.1 Transporte

AGUNSA provee una amplia gama de servicios de transporte para cargas nacionales, de exportación e importación, como el transporte especializado para cargas sobredimensionadas, contenedores secos y refrigerados, el transporte de materiales peligrosos y gráneles sólidos y líquidos como también de la Vía Ferrocarril.



1.8.2 ¹⁰Logística y Distribución

AGUNSA Logística y Distribución nace a fines del año 1996 con la operación de su primer almacén de 300 m² en Santiago de Chile y luego de 10 años de crecimiento llega a tener más de 126.000 m² en Chile, Ecuador, Estados Unidos y Perú. Las cadenas de distribución ágil y rentable dependen de la capacidad de reducir al mínimo los inventarios, movilizar rápidamente los productos desde el origen hasta el consumidor y optimizar la ubicación del lugar de su almacenamiento entre los sub servicios entregados encontramos:

Almacenaje:

¹⁰ [www.agunsa.cl / servicios y soluciones](http://www.agunsa.cl/servicios-y-soluciones)

Recepción de mercaderías controlando la cantidad por SKU¹¹ e ingresando la información a sus sistemas WMS Full Internet.¹²

Control de calidad, pesaje, volumetría y palletizado al ingreso de la mercadería.

Almacenamiento definido computacionalmente considerando información como peso, volumen, nivel de rotación, tipo de mercancía, cliente y cuidando de quedar accesible inmediatamente para su despacho.

Recepción y control de devoluciones y emisión de guías de despacho, facturas, listado de embarques, etc.



¹¹ **Stock Keeping Unit (SKU):** Número o cadena de caracteres alfanuméricos que identifican un producto

¹² **WMS Full Internet:** Web Map Service; servicio integral de seguimiento en el mapa

Distribución:

La distribución es la última parte de la cadena del suministro y consiste en la coordinación de las diferentes actividades para lograr que los productos de los clientes lleguen al lugar de destino eficazmente tal como lo exigen los procesos Just-in-Time, entre sus servicios:

Agendamiento con Grandes Tiendas.

Rutas sugeridas por computación para optimizar los tiempos de viaje y ocupación de los camiones.

Consolidación de la carga compatible.

Carguío de camiones propios y de terceros.

Transporte en camiones exclusivos y compartidos desde Arica a Punta Arenas.

Entrega en destino tales como supermercados, centros de distribución, tiendas y domicilios.



1.8.3 Minería

Dentro de los servicios de minería encontramos el apoyo y la producción de cátodos de planta, como también las operaciones de mantención de las instalaciones mineras. Otro servicio entregado por AGUNSA es el transporte del mineral desde la planta hasta el puesto donde se requiera. AGUNSA también entrega servicios de arriendo de contenedores para fines de depósitos, como también para el uso como oficinas. Sin duda este servicio lo diferencia de sus competidores.



1.8.4 Operaciones de Terminales:

Las necesidades de transferencia de cargas masivas de importación y exportación del comercio internacional chileno han sido la palanca de desarrollo y construcción de puertos y terminales marítimos privada y especializada.

Estos puertos han generado la demanda de una amplia gama de servicios en los terminales, entre los que se destacan:

Administración

Operación

Mantenimiento

Gestión comercial



1.8.5 Estiba y Desestiba:

AGUNSA entrega servicios para la manipulación de todo tipo de cargas, siendo capaz de planificar y desarrollar los servicios al interior del puerto, dentro de sus principales funciones encontramos la de Estiba y Desestiba

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

Desestiba: Proceso de Tomar cargamento de la bodega o cubierta de carga hasta colocarlo al alcance del gancho de la grúa del buque, elevarlo y trasladarlo hasta la vertical del costado del buque. Entre las funciones de estiba y desestiba encontramos:

Estiba / Desestiba y Servicios de Terminal a contenedores.

Estiba / Desestiba y Servicios de Terminal a carga general.

Estiba / Desestiba y Servicios de Terminal a cargas a granel.

Estiba / Desestiba y Servicios de Terminal a cargas automotrices.



1.8.6 Depósito de Contenedores y Equipos

Servicio de depósito básico, Estos consisten en la recepción, inspección, reparación, almacenaje y despacho de todo tipo de contenedores vacíos.

AGUNSA actúa como depósito de leasing para las siguientes compañías de contenedores:

Carlisle

Cronos

Florens

Gaseaco

Gold

Triton

AGUNSA dispone de depósitos de contenedores en Arica, Iquique, Antofagasta, Placilla, Valparaíso, San Antonio, Santiago, Talcahuano, Puerto Montt. Ofreciendo así a Compañías Navieras y Compañías de Leasing una amplia cobertura Nacional.



1.8.7 Equipos Portuarios

AGUNSA administra una importante flota de equipos propios, disponiendo de un conjunto de proveedores, ofreciendo diversos equipos como:

Grúas móviles 100, 50, 45 toneladas de capacidad de levante

Grúas Top lifter y reach Stackers

Terminal tractors, montacargas, y cargadores frontales y bulldozer

Camiones y camionetas

Lanchas y remolcadores para embarcos y desembarcos prácticos y traslado.



1.8.8 Ventas y Arriendos de contenedores

AGUNSA Contenedores vende y arrienda contenedores Dry y Reefers (refrigerados) de 20 y 40 pies, los que pueden ser usados para transporte de carga terrestre nacional y/o bodega estática. Además, cuenta con dos generadores de 165 KVA con 16 enchufes cada uno, los cuales son arrendados como suministro de poder para contenedores refrigerados, tanto en puerto como en las bodegas del cliente

1.8.9 Agente Embarcador:

AGUNSA Agente Embarcador, otorga servicios integrales a empresas y particulares del comercio exterior para resolver sus necesidades de Embarque, Transporte, Logística y Distribución usando su red mundial de oficinas propias en Chile, Perú, Ecuador, España y Portugal y de terceros calificados en su red de agentes en Asia, Estados Unidos de América, Europa y el resto del mundo a través de su filial Modaltrade.



1.8.10 Bunkering:

AGUNSA Bunkering, opera como corredor y abastecedor de una gran variedad de combustibles y lubricantes para todo tipo de naves en los puertos chilenos.



1.9 Principales Clientes

Algunos de los principales clientes que mantienen contratos de servicios vigentes con AGUNSA son:

Administrativos, Desarrolladores de nuevos negocios, Desarrolladores organizacionales, Embarcadores, Tripulantes, Operadores y diversos Profesionales rubro Marítimo Portuario.¹⁴

En la actualidad “AGUNSA se ha preocupado de la capacitación de sus trabajadores, proporcionando a ellos la capacidad de poder desenvolverse o tener conocimientos en cualquier área de la organización”¹⁵

16

Equipo Humano AGUNSA Individual	2009	2010
<ul style="list-style-type: none"> • Trabajadores • Profesionales • Ejecutivos • Ejecutivos Superiores 	<ul style="list-style-type: none"> •21 •248 •21 •9 	<ul style="list-style-type: none"> •23 •232 •45 •9
Equipo Humano AGUNSA Consolidado	2009	2010
<ul style="list-style-type: none"> • profesionales • Ejecutivos • Ejecutivos Superiores 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.653 • 735 • 146 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.687 • 975 • 194

¹⁴ Memoria Anual AGUNSA 2010 www.agunsa.com

¹⁵ Memoria Anual AGUNSA 2010 www.agunsa.com

¹⁶ www.agunsa.com



Capítulo II

FUNCIONES REALIZADAS

2. Trabajo Realizado

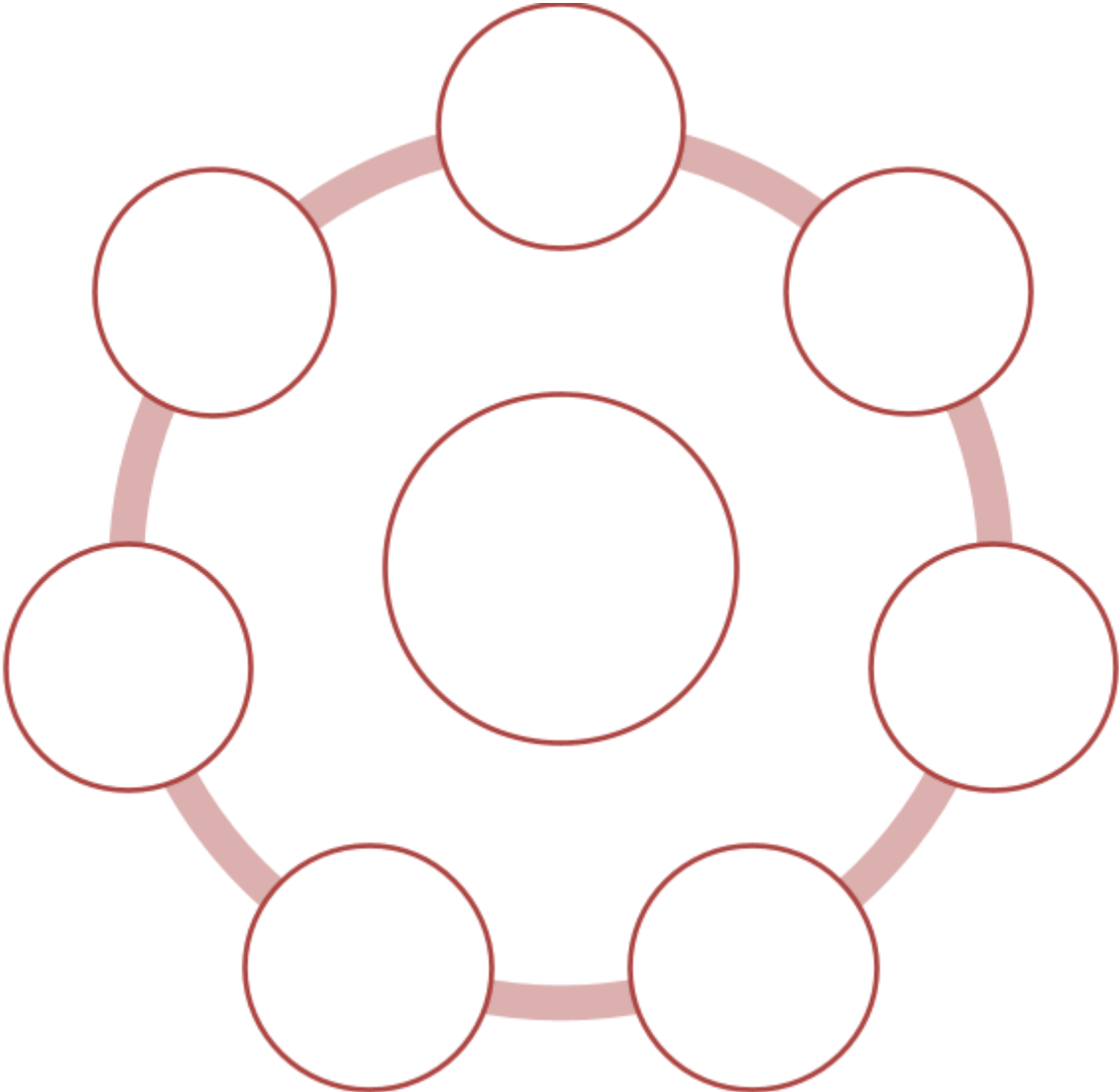
La práctica profesional fue realizada en la casa matriz de AGUNSA ubicada en la ciudad de Valparaíso, su desarrollo estuvo dentro del departamento de documentación de AGUNSA, donde principalmente la labor realizada se llevo a cabo en el área de exportación y atención de buques mediante la atención directa a clientes.

Dentro de las funciones realizadas encontramos aquellas relacionadas con el proceso de importación (Gate-In) y de exportación (Gate-Out).

Estos servicios son netamente documentales y son parte de la cadena de servicios entregados por AGUNSA. El trabajo consto de la tramitación física de los documentos como también del ingreso de datos vía electrónica.

El trabajo de atención a clientes fue realizado a través de SAP. Este software almacena la base de datos de cada uno de las Agencias y clientes que se dirigen a AGUNSA y permite la optimización instantánea del servicio y la conectividad con los diferentes actores de la cadena, departamentos de exportación, importación, almacenes y terminales portuarios que permiten el funcionamiento expedito del proceso.

2.1 Funciones Realizadas



2.1.1 GATE-IN

Cobro que realizan las Compañías Navieras y que corresponde al uso de una grúa para descargar el contenedor vacío, para ser devuelto al depósito que ellos asignen. Este cobro solo se hace válido en el proceso de importación.

Una vez cancelado Gate-In, el contenedor vacío es transportado al depósito de AGUNSA, donde el chofer debe presentar el EIR¹⁷ de ingreso que contiene los siguientes documentos.

Datos camión y chofer que trae contenedor.

Condiciones en la que ingreso la unidad.

En que nave fue desembarcada.

A que armador pertenece.

¹⁷ **Recibo de Intercambio de Equipos:** Intercambio de contenedores en tierra. Cuando un camionero, operador de barcaza o riel intercambia como parte del viaje de tierra, una inspección EIR debe registrar cada intercambio.



Para realizar el pago del Gate-In el cliente debe presentar los siguientes documentos en AGUNSA que serán ingresados a través de SAP y que le permitirán la descarga, transporte y devolución del contenedor

Formulario de garantización de contenedores ¹⁸

Póliza de seguro del contenedor

Bill of Lading de la carga consolidada

¹⁸ **Formulario de Garantización:** Contiene datos del cliente, contenedor, deposito, póliza de seguro y total a cancelar.



GARANTIZACIÓN DE CONTENEDORES

AGENCIA ADUANA :	_____	RUT :	_____								
DIRECCIÓN :	_____	CIUDAD :	_____								
CLIENTE :	_____	RUT :	_____								
DIRECCIÓN :	_____	CIUDAD :	_____								
M/N: _____	VIAJE: _____	B/L: _____	PTO.EMBARQUE: _____								
CONTENIDO: _____											
<table border="1"><tr><td>GATE IN</td><td>_____</td></tr><tr><td>GATE OUT</td><td>_____</td></tr><tr><td>DEMURRAJE</td><td>_____</td></tr><tr><td>OTRO</td><td>_____</td></tr></table>	GATE IN	_____	GATE OUT	_____	DEMURRAJE	_____	OTRO	_____	CORRESPONDIENTE A LA SIGUIENTE UNIDAD (ES) DE: _____		
GATE IN	_____										
GATE OUT	_____										
DEMURRAJE	_____										
OTRO	_____										
	DEPÓSITO: _____										
20' _____	40' _____										
_____	_____										
_____	_____										
TTL US\$ _____	T/C \$ _____										
_____ X 20' _____	\$ _____										
_____ X 40' _____	\$ _____										
	\$ _____										
	IVA \$ _____										
CHEQUE N° _____	BANCO _____	TOTAL \$ _____									
B/L ORIGINAL PREPAID :	_____										
CERTIFICADO DE SEGURO :	_____										
CANJE BL ORIGINAL :	_____	AUTORIZACIÓN DE RETIRO									

19

¹⁹ Bill of Lading o conocimiento de embarque: Acredita la recepción de la carga en las condiciones consignadas.

Póliza de Seguro: Documento que presenta los derechos y condiciones del contrato ante eventuales siniestros.

CCNI BILL OF LADING FOR MULTIMODAL OR PORT TO PORT SHIPMENT

BILL OF LADING: COPY

SHIPPER INFORMATION DAVID DEL CORTO S.A. RUT: 93.329.000-F RESFICPIO PLAZA AMERICAS AV. VITACURA 5250 OFICINA 502 VITACURA, SANTIAGO CHILE PH: 56-02-3622701	BILL OF LADING NO BK-CLACL-000702405-4	BILL OF LADING COPY BK-CLCAL-003747376-3
--	---	---

HANJIN SHIPPING BILL OF LADING Hanjin Internet Service
www.hanjin.com

CONSIGNEE (FOR MULTIMODAL OR PORT TO PORT SHIPMENT) SHENZHEN HARVEST-TING IMP. & EXP. CO., LTD RM 1308.1310, YUEYUN BUILDING, SOUTH KEXIN ROAD LICHU DISTRICT, SHENZHEN, CHINA	DESTINO (SI) [] (SI/NO) [] EPOD []
--	--

DETERMINE COMPLETE BASE RATE

NOTIFY PARTY SUPER HARVEST INTERNATIONAL LTD 5B ELITE'S PLACE 80 KO SHING STREET SUEONG WAH HONG KONG CONTACT PERSON : CHIEMI LO SUPERHARVEST@HGMAIL.COM	NOTIFY PARTY (SI/NO) [] (SI/NO) []
---	--------------------------------------

PLACE OF RECEIPT VALPARAISO	PLACE OF DELIVERY VALPARAISO
--------------------------------	---------------------------------

CONSIGNEE'S NAME MAKE TITACIUM 011769	CONSIGNEE'S NAME VALPARAISO
--	--------------------------------

CONSIGNEE'S NAME	NO OF PKGS	NO OF CONTAINERS	NO OF TONS	NO OF TONS	NO OF TONS
CHIU 222145-S 40FT BB9 3483770 CT/CT	1	240'X1	1.029	21 PAK	

FRENCH NOTARY AND CHARGES

TOTAL NO OF CONTAINERS
CALCULO BASEADO EN TONS

SHIPPER DECLARED VALUE

SHIPPER'S WEIGHT (Net or Gross) as per bill of lading

Per Compania Chilena de Navegación Interoceánica S.A.

LASH

RECEIVED BY THE CONSIGNEE FROM THE SHIPPER
SHENZHEN HARVEST-TING IMP. & EXP. CO., LTD
RM 1308.1310, YUEYUN BUILDING, SOUTH KEXIN ROAD LICHU DISTRICT, SHENZHEN, CHINA
DATE: 07 JUN 2011

HDI Seguros

ORIGINAL: COMPAÑIA NAVIERA

CERTIFICADO DE SEGURO
PÓLIZA N° 2873 CERTIFICADO N° 428656 FACTURA N° 888421

EL PRESENTE CERTIFICADO SE RIGE POR LAS CONDICIONES PARTICULARES DE LA POLIZA DE RIESGO TRANSPORTE TERRESTRE ARRIBA INDIVIDUALIZADA CONTRATADA POR EL QUE A CONTINUACION SE INDICA.

DATOS DEL ASEGURADO/AGENTE

ASEGURADO : AGENCIAS UNIVERSALES S.A RUT : 96566940-K
 FECHA DE EMISION : 30-05-2011
ANTECEDENTES DEL CONTENEDOR
 CONTENEDOR : KRFU7261283 TIPO : ESP 40
 PUERTO DESCARGA : VALPARAISO DESTINO : SANTIAGO
 MEDIO TRANSPORTE : CAMION CODIGO CARGA : 15
 OBSERVACIONES : OTROS DESTINOS DESCRIPCION CARGA : MERCANCIAS DIVERSAS

ANTECEDENTES DEL CONSIGNATARIO

NOMBRE (RAZÓN SOCIAL) : DPS CHILE LTDA RUT : 79921330-3
 DOMICILIO : ANTIQUO CAMINO A COQUIMBO S/N LOTE 1/3 1/9 COLINA, SANTIAGO, REGION METROPOLITANA TELÉFONO : -

PRIMA Y PAGO

TARIFA : US\$ 90
 PRIMA NETA : \$ 41.613 IVA : \$ 7.907 TOTAL PRIMA : \$ 49.520
 FORMA DE PAGO : CONTADO EQUIVALENTE DOLAR ADUANERO : \$ 462,37

CERTIFICADO RETIRADO POR

NOMBRE : AG. AD. JULIO VENEGAS Y CIA. LTDA.
 RUT : 7956080-1 FIRMA : _____

OBSERVACIONES DEL EMBARQUE

OPERADOR : AGENCIAS UNIVERSALES S.A N° DE PACHO 1-128219
 NAVE : MCL BRAVERY NAVIERA : KAWASAKI CHILE LTDA.

FIRMA Y TIMBRE AGENTE DE ADUANA FIRMA OPERADOR DE CONTENEDOR HDI SEGUROS S.A.

LA DEVOLUCIÓN OPORTUNA DEL CONTENEDOR EVITA MULTA.
 LOS GASTOS DE LIMPIEZA SE CUBREN SOLAMENTE COMO CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE AMPARADO POR LA PRESENTE PÓLIZA. NO SE CUBREN AQUELLOS GASTOS DE LIMPIEZA CUYO ORIGEN SEA EL USO OPERATIVO NORMAL DEL CONTENEDOR.

CASA MATRIZ: INCOMENDEROS N° 113, LAS CONDES, CASTILLA 192.
 HDI SEGUROS TELÉFONO 422 9000 FAX 232 0471
 IQUIQUE * ANTOFAGASTA * LA SERENA * VIÑA DEL MAR * CONCEPCIÓN * TEMUCO * LA FLORIDA
 VISITE NUESTRA PÁGINA WEB HTTP://WWW.HDILCL

2.1.2 GATE-OUT

Cobro que realizan las compañías navieras y que corresponde al uso de una grúa para cargar el contenedor vacío en su depósito asignado, para ser llevado a los Terminales Portuarios. A diferencia del Gate-In este se realiza solo en procesos de exportaciones.

Una vez cancelado el Get-Out, el contenedor vacío es transportado desde el depósito de AGUNSA hacia los terminales portuarios y a demás el chofer debe presentar el EIR²⁰ de salida para retirar el contenedor, el EIR contiene los siguientes documentos:

Datos camión y chofer que trae contenedor.

Condiciones en la que ingresó la unidad.

En que nave fue desembarcada.

A que armador pertenece.



2.1.3 Demurrage

²⁰ Intercambio de contenedores en tierra. Cuando un camionero, operador de barcaza o riel intercambia como parte del viaje de tierra, una inspección EIR debe registrar cada intercambio

Cobro por mayor utilización del contenedor una vez que es descargado en el puerto de destino. Lo normal es que los contenedores deban ser devueltos en el depósito asignado por la compañía hasta cinco días después de su descarga en el puerto, de lo contrario se hace cobro por la demora.

2.1.4 Pre Asignación

Asignación preestablecida entre el cliente y la compañía para determinar el depósito de destino del contenedor. AGUNSA posee como política destinar las cargas Reefer (climatizadas) al depósito AGUNSA Placilla que posee las características físicas para la estadía de los contenedores. Las cargas Dry son dirigidas a los depósitos asignados previamente por los clientes.



2.1.5 Venta de seguros

Este servicio incluye la venta de Pólizas de seguros a aquellos clientes que en proceso de Gate-In o Get-Out no tengan dicha documentación. AGUNSA sólo vende Pólizas de seguro Liberty gracias a una asociación contraída con dicha empresa. Otras pólizas utilizadas en el aseguramiento de cargas portuarias encontramos Chubbs y Orion.

2.1.6 Corrección y Emisión de Bill of Lading

Principalmente corresponde a emitir aquellos Bill of Lading que son de línea, es decir, aquellos que son parte del holding de AGUNSA como CCNI, HANJIN, APL y “K”LINE.

En atención al cliente se entrega el servicio de corrección y emisión de B/L desde la intranet de cada una de las líneas de contenedores.

Generalmente el tipo de corrección está determinado por el cambio de nave en el traslado del contenedor, como también el cambio o aumento de unidades en los diferentes puertos por donde transita la embarcación.

2.1.7 Sanitización

Implica la limpieza y lavado de contenedores posterior a su desconsolidación en AGUNSA Placilla, asignando sitio, hora y fecha del servicio, todo este proceso es realizado a través de SAP, que permite observar los sitios disponibles para la Sanitización de los contenedores. Este servicio puede ser contratado con anterioridad y formar parte de la totalidad del proceso logístico, como también para requerimientos puntuales.

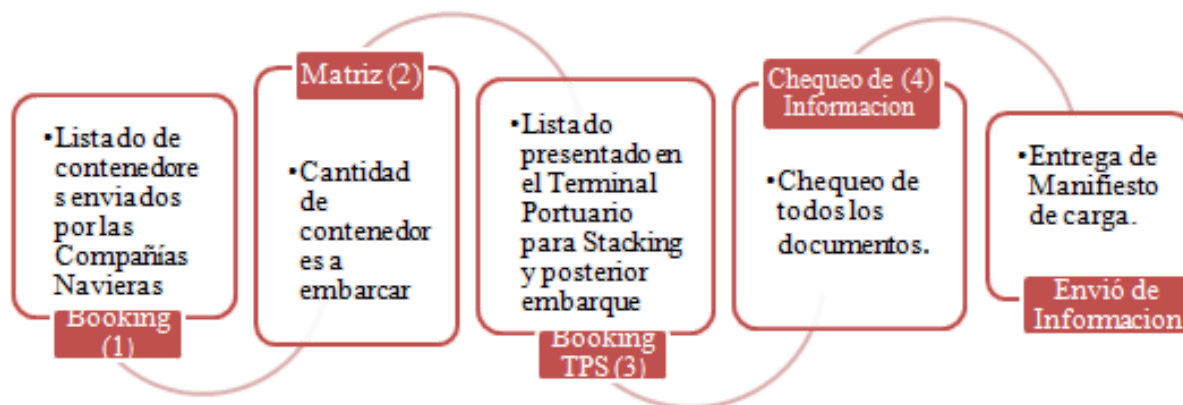


2.2 Área de Exportación:

En este departamento se agrupa la documentación necesaria para el embarque y exportación de cargas, para llevar a cabo este proceso participan una serie de organismos entre ellos, agentes de Aduana, compañías navieras y el Terminal Pacifico Sur (TPS). Estos participantes permiten a AGUNSA cumplir con la totalidad del proceso de exportación, brindándole la información y documentación necesaria para que las cargas reefers y dry²¹ sean embarcadas y transportadas a sus diferentes puertos de destinos. Este proceso cuenta con cinco etapas de recepción, chequeo y envío de información:

²¹ **Cargas reefers:** Contenedores frigoríficos pueden mantener temperaturas constantes en un rango que va desde -20°C a $+20$ grados $^{\circ}\text{C}$.

Cargas Dry: Cargas que no necesitan ser transportadas bajo sistemas de refrigeración.



2.2.1 Recepción de documentación:

Booking (1)

Corresponde a un listado enviado por las Compañías Navieras ²²CCNI, HANJIN, KKK y APL, que contiene la totalidad de los contenedores Reefers y Dry junto con la Carta de Temperatura y ²³DUS. Este Booking, debe ser enviado a AGUNSA para que se realice un chequeo de la documentación.

Matriz (2)

Documento enviado por los Agentes de Aduana donde se presenta la cantidad de contenedores a embarcar, destino y nave junto a las cartas de temperaturas y Documentos Únicos de Salida.

²² CCNI: Compañía Chilena de Navegación interoceánica

KKK: Kawasaki Kinsen Kaisha

²³ DUS: Documento único de salida.

Booking TPS (3)

Corresponde al listado de contenedores que han sido presentados en el Terminal Portuario para su stacking y posterior embarque.

Chequeo de Información (4)

Una vez que se recibe la totalidad de los documentos se procede a chequear y comparar cada uno de estos, asegurándose que no exista ninguna diferencia, para evitar el rechazo del stacking²⁴ en el terminal portuario.

2.2.3 Envío de Información (5)

En la siguiente etapa se recopila la documentación necesaria para la presentación de Manifiesto a entregar al capitán, las Cartas de Temperatura de contenedor y Manifiesto²⁵. El Manifiesto representa la totalidad de la carga sus características, dimensiones y cantidad. Una vez arribada la nave y recopilada toda la información se chequea la lista actualizada enviada al arribo de la nave por TPS y se proceder el envío de la documentación al Servicio Nacional de Aduanas a través de SAP y se emite el

²⁴ **Stacking:** Centro de almacenamiento o acopio de contenedores para su posterior embarque.

²⁵ **Manifiesto de carga:** Documento que contiene una lista de las mercaderías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte, en el momento de su llegada o salida a/o desde el territorio aduanero.


manifiesto final para ser enviado a SAG, luego se proceder a la emisión del Bill of Lading correspondiente, dando fin al proceso.



A continuación se muestra un ejemplar de los documentos anteriormente mencionados.

26

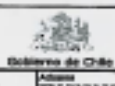
²⁶ Matriz enviada por Agencias de aduanas.
Carta de temperatura del contenedor.

SHIPPER (RAZON SOCIAL + DIRECCION) COMMERCIAL AMS FAMILY S.A. LONGITUDINAL SUR KM.188 CURICO - CHILE TEL: 78-386789 CONTACTO: GALPOLIGAN ZUÑIGA		 TEMPERATURE INSTRUCTIONS FOR REEFER CONTAINER Instrucciones de Temperatura para Contenedores Reefer	
CONSIGNEE (RAZON SOCIAL + DIRECCION + TEL/FAX) FORNIA ENTERPRISE HONG KONG CO., LIMITED FLAT/RM 8, 10/F, TOWER 1,8 WATERLOO RD., YAUMATEI, KL, HONG KONG FONOS:852-35142637/852-94706852 CONTACTO: MR. FU (STEVEN) / HEN		MASTER / VOYAGE Capitan MN <u>E.R DARWIN</u> VOYAGE Viaje <u>116 WD</u>	
NOTIFY (RAZON SOCIAL + DIRECCION + TEL/FAX) FORNIA ENTERPRISE HONG KONG CO., LIMITED FLAT/RM 8, 10/F, TOWER 1,8 WATERLOO RD., YAUMATEI, KL, HONG KONG FONOS:852-35142637/852-94706852 CONTACTO: MR. FU (STEVEN) / HEN		TEMPERATURE AND FRESH INSTRUCTIONS FOR SELF SUSTAINED REEFER CONTAINERS Instrucciones de Temperatura y Renovación de Aire para Contenedores Refrigerados	
VESSEL / VOYAGE ER DARWIN		SHIPPER Embarcador <u>PEQUEÑA EL GOLFO S.A. / ANDES LOGISTICS</u>	
PORT OF LADING VALPARAISO		CONSIGNEE Consignatario <u>THAI UNION FROZEN PRODUCTS PUBLIC CO. LTD.</u>	
PORT OF DISCHARGE HONG KONG		PORT OF LOADING Puerto de Embarque <u>VALPARAISO - CHILE</u>	
FINAL DESTINATION		PORT OF DISCHARGE Puerto de Descarga <u>VIA HONG - KONG</u> FINAL DESTINATION Destino Final <u>BANGKOK - THAILANDIA</u>	
MARKS & NOS/CONTAINERS NROS. (SELLOS/KLOS/SULTOS X CONT.)		COMMODITY Mercadería <u>FROZEN TROUT SALMON</u>	
XXXX XXXX		TEMPERATURE INSTRUCTIONS Temperatura de Suministro en Grados Celsius <u>AT -21 CELSIUS</u>	
CONDICION PAGO DEL FLETE (PREPAID / COLLECT)		FRESH AIR SUPPLY / AIR VENTILATION, (%) Porcentaje Ventilación / Apertura de Lampa, (%) <u>ON</u>	
TEMPERATURA		CONTAINER NUMBER Identificación Contenedores <u>CRLU183325-6</u>	
VENTILACION		AND STAMP	
INFO CLASE			
O.N.U.			

MARKS & NOS/CONTAINERS NROS. (SELLOS/KLOS/SULTOS X CONT.)	DESCRIPTION OF PKGS. AND GOODS (DESCRIPCION EN INGLES PARA DESTINOS U.S.A./CANADA/EJANO ORIENTE/MEDITERRANEO)	GROSS WEIGHT	M3
UNSOLO XXXX XXXX	1X40 CONTAINER REEFER S.T.G. 5548 CABS FRESH KWIS ON 20 PALLET 25.824,00 GW. CLEAR ON BOARD REFRIGERATED CARGO FREIGHT COLLECT PARTIDA ARANCELARIA 08118666	25.824,00	
CONDICION PAGO DEL FLETE (PREPAID / COLLECT)	COLLECT		
TEMPERATURA			
VENTILACION			
INFO CLASE			
O.N.U.			

27

²⁷ **Documento Único de Salida (DUS):** Documento que certifica la salida legal de las mercancías al exterior, ratificada por el Servicio Nacional de Aduanas.

 SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE DOCUMENTO UNICO DE SALIDA		NUMERO DE IDENTIFICACION 4297219-5 FORMA 13162011					
34 Aduanas VALPARAISO		CT1 Tipo de Operacion 260					
N° Documento 320948		Expediente MAQUINA S. CHILE S.R.L. EXPORTACION COMERCIAL					
IDENTIFICACION N° Documento 31 90531620-8							
Compañero o Representante COMERCIAL AMR FAMILY S.A.		Domicilio LONGITUDINAL SUR KM 189					
N° de Expediente 01 0		Comuna CIJACO					
Compañero DOMINA ENTERPRISE BOND BOND CO., LIMITED		Domicilio 0					
DESTINO Y TRANSPORTE		REGIMEN SUSPENSIVO					
Puntos de Embarque 905 VALPARAISO	Destino 7	Tipo de Carga 2	Mta Transporte 1				
Puerto Desembarque 492 SOTO SOTO	País Destino 996	ANTECEDENTES FINANCIEROS					
N° de Transporte 9053600-8	Cl. Transportación CC01	Tipo de Autorización 0	N° Solicitud 004				
N° de Documento de Transporte 9053600-8	Emisor Documento Transporte CC02	Fecha de Emisión 13	Valor Solicitud de Venta 0				
N° de Documento de Transporte 0	Fecha Documento de Transporte 0	Monto de Venta 4	Comisiones en el Exterior 0				
N° de Documento de Transporte 0	Fecha Documento de Transporte 0	Monto de Venta 5	Otros Valores Declarados 0				
N° de Documento de Transporte 0	Fecha Documento de Transporte 0	Forma de Pago 1	Valor Líquido de Retorno 0				
DESCRIPCION DE MERCANCIAS							
ITEM 1 <small>Nombre</small> 819-00100 ; KINES FRESCOS ; BOUTE FROITS-F ; SATURADO ; EN CAJAS							
Artículo 1	Artículo 4	CANT. APROX. 64100000	Peso Bruto 51000				
Artículo 2	Artículo 5	U. MEDIDA 6 KG	Precio Unitario FOB 1,521735				
Artículo 3	Artículo 6	Cantidad 4000	Valor FOB 70000				
Observaciones 1 03 ; 050001000 ; CAJA	Observaciones 2 (01 ; 010001-000101000-7	Observaciones 3 (0 ; 899)					
ITEM 2 <small>Nombre</small>							
Artículo 1	Artículo 4	CANT. APROX.	Peso Bruto				
Artículo 2	Artículo 5	U. MEDIDA	Precio Unitario FOB				
Artículo 3	Artículo 6	Cantidad	Valor FOB				
Observaciones 1	Observaciones 2	Observaciones 3					
DESCRIPCION DE BULTOS							
N°	Cód.	Tipo de Bulto	Cantidad de Bultos	Descripción de Bultos	Sub Total		
1	T0	DESPROB	1		10000 CALICANTON (022)		
2							
3							
4							
5							
RESERVACIONES GENERALES M316				Paralelo 000	Número Parcela 0	Total Parcelas 0	TOTALES
				Total Bultos 1	Total Bultos 1		
				Total Peso Bruto 51000			
				Total Valor FOB 70000			
				Seguro 0			
				Flete 0			
				Valor CF 0			
ACEPTACION A TRAMITE		AUTORIZACION DE SALIDA		LEGALIZACION/DECLARACION			
Fecha 201119360111620		Tipo Salida 0		Fecha 1			
Firma JANE VILLALOBOS P.		Firma JANE VILLALOBOS P.		Firma JANE VILLALOBOS P.			
Cargo COMANDANTE		Cargo COMANDANTE		Cargo COMANDANTE			

Capítulo III

CASO

“AGENDA DE IMPULSO COMPETITIVO”

3.0 Introducción.

En la actualidad la competitividad es primordial para el desarrollo de un país, Chile en este punto no ha quedado atrás, ya que son muchos los estudios que lo describen como un país con una economía sólida y una política estable.

Sin embargo en el actual escenario mundial de economías abiertas a mercados globalizados, se hace necesario contar con cadenas logísticas eficientes y modernizar procedimientos con el fin de agilizar el intercambio comercial, y así garantizar que ésta eficiencia se refleje en el crecimiento y desarrollo del sector exportador.

Esta mirada de utilidad del comercio exterior ha sido parte de las últimas tendencias en materia de políticas públicas de países que han emprendido camino al desarrollo luego de decenios de soportar condiciones precarias y de pobreza generalizada.

Es aquí donde los principales actores de la cadena del comercio exterior del país deben adaptarse al desarrollo, demanda y a las nuevas políticas macroeconomías implementadas por el estado.

El presente informe tiene como objeto analizar la propuesta del Ministerio de Economía en torno a las medidas de impulso competitivo sugeridas para promover más competencia y eficiencia en transporte y logística del comercio exterior chileno, y plantear su perfeccionamiento a la luz de una serie de antecedentes sobre el comercio exterior Chileno, y sus principales actores basados en la experiencia de estudios y proyectos.

3.1 Variación del Comercio Exterior en Chile.

Durante las últimas décadas, Chile ha experimentado un creciente y notorio nivel de integración comercial con el resto del mundo, esto se ha debido a la estabilidad política y económica presentada por el país.

La apertura económica para un país como Chile es de vital importancia, debido a la lejanía geográfica en la que se encuentra. La necesidad de crear nuevos lazos económicos es una idea latente desde hace décadas. En la actualidad Chile tiene 20 acuerdos comerciales con 58 países que en su conjunto representan el 60% de la población mundial, dentro de estos se encuentran las principales economías del mundo como, Estados Unidos, México, Brasil, Canadá, Corea, Japón e India entre otros.²⁸

El proceso de apertura comercial de Chile desde el año 1974, consistió únicamente en la apertura unilateral, a través de la reducción de Aranceles y la eliminación de barreras para-arancelarias²⁹

A partir de 1990, además de mantener la apertura económica y luego reducir unilateralmente los aranceles en junio de 1991, se toman iniciativas de carácter bilateral.

A comienzos de los 90 Chile inicia el periodo de bilateralismo en materia comercial, para así profundizar la apertura de la economía por la vía de los acuerdos comerciales.

²⁸ Ver tabla (1) Acuerdos y Tratados de Libre Comercio pagina 52.

²⁹ Ver tabla Anexo, Variación Arancelaria. Marco teórico.

Así en 1991 se firma un tratado con México, en 1993 con Colombia y Venezuela y en 1996 Mercosur y Canadá.

3.2 Acuerdos Comerciales de Chile

La estabilidad económica y política presentada por Chile en las últimas décadas, le ha otorgado un desarrollo rápido y sostenible, que ha permitido la firma de diversos acuerdos y tratados comerciales que posicionan a Chile como uno de los países con mayor número de acuerdos comerciales internacionales vigentes, entre los que encontramos:

3.2.1 Acuerdos de Alcance parcial (AAP)

Este tipo de Acuerdo bilateral es el más básico en temas arancelarios, que persigue liberar parcialmente el comercio del listado limitado de productos. Normalmente se le concibe como una primera etapa en el proceso de apertura comercial. Como por ejemplo el APP India que se encuentra vigente desde Agosto del 2007 y el APP Cuba vigente desde Agosto del año 2008.

3.2.2 Acuerdos de Complementación Económica

Esta es la denominación que utilizan los países del cono sur en los acuerdos bilaterales que suscriben entre sí, para abrir mutuamente sus mercados de mercancía, los que se inscriben en el marco jurídico de la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI.

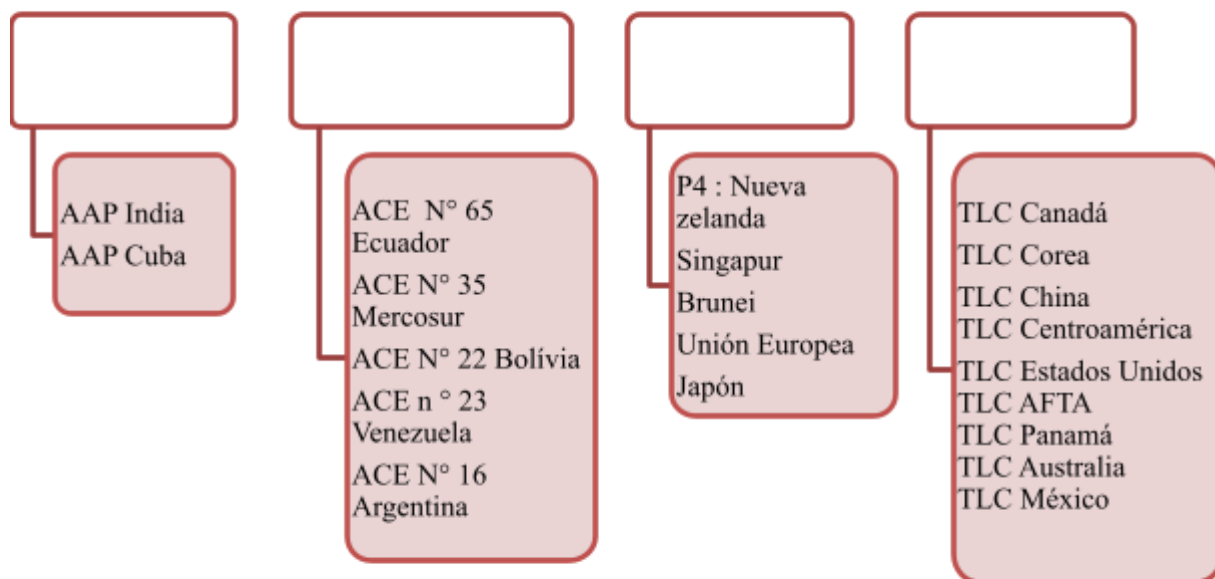
3.2.3 Acuerdos de Asociación Económica AAE

Acuerdo bilateral de alcance intermedio entre un Tratado de Libre Comercio y un acuerdo de Alcance Parcial, si bien abre arancelariamente mercados también puede abordar acuerdos entre otros temas relacionados, no directamente a lo comercial, como en el ámbito político y de cooperación.

3.2.4 Tratado de Libre comercio

Acuerdo bilateral que busca crear una zona de libre comercio que garantice la libre circulación de bienes, servicios, y capitales, a través de una armonización y normas jurídicas pertinentes. (Afta: Asociación Europea de Libre Comercio: Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein)

Esquema (1) Acuerdos y Tratados Comerciales.



3.3 Cifras de Exportación e Importación Chilena.

Actualmente las previsiones de crecimiento mundial parecen indicar que la crisis económica internacional ha pasado, esperando para Chile una mejora considerable en las perspectivas de crecimiento.

En diciembre los envíos de cobre cayeron 31%, aunque en el año acumularon un aumento de 5,9%.

Exportaciones

A un total de US\$80.586 millones llegaron las exportaciones chilenas el año pasado, cifra que representó un avance de 13,5% respecto a 2010, según el Banco Central.

De ese monto, el 60% correspondió a ventas mineras por US\$48.150 millones, las cuales tuvieron un crecimiento anual de 8,7%. Las exportaciones pesqueras y silvoagropecuarias ascendieron a US\$4.865 millones, un 11,8% más que en 2011, mientras las industriales treparon 21,1%, llegando a US\$23.342 millones.

El mes de diciembre fue un mal período para los productos nacionales, por cuanto los envíos cayeron en US\$17,3%, al sumar US\$6.310 millones, el monto más bajo del año 2011. Sin embargo, el deterioro estuvo focalizado en el cobre que descendió 31%, a US\$3.1195 millones.

En el balance anual se aprecia que las exportaciones de metal rojo aumentaron en 5,9%, culminando con US\$42.628 millones. Según cálculos preliminares, la producción del metal se habría incrementado un 6,5% durante el ejercicio pasado, equivalente a 5,7 millones de toneladas.

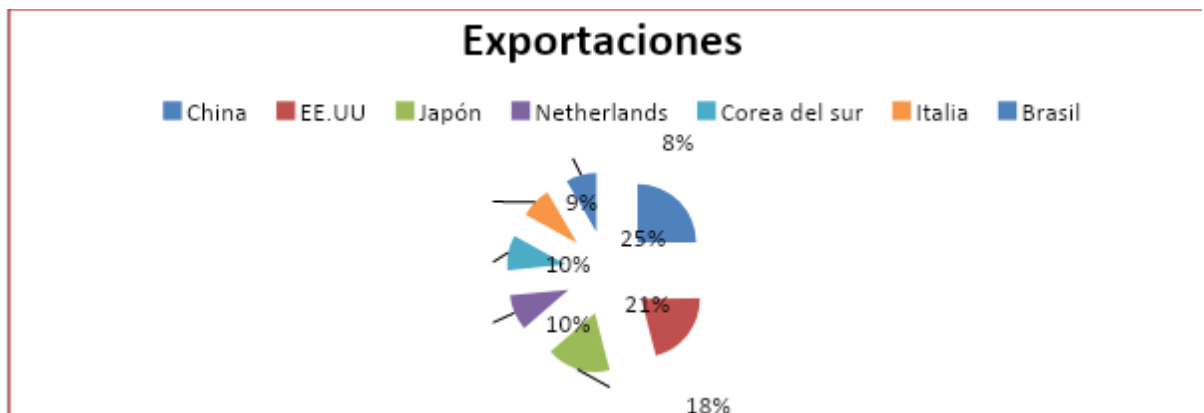
Importaciones

Las importaciones, en tanto, fueron más dinámicas, pues crecieron en 26,8% en 2011, al registrar US\$69.970 millones. Aunque son las compras de bienes intermedios –especialmente petróleo– las que lideran las internaciones, acercándose a los US\$40 mil

millones, es llamativa la fuerte expansión de las importaciones de bienes de capital (23%), así como también las de consumo (20%). Durante diciembre, las compras al exterior totalizaron US\$5.916 millones, elevándose en 14% respecto de igual mes de 2010.

Con estas cifras, el superávit de la balanza comercial experimentó una baja anual de 33%, alcanzando los US\$10.617 millones.

Los principales productos de exportación en Chile son: cobre, pescados, frutas, papel y pulpa, productos químicos y vino que se intercambian con los principales socios como:³⁰



3.4 Desarrollo e Infraestructura portuaria

En este punto se muestra una reseña de la evolución histórica que ha tenido el comercio exterior en Chile, con base en las estrategias y modelos de gestión portuaria a lo largo del tiempo, considerando 4 etapas de transición, que se describen a continuación.

³⁰ www.prochile.cl

3.4.1 Desarrollo del Sector: Hasta comienzos años 70 Modelo Portuario Estatal 1960-1978³¹

Empresa Estatal propietaria y operadora de los 10 principales puertos de carga no granel del país, movilizaba el 90 % de esta carga.



En 1960 el Gobierno de Chile dictó varios decretos con fuerza de ley en el ámbito de los servicios públicos, entre otros el D.F.L.³² 290 que creó la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), organismo autónomo del Estado, que estuvo a cargo de los puertos: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto

³¹ Según informe del Ministerio de Obras Públicas Julio del 2009

³² Decreto con Fuera de Ley

Montt y Punta Arenas, creando un monopolio público en Emporchi. A partir de ese entonces los servicios portuarios en Chile fueron provistos por el Estado, a través de un sistema en el que las operaciones de transferencia y porteo eran desarrolladas por Emporchi, pero todas las labores de estiba y desestiba estaban en manos de trabajadores marítimo-portuarios especializados, organizados en sindicatos de estibadores. Por su parte, los estibadores se convirtieron en propietarios del trabajo y en un monopolio de los servicios que ofrecían puesto que cada estibador debía contar con una licencia especial que se denominó matrícula para poder tener derecho a prestar sus servicios.

3.4.2 Cambio en Modelo – Incorpora Gestión Privada 1979– 1997³³

³³ Según informe del Ministerio de Obras Públicas Julio del 2009

Estructura Portuaria de los 80'



Empresas Privadas en Competencia

LOGROS

- Operación coordinada
- Empresario Organiza Faenas y Corre Riesgos
- Negociación en empresa
- Tres Turnos
- Gran Aumento Rendimiento y Baja Costos

A finales de los años setenta, el esquema de operación portuaria hizo crisis, dado su ordenamiento laboral y tarifario, y una gran descoordinación en los servicios, sumado de un aumento significativo de la demanda que surge con la liberación de la economía que provocó una expansión del intercambio comercial, evidenciando la necesidad de mejorar la coordinación de las actividades portuarias, con lo cual el Estado promulgó en 1981 la Ley No.18.042 que reestructuró el sistema portuario estatal, terminando con la operación exclusiva de Emporchi al interior de los puertos. En esa misma época, la Ley No. 18.032 abolió el sistema de licencia para la estiba, permitiendo a cualquier trabajador realizar

estas operaciones, instalando un sistema de libre acceso a múltiples operadores privados, introduciendo competencia al interior de los puertos estatales, dando pie al sistema de operación denominado multi-operador.

Al inicio de la década de los noventas, con el aumento del tamaño de las naves y los requerimientos de una reducción de los tiempos de operación en los puertos y la modernización de los sistemas de transferencia de la carga, originó la necesidad de una nueva modernización al sector portuario estatal, lo que proporciono las condiciones para la atracción de inversión de capitales privados. En esa época, existía consenso internacional respecto de la importancia de descentralizar los puertos y la urgencia con que debía hacerse. Además, cabe destacar que si bien Chile ya venía desarrollando previamente Acuerdos de Cooperación Económica(ACE), es en esta época (por 1996)³⁴ cuando comienza a firmar acuerdos de real impacto en la política comercial, tales como un acuerdo de complementación económica con el Mercosur, Tratados de Libre Comercio(TLC) con México y Canadá entre otros anteriormente mencionados. Es así como el 19 de diciembre de 1997 se publica la Ley No. 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal que se definió llevar a cabo en dos fases con un acelerado cronograma del proceso definido por el Gobierno, donde la Fase I consistió en la descentralización de Emporchi y la Fase 2 ya tenía que ver con la Licitación de Concesiones de Frentes de Atraque.

³⁴ Estudio Agende de Impulso Competitivo PUCV Noviembre 20011.

3.4.3 Cambio en Modelo Fase 3 1998-2010³⁵

En Octubre de 1998 se completó íntegramente la Fase I de Descentralización de Emporchi, que comprendió la formación y puesta en marcha de diez empresas estatales autónomas, y que culminó con la extinción de la Empresa Portuaria de Chile, el 30 de Diciembre del mismo año. Asimismo, y en forma paralela a la Fase I, durante 1998 se desarrollaron las principales tareas asociadas a la Fase 2 de Licitación de Concesiones de Frentes de Atraque en los tres principales puertos estatales, Valparaíso, San Antonio y Talcahuano-San Vicente. Hacia finales de 1998 se iniciaron también las actividades vinculadas a las licitaciones que realizaron las Empresas Portuarias Arica e Iquique.

A partir de entonces, el modelo de operación que siguió el Estado fue el landlord³⁶, donde se empezaron a concesionar terminales a privados, que fueron reguladas por la Empresa Portuaria correspondiente. En esta época también es posible observar un crecimiento de la contenedorización a nivel mundial y el surgimiento de nuevos actores en la cadena logística portuaria ofreciendo servicios de valor agregado y de tipo logístico, así como la continuidad y generación de nuevos Tratados de Libre Comercio. En los casos de San Antonio, se licitó uno de los terminales a un privado, el terminal fue licitado al Grupo Matte, y la empresa portuaria siguió a cargo del Espigón bajo un esquema Multioperador, pero a finales del 2010 se emitió su licitación. En el caso de San Antonio, el terminal fue licitada al Grupo Matte. Para el caso de Valparaíso, la

³⁵ Según informe del Ministerio de Obras Públicas Julio del 2009

³⁶ Propietario- Según informe del Ministerio de Obras Públicas Julio del 2009

licitación fue desierta y actualmente se están desarrollando nuevos planes de expansión. Otro aspecto importante a destacar es la conformación de mesas público-privadas de la industria portuaria, denominadas comunidades portuarias, durante la última década. Estas comunidades se conformaron con la finalidad de integrar los diferentes actores que intervienen en la cadena logística portuaria y desarrollar iniciativas para mejorar el sistema portuario en conjunto. La primera comunidad portuaria que se conformó corresponde a la del Puerto de Valparaíso, que se denominó “Foro Logístico de Valparaíso (FOLOVAP)” en junio del 2004. Posteriormente, en junio del 2009 se conforma la Comunidad Portuaria de Arica (CPA), y recientemente, en octubre del 2010, la Comunidad Logística de San Antonio (COLSA).

3.4.4 Modelo 2011-2030³⁷

Etapa actual en la cual se está en proceso de entregar el terminal licitado al Grupo Matte en San Antonio, y Valparaíso por su parte se encuentra generando nuevas propuestas de expansión para dos terminales aledañas. En esta época se ha puesto un mayor énfasis en la necesidad de disminuir las tramitaciones en papel e incrementar el comercio electrónico, donde a través del diseño e implementación de ventanillas únicas nacionales y portuarias denominadas (Port Community System, PCS), se pueda acceder a un único portal para las tramitaciones necesarias para los procesos de comercio exterior. Se ha

³⁷ Estudio Agenda de Impulso Competitivo PUCV Noviembre 2011.

planteado la necesidad de inversiones en infraestructura, de acuerdo con estudios de CEPAL³⁸, donde se estima que naves de hasta 13.000 TEUs³⁹ arriben a Latinoamérica, razón por la cual se hace evidente la necesidad de generar los planes de desarrollo en infraestructura portuaria para hacer frente a estos desafíos. En esta época también se ha puesto un mayor énfasis en la necesidad de una mayor coordinación y colaboración entre los actores de la cadena

3.5 ACTUALIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La elevada competitividad en el comercio exterior como también la gran cantidad de acuerdos suscritos por Chile ha permitido poner en la mesa la efectividad de nuestro comercio exterior que permitió generar nuevas estrategias de desarrollo.

Esta estrategia país ha tenido en el sistema portuario local un eficiente aliado, hecho determinante en vista que sobre el 90% del comercio exterior chileno es movilizadado a través de los puertos marítimos.

La mayor industrialización y liberalización de las economías nacionales ha favorecido al libre comercio y ha incrementado la demanda de los productos de consumo. Este hecho, unido a los avances tecnológicos, ha producido que el transporte marítimo sea un

³⁸ Comisión Económica para Latino América.

³⁹ Unidad de medición de contenedores TEUs asignada a contenedores de 20' pies.

sistema de transporte “más eficiente y rápido”, que ha favorecido que en las últimas cuatro décadas el transporte marítimo ha incrementado según la Cámara Marítima y Portuaria.

El comercio exterior entre países ha presentado importantes crecimientos durante los últimos años, con tasas que bordean el 6% ⁴⁰en promedio, por sobre la producción mundial que tiene tasas de un 4%, según datos de la Organización Mundial de Comercio.

El comercio de mercancías se transporta en un 90%⁴¹ por vía marítima y continuará creciendo.

⁴⁰ Según datos de la memoria 2008 de la Cámara Marítima y Portuaria

⁴¹ www.mundomaritimo.cl

3.6 Visión de desarrollo

La interconexión de Chile con el mundo va a requerir en la próxima década de una tremenda expansión portuaria, la que se estima del orden de los 3.690 millones de dólares a nivel nacional⁴².

Las tendencias globales están asociadas al aumento del comercio con Asia, la integración vertical entre puertos y líneas navieras, la creciente utilización del contenedor como unidad de carga, y el crecimiento del tamaño de los buques portacontenedores.

Estos cambios en el transporte marítimo mundial imponen desafíos al sistema portuario para consolidar la plataforma logística del comercio exterior chileno, con: nuevos frentes de atraque, mejoramiento de accesos viales y ferroviarios, y consolidación de zonas extraportuarias.

La demanda portuaria asociada al comercio exterior ha tenido un importante crecimiento en la última década lo que ha significado una gran presión sobre las ciudades que albergan estos puertos, es por esto que es necesario pensar en potenciar los puertos en forma armónica con las ciudades en las que se emplazan, evitando que la relación ciudad-puerto se transforme en una dicotomía del tipo puerto turístico v/s puerto de

⁴² Según informe del Ministerio de Obras Públicas Julio del 2009

carga, además de trabajar en el mejoramiento de los espacios públicos costeros, integrándolos armónicamente con la identidad del territorio en que se insertan y de manera coordinada con el desarrollo portuario proyectado.

Según los lineamientos identificados en el Manifiesto 2020⁴³, el quehacer del MOP para la próxima década se debe orientar hacia los siguientes ejes estratégicos:

Implementar la infraestructura en cantidad y calidad necesarias para estimular el desarrollo productivo del país y de las regiones.

competitividad y de la inserción en un mundo globalizado, contribuyendo a un crecimiento sustentable y con innovación.

Proveer servicios de infraestructura para garantizar en el mediano plazo la integración y el desarrollo equilibrado del territorio nacional.

Contribuir sustantivamente al desarrollo social, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las chilenas y los chilenos en las ciudades y en los sectores rurales.

Aportar a la seguridad estratégica de la nación, dotando de infraestructura para el uso eficiente del agua, energía y obras de conectividad resistente a catástrofes naturales.

Proveer servicios de gestión, fiscalización y planificación que aseguren el resguardo del medio ambiental asociado al cuidado del agua.

⁴³ “Manifiesto Chile 2020: La Infraestructura de la próxima década”. Ministerio de Obras Públicas 2009.

Un segundo hecho relevante fue el establecido al desarrollar un procedimiento claro y competitivo del proceso de licitación de concesiones portuarias a inversionistas privados, en el marco de un mecanismo diseñado para conceder al sector privado la explotación de frentes de atraque bajo la modalidad de Mono-operador.

Al mismo tiempo, con el objeto de evitar monopolios regionales, las empresas portuarias estatales mantenían la administración de otros frentes de atraque bajo el esquema de Multi-operador, permitiendo así la participación de otras empresas operadoras portuarias en el mercado de transferencia de carga.

Finalmente, las acciones antes descritas, han permitido que el sistema portuario nacional cumpla con estándares de calidad de nivel mundial, lo que ha sido fundamental en su funcionamiento y desarrollo, pues se ha reposicionado para ocupar un lugar destacado dentro de la costa oeste sudamericana. Esto constituye un tercer hito destacable que puede sintetizarse como la consolidación del proceso de transformación y modernización, sustentado ampliamente en los resultados obtenidos, sobre todo en cuanto a la notoria superación de los niveles históricos de volúmenes de transferencia de carga y de pasajero/as, y al mejoramiento sostenido de la eficiencia operativa, ello sin necesidad de expandir la infraestructura portuaria estatal.

Luego de más de 10 años desde que se implementó este modelo, Chile ha reducido las tarifas portuarias en un 30%, ha invertido en infraestructura portuaria, grúas y equipamiento con tecnologías de punta por parte de las empresas concesionarias por más

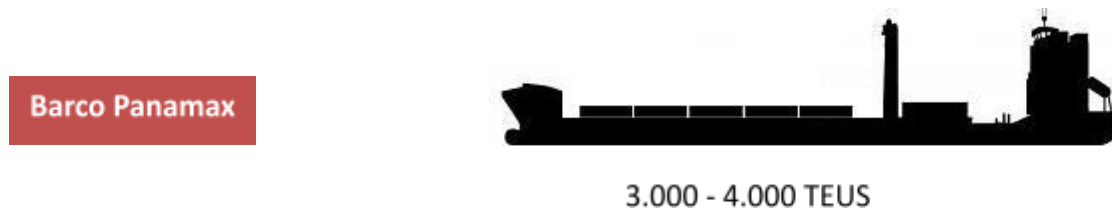
de US\$341⁴⁴ millones, ha aumentado la velocidad de transferencia portuaria en un 51%, la eficiencia de los terminales en un 100% y ha generado una inyección de recursos al país de más de USD\$ 300 millones e ingresos anuales por más de US\$26 millones⁴⁵.

3.7 Competitividad de nuestros Puertos

Para que Chile mejore su competitividad y alcance estándares internacionales debe alcanzar un gran desarrollo portuario en infraestructura mejorando la capacidad de sus puertos, que permitan la llegada de barcos con esloras superiores o iguales a 400 Mts.

En la actualidad los puertos de Iquique, Angamos, San Antonio y Tocopilla, ya reciben barcos Postpanamax ya que estos cuentan con la infraestructura en Grúas Gantrys Postpanamax para recibir barcos de estas envergaduras.

En el caso de Los barcos Postpanamax cabe destacar que presentan las siguientes características (Eslora: 294,1mts, Manga32, 3mts, Calado12mts, Calado aéreo ó Altura: 57,91 metros, medido desde la línea de flotación hasta el punto más alto del buque).



⁴⁴ Según datos de la memoria 2008 de la

⁴⁵ Cámara Marítima y Portuaria

Postpanamax



5.000 – 8.000 TEUS

Super-pospánamax



10.000 – 13.500 TEUS

Según la licitación que lanzó EPV, para la construcción de una nueva superficie, un sitio de atraque de 1km y capacidad para recibir un buque Panamax y dos Post-Panamax de manera simultánea, lo que permitirá al puerto manejar 8 millones de toneladas (Mt) de carga adicionales por año que sin duda mejorarían nuestra competitividad.

Según la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Cepal⁴⁶, publicó su listado de movimientos portuarios contenedorizado de América Latina y el Caribe de 2010, el cual tuvo dentro de sus cinco primeras posiciones a Panamá, Brasil, Jamaica y Argentina.

El país más destacado fue Panamá cuyos puertos Colón y Balboa se ubicaron en el primer y segundo lugar, con 2.810.657 TEUs⁴⁷ (medida estadística equivalente a 20 pies

⁴⁶ Comisión Económica para América Latina

⁴⁷ Unidad de medición de contenedores TEUs asignada a contenedores de 20' pies

en contenedores) y 2.758.506 TEUs, respectivamente. De cerca le siguió Santos, en Brasil, con 2.715.568 TEUs.

En tanto el cuarto lugar fue para Kingston, en Jamaica, con 1.891.770 TEUs, y el quinto para Buenos Aires, Argentina, con 1.730.831 TEUs.

Dentro de los diez primeros también se encontraron los puertos de Cartagena, en Colombia; Manzanillo, México; Callao, en el Perú; Guayaquil, en Ecuador; y Freeport, en Bahamas.

Chile se ubico en el lugar 13 y 14 con Valparaíso 878.787 TEUs con una variación de 29,7% y San Antonio con 870.719 TEUs con una variación del 19.4%

A pesar que Chile presente cifras positivas se debe discutir el mejoramiento de la infraestructura "para hacer frente a este crecimiento e invertir en mejoras logísticas portuarias y de conexión con el hinterland ⁴⁸que permitan una distribución eficiente de estas cargas"⁴⁹.

A continuación conoceremos los principales agentes de la cadena de comercio exterior Chileno, cuáles son sus características y sus posibles posturas frente a las nuevas políticas de competitividad presentadas por el gobierno.

⁴⁸ Hinterland: Es un territorio o área de influencia, región o distrito interno situada tras un puerto donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen las importaciones.

⁴⁹ División de recursos naturales e infraestructura, CEPAL 2010.

3.8 Agentes de la cadena de Comercio Exterior en Chile.



3.8.1 Agentes de aduana:

Persona expresamente autorizada por la ley para actuar, por cuenta ajena, previa autorización de los interesados, en toda clase de destinaciones aduaneras, particularmente en las operaciones de importación de mercancías.

El Agente de Aduanas puede prestar sus servicios ante cualquier Aduana del país al ser considerado un profesional auxiliar de la función pública aduanera: tienen el carácter de ministros de fe, en cuanto a que la Aduana podrá tener por cierto los datos que registren en sus declaraciones al momento de prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de las mercancías.

¿Cuántos Agentes de Aduanas operan en Chile?

Actualmente Chile cuenta con un total de 259⁵⁰ agencias de aduana hoy autorizadas por la ley, ubicadas en los principales puertos del país. En su mayoría, las Agencias de Aduanas son pymes y empresas que prestan sus servicios en forma ininterrumpida. Presentan un universo de 6.000 puestos de trabajo.

Las Agencias de Aduanas tienen una equilibrada participación de mercado, donde la agencia que más tramitaciones realiza concentra el 3.71% del mercado, mientras que la suma de participación de las 55 primeras agencias llega a un 43,04%⁵¹.

Los honorarios de los agentes de aduanas representan entre 1,5 % y el 3% de los costos de la cadena logística, dependiendo del producto y destino de las mercancías, y en promedio alrededor del 0,1 % del valor del producto.

Artículo 196 Para ser designado Agente de Aduanas se requiere:

Ser chileno, persona natural capaz de contratar;

No haber sido condenado por la comisión de delito que merezca pena aflictiva;

Ley 19.806 Art. 46

⁵⁰ Nómina de Agentes, Operadores, Almacenistas y Couriers Vigente / http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070322/pags/20070322175056.html Ver página 121-122 Antecedentes Anexos

⁵¹ Cámara Aduanera de Chile A.G Agosto 2011. Coordinadora de Ciudades Puerto.

No encontrarse inhabilitado para cargos u oficios públicos, ni haberle sido impuesta la medida disciplinaria señalada en el inciso segundo, letra e), del artículo 202 o la de destitución señalada en el artículo 119 de la ley N 18.834, Estatuto Administrativo:

Haber aprobado estudios vinculados al comercio exterior, en establecimientos educacionales reconocidos por el Estado. Los cursos deberán tener una duración mínima de cinco semestres, sin que sea necesario que todas las asignaturas fijadas en los respectivos programas estén relacionadas con el comercio exterior.

El requisito establecido en el inciso anterior podrá ser reemplazado para las personas que acrediten experiencia como funcionarios del Servicio o hayan sido reconocidos como apoderados de Agentes de Aduana, por un período no inferior a diez años; y

Haber sido aprobado en concurso de antecedentes y conocimientos en materias aduaneras, calificado mediante resolución fundada del Director Nacional.

El concurso será convocado por el referido Director a lo menos cada dos años, correspondiéndole a la Junta General de Aduanas fijar en forma previa el número máximo de agentes a designar. El nombramiento de Agentes de Aduana se hará mediante resolución del Director Nacional, una vez verificado el cumplimiento de los requisitos señalados en el presente artículo, previa constitución de una garantía

de monto no inferior a 20 Unidades Tributarias Anuales, cuya suficiencia calificará el mismo Director del Servicio.

3.8.2 Transportistas:

Este actor está conformado por las principales compañías navieras del país como también por operadores Logísticos y Freight Forwarders quienes prestan servicios de Transporte de carga terrestre, marítimo y aéreo nacional e internacional, Logística, Distribución y Almacenaje.

Transporte Aéreo:

Este actor se caracteriza por la rapidez y mayor cobertura geográfica en sus servicios, cabe destacar que el costo de este transporte es más elevado y también posee una restricción de algunas cargas.

En cuanto a las tarifas, éstas varían dependiendo de la distancia y la forma en la cual se contrata el servicio, ya sean vuelos regulares o vuelos fletados (Charter) y también según la magnitud del embarque. Cada aerolínea determina sus valores según la demanda y oferta del mercado. Cerca de 35 %⁵² del movimiento mundial de cargas se hace

⁵² Resumen estadístico transporte Aéreo comercial en Chile Julio 2011

mediante esta vía, haciendo posible cerca de 3⁵³ billones de dólares en negocios internacionales.

El transporte aéreo ha permitido que la producción chilena se consolide en un mercado de 1.200 millones de consumidores alrededor del mundo. Junto al transporte marítimo, el aéreo es el principal eje de conectividad entre las economías del mundo con el mercado nacional. El principal actor dentro del transporte aéreo en Chile es Lan Chile.

Transporte marítimo:

Son aquellos grandes grupos económicos que poseen el control del espacio naviero o transporte portuario, Los principales actores son los grupos Urenda (CCNI, AGUNSA, Cabo Forwards), Saam, Ultraport, Puerto Ventanas y Sudamericana de Vapores. En la actualidad Chile cuenta con aproximadamente 255⁵⁴ empresas navieras que entregan todo tipo de servicios desde documentación hasta transporte de contenedores.

El transporte marítimo es el principal medio utilizado en Chile, es considerado el más económico y especializado debido a su capacidad de transportar cargas de grandes magnitudes y cantidades. El borde costero nacional es utilizado principalmente por las empresas portuarias estatales y privadas, prestadoras de servicios a las cargas de comercio exterior y cabotaje; por las caletas pesqueras artesanales, las empresas

⁵³JAC Junta Aeronáutica Civil.

⁵⁴ Nómina de Agentes, Operadores, Almacenistas y Couriers Vigente / http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070322/pags/20070322175056.html Ver página 121-122 Anexo Antecedentes

pesqueras industriales y los productores acuícolas, que extraen y procesan pescados, algas y mariscos para consumo humano e industrial nacional e internacional; por los/as turistas locales y extranjeros/as que visitan las ciudades costeras en tierra y desde el mar; y por aquellas personas que usan el borde costero y las inmediaciones marinas para la práctica de deportes de orilla y deportes náuticos.

Los Freight Forwarders, otro actor del transporte marítimo, son aquellas compañías que ofrecen servicios de movimiento de fletes a través de empresas transportistas que tienen el equipo necesario para el movimiento de estos, en si funcionan como agentes ya que se encargan de conseguir grupos de clientes que requieren el servicio de transporte en el extranjero y consolidan la carga en las empresas transportistas para optimizar los costos de envío. Los Forwarders se encargan de organizar y adquirir toda la documentación relacionada con el transporte de las mercancías. En la actualidad son un total de 336⁵⁵ empresas Freight Forwarders.

¿Cómo se Accede a ser un Freight Forwarders?⁵⁶

Transitario o Freight Forwarder, es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que sin ser porteador efectivo en los términos previstos en el artículo 975 N° 2, del Código de Comercio, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por el pago

⁵⁵ Nómina de Agentes, Operadores, Almacenistas y Couriers Vigente / http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070322/pags/20070322175056.html Ver página 116-118 Antecedentes Anexos.

⁵⁶ Ordenanzas de Aduana libro IV, www.aduana.cl

de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre, emitiendo conocimientos de embarque, guías aéreas y cartas de porte.

Establecerse en el Registro de Agentes de Carga y Transitarios en el Servicio Nacional de Aduanas y las normas que regulan sus obligaciones y facultades, desde el punto de vista del ejercicio de la potestad aduanera.

Los Agentes de Carga y Transitarios deberán acreditarse ante el Servicio Nacional de Aduanas a través del Departamento de Fiscalización de Agentes Especiales de la Subdirección de Fiscalización. Estos postulantes, una vez acompañados los antecedentes y habiéndose verificado el cumplimiento de los requisitos legales y administrativos, serán autorizados mediante Resolución de Autorización y Registro del Director Nacional de Aduanas e incorporados al registro que estará a cargo del citado Departamento.

La nómina de Agentes de Carga y Transitarios autorizados ante el Servicio Nacional de Aduanas, con indicación de las personas autorizadas para efectuar sus respectivas tramitaciones y el plazo de vencimiento hasta el cual se encuentran habilitados, estará publicada en la página Web del Servicio Nacional de Aduanas, para efectos de su consulta por los interesados.

Procedimiento General

Para solicitar la autorización y registro, se debe presentar una solicitud formal en tal sentido ante la Dirección Nacional (Subdirección de Fiscalización), acompañada de los antecedentes indicados en el numeral siguiente, según correspondan.

La solicitud de inscripción en el registro será revisada por el Departamento de Agentes Especiales de la Subdirección de Fiscalización, dentro de un plazo máximo de 20 días hábiles contados desde la fecha de recepción de la totalidad de los antecedentes requeridos, al término del cual se comunicará al solicitante el resultado de su solicitud, informándole además, en el caso de que cumpla con todos los requisitos para ser autorizada su inscripción en el registro nacional, el monto de la garantía que debe rendir para que sea emitida la Resolución de inscripción y registro respectiva.

Una vez que dicha garantía haya sido presentada y rendida a conformidad ante el Servicio, se dictará la Resolución respectiva por el Director Nacional de Aduanas, dentro de los 10 días hábiles siguientes, autorizando dicha inscripción y registro y el consecuente inicio de operaciones por el interesado.

Transporte terrestre:

El transporte terrestre, por camión dada su flexibilidad (desplazamiento puerta a puerta), corresponde a un importante agente dentro de la cadena logística en el comercio

exterior, cuya función es la movilización de pequeños volúmenes de carga a lo largo de la ciudad.

En el transporte internacional, el medio terrestre se utiliza generalmente para la movilización de productos a países fronterizos, como también la movilización de cargas y contenedores hasta los puertos de embarque.

En la actualidad este tipo de transporte posee la capacidad de movilizar cargas refrigeradas con sistema (Con Air), ya sea en remolques o contenedores.

Un contenedor de 40' tiene la capacidad para transportar internamente un total de 23 pallets europeos (120x80cms) o 20 pallets Americanos (120x 100cms), aprovechando la superficie del contenedor en un 80% y 87 % respectivamente.

En la actualidad en Chile existen 39.000⁵⁷ empresas de transporte, de las cuales 30.000 serian informales. Casi el 70% de las empresas cuentan con un camión, y facturan alrededor del 40% de las ventas totales.

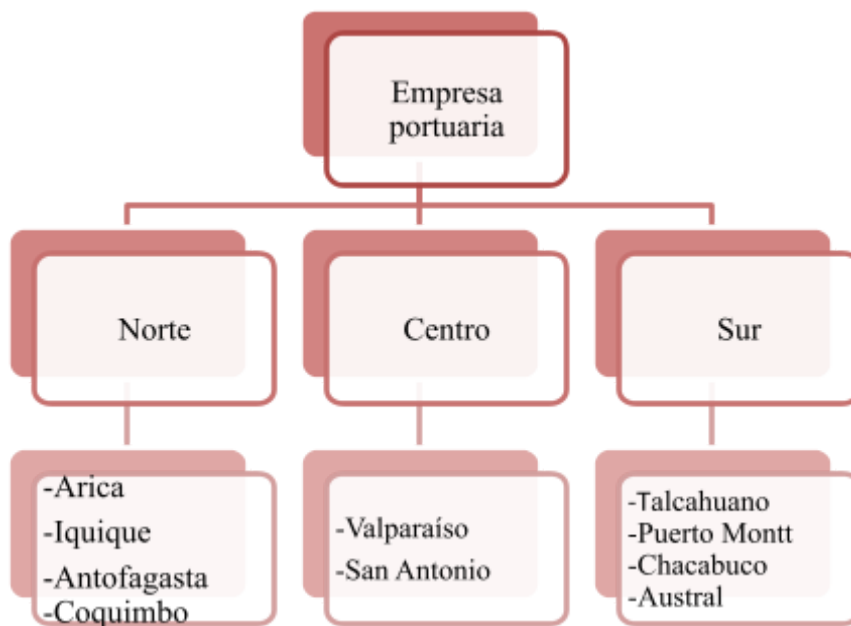
La agrupación de camioneros cuenta con más de 600.000 empresas pyme en Chile, donde no existe una ley que regule dicho transporte para las grandes y medianas empresa

⁵⁷ Según cifras presentadas en el trabajo “Competitividad y eficiencia en el transporte terrestre” elaborado por CEPAL año 2009

3.8.3 Puertos

En Chile coexisten 24 puertos comerciales de uso público (7 graneleros y 17 multipropósito) de los cuales 10 también prestan servicios de cabotaje, cerca de 30 terminales privados especializados en transporte de minerales y petróleo, 14 puertos de pasajeros/as de los cuales 8 también se usan para el cabotaje, 17 puertos pesqueros y múltiples infraestructuras portuarias menores (caletas pesqueras, infraestructura para la conectividad, marinas deportivas, entre otras).

El sistema de Empresas portuarias SEP evalúa la gestión de diez empresas portuarias en las cuales el Estado es dueño o accionista entre estas encontramos.



El Puerto de Valparaíso es administrado por la Empresa Portuaria Valparaíso quienes son la Autoridad Portuaria de este, además de prestar servicios a la nave y a la carga en los Terminales 2 y 3. Sus principales funciones son:

Gestión de infraestructura portuaria.

Gestión Logística.

Gestión de infraestructura turístico-urbana.

Movimiento de contenedores en los frentes de atraque

	Teus 2008	Teus 2009	Teus 2010	Variación 2009/2010
Puertos				
Arica	116.720	109572	130.984	19,50%
Iquique	334.302	207.940	264.974	27,40%
Antofagasta	76.683	81.4.14	103.795	27,50%
Coquimbo	2.462	4674		
Valparaíso	946.921	677.432	878.787	29,70%
San Antonio	687.864	729.033	870.719	19.4%
Punta Arenas	27.008	22.636	24.354	7,60%

58

Concesiones:

La Empresa Portuaria Valparaíso, adjudicó la concesión para el desarrollo, mantención y explotación Terminal N° 1 del Puerto de Valparaíso (sitios 1 al 5 y zonas de respaldo), por un periodo de 20 años, extensibles a 30 años, al consorcio integrado por Inversiones Cosmos, quienes formaron la empresa operadora TPSV (Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.).

¿En cuáles puertos se han concesionado frentes de atraque?

En los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio (molo sur y terminal norte) y San Vicente.

⁵⁸ www.cerpai.org División de recursos naturales e infraestructura 2010.

El Sistema Portuario chileno está conformado por 57 puertos, de los cuales 25 de estos son de uso público, 10 de propiedad estatal, 15 de propiedad privada, 32 de uso privado , 21 de propiedad estatal y 11 de propiedad privada.

3. 9 Indicadores, Medición de Competitividad

La competitividad global de un país se mide en gran medida a través del desempeño que la nación tiene con respecto al comercio internacional. Existen una gran cantidad de indicadores en este ámbito que realizan periódicamente mediciones entre un gran número de países, a través del Banco Mundial y el Foro Económico Mundial (WEF). Como lo son el Doing Business y Logistic performance Index (LPI), donde este último puso en alerta al Gobierno para la implementación de la Agenda de Impulso Competitivo.

3.9.1 Doing Business⁵⁹

Esta medición se basa en encuestas a empresas, realizadas anualmente por el grupo del Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional, (IFC). Doing Business 2012 es la séptima medición que se ha publicado, y fue realizada a 183 economías, con el objetivo de proveer una medición en torno a 10 variables sobre la facilidad que tiene una nación para hacer negocios: las regulaciones requeridas para iniciar un negocio, la gestión de permisos para construcción, la contratación de trabajadores, el registro de la propiedad, el acceso a créditos, la protección a inversionistas, el pago de impuestos, el

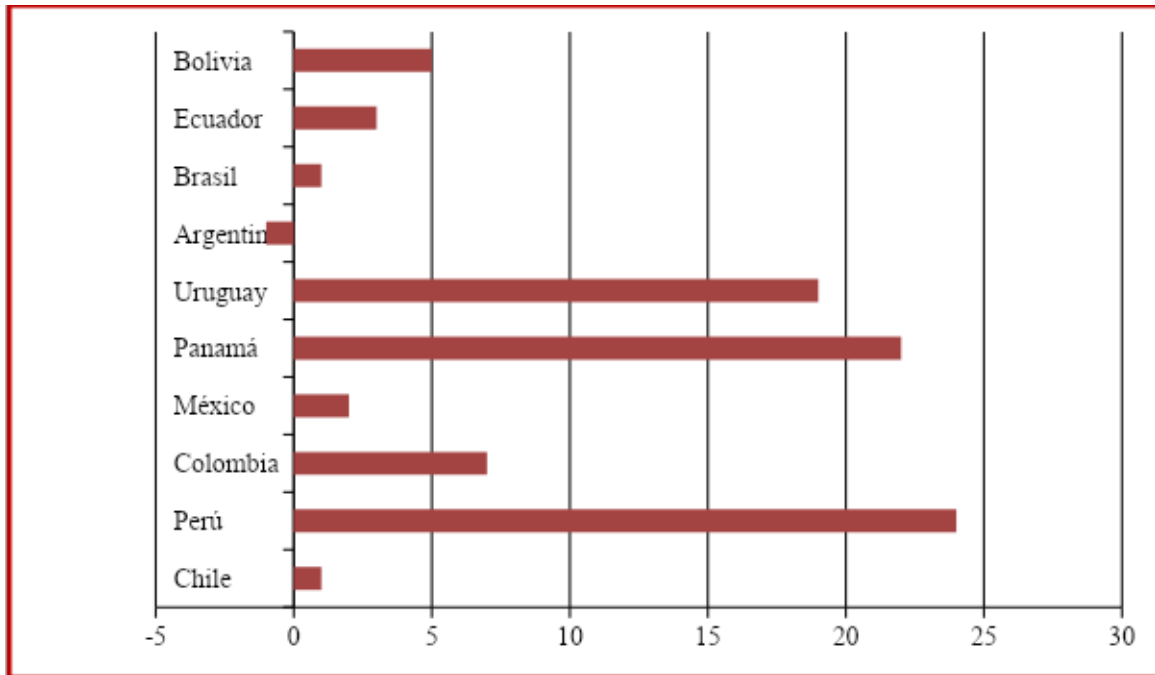
⁵⁹ <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreconomies/chile/>

comercio a través de fronteras, los procedimientos para realizar contrataciones y las gestiones para cierres de negocios. La encuesta tiene diferentes tipos de preguntas, por lo que no usa una escala general para las respuestas.

Respecto a la variable relacionada con el comercio transfronterizo, los indicadores vinculados con esta categoría son: número de documentos requeridos para realizar una exportación o una importación; tiempo consumido por la operación; y costo de la operación para un contenedor tipo. Con respecto a la variación que tuvieron los países estudiados con las mediciones anteriores, en la siguiente tabla se presentan los resultados obtenidos en las mediciones desde el 2009 hasta la fecha, y en la figura que se presenta posteriormente se ilustran las variaciones de cada país

País	Ranking 2012	Ranking 2011	Ranking 2010	Raking 2009	Variación 09-012
Chile	39	41	53	40	1
Perú	41	39	46	65	24
Colombia	42	47	38	49	7
México	53	54	41	55	2
Panamá	61	63	62	83	22
Uruguay	90	107	122	109	19
Argentina	113	114	113	112	-1
Brasil	126	120	124	127	1
Ecuador	130	131	127	133	3
Bolivia	153	147	148	158	5

Fuente: Doing Business 2010, 2011, 2012.



Variación Doing Business 2009- 2012.
Fuente: Doing Business 2010, 2011, 2012.

Podemos observar que a pesar de que Chile ocupa el mejor lugar en Latinoamérica, posee un considerable descenso durante el año 2010, pero cabe destacar que se ha recuperado en las últimas dos mediciones.

Los mayores incrementos en el ranking, los posee Perú, quien llegó a estar primero en el ranking 2011, seguido por Panamá y Uruguay. Esto nos demuestra la necesidad de mejorar los aspectos que facilitan nuestras actividades comerciales en las economías bajo estudio, donde excepcionalmente tanto Colombia como Guatemala, tienen una notable mejora, el resto de las nacionales muestra que no ha implementado mejores condiciones y se han quedado claramente por detrás de otras economías de la OCDE y

países desarrollados, como Singapur, Nueva Zelanda, China y Estados Unidos que son las naciones que ocupan los primeros lugares. Variación Doing Business 2009- 2012.

Analizando con mayor detalle la dimensión referida a Aduanas.

Como se muestra en la siguiente tabla, Chile ocupa el primer lugar de los países latinoamericanos, con un promedio de 2.93, ocupando el lugar 41 a nivel mundial y lejano al promedio 4.04 del primer lugar mundial: Luxemburgo. Sin embargo, la madurez del sistema aduanero chileno y la buena evaluación que tiene demuestra que las iniciativas enfocadas en aumentar su eficiencia han dado resultados y funciona adecuadamente, aún cuando siempre existe oportunidad de mejora. Es por ello que la recomendación es avanzar en dimensiones donde Chile actualmente tiene mayores deficiencias y trabas para agilizar y facilitar el comercio exterior.

País⁶⁰	Ranking General	Aduanas
Chile	3.09	2.93
Panamá	3.02	2.76
Uruguay	2.75	2.71
Argentina	3.10	2.63
Costa Rica	2.91	2.61
México	3.05	2.55
República D.	2.82	2.51
Perú	2.80	2.50
Colombia	2.77	2.50

⁶⁰ Fuente: Connecting to Compete:LPI-2010

3.10 CASO Agenda de Impulso Competitivo

3.10.1 ¿Qué es la Agenda de Impulso Competitivo?

La Agenda de Impulso Competitivo surge como apuesta del gobierno para lograr que Chile alcance el desarrollo a términos de esta década. Este programa de amplio espectro busca remover las trabas que actualmente obstaculizan el desarrollo y la competitividad del país.

Esta contempla un vasto conjunto de medidas microeconómicas que pretenden vigorizar el crecimiento económico eliminando barreras, acelerando tramites, mejorando y facilitando las condiciones para emprender e innovar, promoviendo de esta forma un ambiente de libre competencia e igualdad de oportunidades.

3.10.2 ¿Cómo Surge esta propuesta del gobierno?

El impulso competitivo surge como resultado de un esfuerzo público- privado, que congregó a más de 150 personas entre empresarios, líderes gremiales y académicos, agrupados en 10 comisiones, liderados y coordinados por el Ministerio de Economía, identificaron 300 problemas para sus sectores, lo que dio paso a la redacción de 50 medidas, cuya implementación requiere de 24 proyectos de ley y la participación de 15 Ministerios entre ellos el Ministerio de Agricultura, Bienes Nacionales, Defensa, Educación, Energía, Hacienda, Interior, Medio Ambiente, Obras Públicas, Relaciones Exteriores, Salud, Secretaría General de la Presidencia, Trabajo, Transporte y Vivienda.

3.10.3 ¿En que se basa la mesa de trabajo?

La mesa de trabajo compuesta por el gobierno y los principales actores, se basa en un documento llamado Informe de competitividad “Logistics Performance Index” (LPI) , informe emanado por el Banco Mundial, creado para ayudar a los países a identificar su desempeño en la logística comercial y lo que pueden hacer para mejorar su rendimiento.

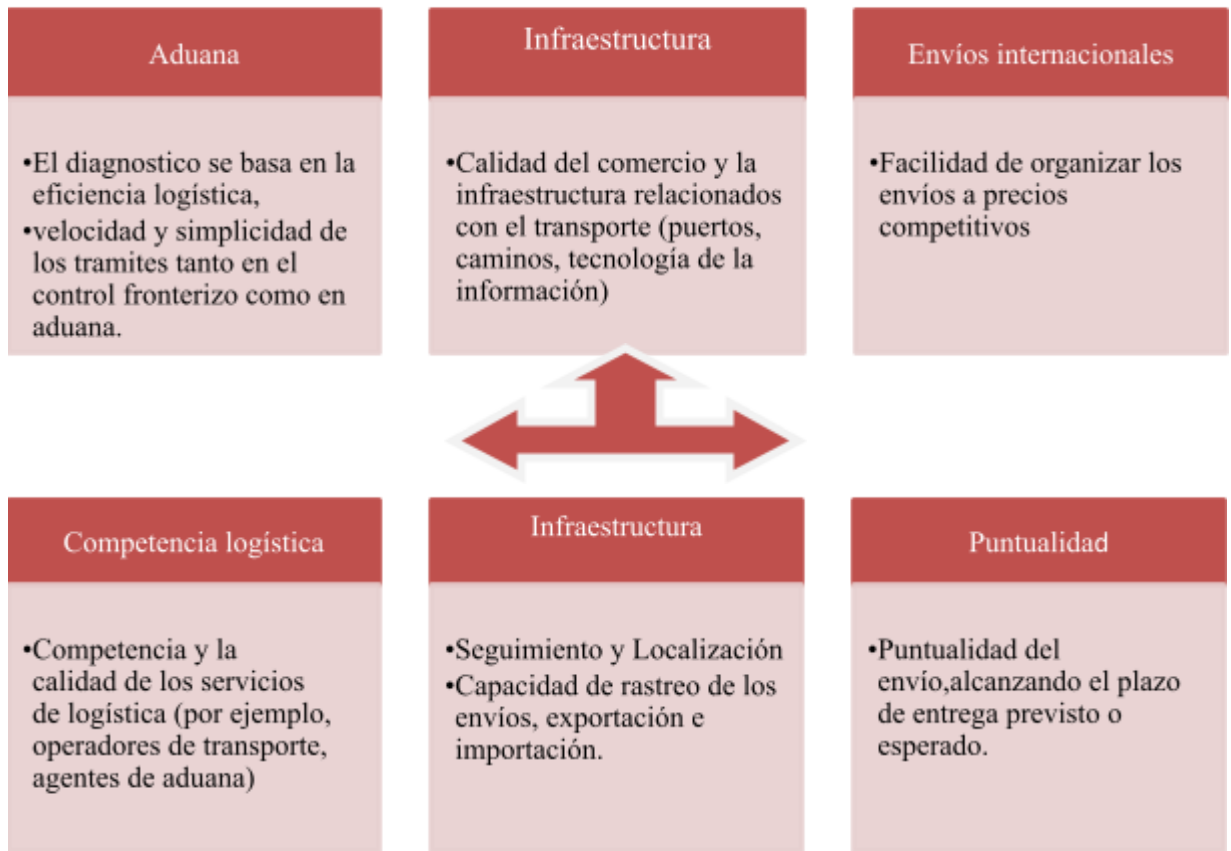
Esta herramienta permite realizar comparaciones entre 155 países.

El LPI se basa en la sinergia y efectividad de la cadena logística de cada país, obteniendo información cualitativa de un país en 6 áreas (Aduanas, infraestructura, envíos internacionales, competencia logística, seguimiento, localización y puntualidad)

Observando las cifras emitidas en el informe de competitividad Logistics Performance Index (LPI) del 2010, emanado del Banco Mundial, donde Chile se sitúa numero 49, lo que nos indica que tenemos un gran trabajo por delante.

Año	LPI Ranking	LPI General	Aduana	Infra Estructura	Envíos INT.	Competencia logística	Seguimiento y localización	Puntualidad
2007	32	3.25	3.32	3.06	3.21	3.19	3.17	3.55
2010	49	3.09	2.93	2.86	2.74	2.94	3.33	3.8
	Variación	-5%	-12%	-7%	-15%	-8%	5%	7%

3.10.4 Áreas de diagnóstico Logistics Performance Index Chile



De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico “Logistics Performance Index” (desarrollado cada dos años por el Banco Mundial), en 2010 el sistema de puertos chilenos⁶¹ se encuentra en tercer lugar en América Latina, con un 3,09 (la escala de

⁶¹

Véase Agentes de la cadena de comercio exterior Chileno punto 3.8.3 pagina78

evaluación es de 1 a 5). Le anteceden Argentina con un 3,10 y Brasil con un índice 3,20. A nivel mundial, el ranking lo lidera Alemania, con un LPI de 4,11, le sigue Singapur con 4,09 y Suecia con 4,08.

3.10.5 Medidas sobre la competencia y eficiencia logística del país.

Dentro de las 50 medidas implementadas por el gobierno en la Agenda de Impulso Competitivo, destacaremos aquellas que promueven la competencia y eficiencia logística, con 6 acciones concretas que han sido el punto de discordia entre los principales actores y que han provocado paralizaciones en los principales puertos del país, entregando un análisis de los posibles efectos en controversia.

- 18. Transporte marítimo: más competencia dentro de Chile.
- 23. Almacenes Extra Portuarios: más opciones.
- 24. Trámites aduaneros: más competencia
- 25. Transporte caminero: normas técnicas más modernas
- 26. Transportistas multimodales: nueva modalidad logística
- 27. Aduana

3.10.6 - 6 Acciones sobre la competencia y eficiencia logística entregadas por el gobierno



Problema-Solución-Efecto deseado

El punto 18 pretende levantar la restricción legal que prohíbe el cabotaje marítimo y aéreo a vehículos extranjeros de pasajeros y cargas, Según el Gobierno actualmente estas tarifas son caras y abultan los costos de operaciones. Con esto el gobierno busca permitir una mayor competencia en este mercado creará oportunidades para menores tarifas, e incentivará el uso de estos medios de transporte.⁶²

Problema: Salvo algunas excepciones por ley, el transporte de carga entre puertos nacionales está reservado sólo a las naves de bandera chilena. Esto ha evitado que los

⁶² <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>

dueños de la carga accedan a tarifas más competitivas que podrían ser ofrecidas por buques de bandera extranjera navegando en aguas chilenas (incluidos aquellos de propiedad de Navieras chilenas).

Solución: Levantar la restricción legal que prohíbe el cabotaje marítimo de pasajeros y cargas a naves extranjeras con las debidas precauciones en cuanto a seguridad del servicio y tratamiento tributario.

Efecto deseado: Permitir una mayor competencia en este mercado creará oportunidades para menores tarifas, incentivando así un mayor uso del mar como vía de transporte

Análisis de los posibles efectos en controversia⁶³:

Seguridad Nacional: La apertura total del cabotaje tiene dimensiones que afectarían potencialmente la seguridad nacional, ya que naves con tripulación y bandera extranjera podrán recorrer costas que estratégicamente son vitales para la defensa nacional. Asimismo, los marinos mercantes que participan del cabotaje nacional por ley, son reservistas de la Armada.

Se pierde la participación de los marinos mercantes chilenos, creando cesantía estructural en el sector (⁶⁴20 mil directamente). La apertura del cabotaje genera Interés de armadores por contratar mano de obra extranjera, menos calificada, sin necesidad de asumir costos previsionales o de imposiciones de sus tripulaciones.

⁶³ Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López

⁶⁴www.anagena.cl

Crisis de las escuelas formadoras de tripulantes: La falta de visión estratégica causara el estancamiento y desaparición de la Marina Mercante. a diferencias de países como Perú, Filipinas o China que exportan a sus marinos.

Distorsión del mercado: Se producirá una competencia desleal por parte de las grandes multinacionales del transporte frente a los pequeños operadores nacionales.

3.10.7 Medidas 23, 24,26 Calidad y competitividad de la logística



Puntos 23, 24 y 26 pretenden mejorar la calidad y competitividad de la logística, se autorizará la operación de transportistas multimodales de carga (con responsabilidad entre origen y destino de las mismas), se permitirá la instalación de almacenes extra portuarios fuera de las zonas jurisdiccionales de aduana (para reducir los costos

logísticos y descongestionar carreteras) y se fomentará la eficiencia de los trámites aduaneros autorizando la operación de intermediarios de carga.⁶⁵

Medida N °23. Almacenes Extra Portuarios

Problema: Actualmente se restringe el almacenaje aduanero de carga de importación sólo a almacenes ubicados en puertos o a almacenes extra portuarios ubicados dentro de la zona jurisdiccional de la Aduana por donde ingresó dicha carga. Esto aumenta el flujo de camiones en ciudades portuarias y carreteras, induce ineficiencias logísticas y encarece el transporte del comercio exterior nacional.

Solución: Como parte de la modernización de Aduanas, a cargo del Ministerio de Hacienda, permitir a ese servicio autorizar la instalación de almacenes extra-portuarios en jurisdicciones Aduaneras diferentes de aquellas por las que ingresa o sale la mercadería, permitiendo una mayor eficiencia logística y descongestión.

Efectos deseados: Se crearán condiciones para una disminución del flujo de camiones en ciudades portuarias y carreteras, para la reducción de costos logísticos, permitiendo el

⁶⁵ <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl>

transporte de carga más directamente hasta los principales centros de producción y consumo.

Análisis de los posibles efectos en controversia⁶⁶:

Integración Vertical más grande de toda la cadena logística, provocando una concentración económica, sólo en los grandes Operadores Multimodales, que conllevaría a un oligopolio. Esto distorsionaría una competencia real, existente y sin restricción para que entren nuevos inversionistas.

Instalaciones de grandes AEP (Almacenes Extra Portuarios) de importación en Santiago, causaría atochamiento innecesario de camiones en rutas hacia Valparaíso y San Antonio y congestión vehicular y mayor polución en las vías de la capital.

Pérdida de empleos en el sector portuario, almacenista, empresas de servicios y extra portuarios de ciudades puerto.

Perdida de la inversión de empresas del sector marítimo, Banca y Estado.

⁶⁶ Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López

Disminución en las fiscalizaciones sanitarias, legales y tributarias y otras que se realizan hoy dentro de la jurisdicción portuaria.

Mayores costos: Oligopolios de por sí llevan a posiciones de competencia desleal y luego a sobreprecios. Además, hoy AEP (Almacenes extra portuarios) funcionan como parte de las líneas logísticas portuarias y su traslado aumentará costos traspasándolos a los usuarios.

3.10. Acción N° 24 Trámites aduaneros

Problema: Los trámites Aduaneros sólo pueden ser realizados por Agentes de Aduana, cuya cantidad es restringida por cupos establecidos. Esto limita la competencia y evita que intermediadores de carga, como los Freight-Forwarders. ⁶⁷(Que controlan más del 70% del comercio marítimo mundial) puedan operar ante Aduanas. ⁶⁸

Solución: Autorizar la operación de intermediarios de carga ante Aduanas, como parte de la modernización de ese servicio.

Efectos Deseados: La propuesta genera mayor competencia en el mercado generando condiciones para una baja de tarifas y un servicio más expedito y simple.

⁶⁷ www.mundomaritimo.cl

⁶⁸ <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>

Análisis de los posibles efectos en controversia⁶⁹:

Cambio de foco: La responsabilidad ya no estará en la seguridad fiscal y sanitaria. La certeza jurídica y la responsabilidad ante el mandatario. Si no solo en la rapidez de la carga.

Perdida de participación: Se pierde la participación de una persona natural, independiente que actúa como pre fiscalizador, ministro de fé, que cautela la seguridad y el patrimonio fito y zoo sanitario del país, y que aplica la certeza jurídica en la determinación de la carga impositiva.

⁶⁹ Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López

Concentración del negocio en pocas multinacionales. Competencia desleal en términos de recursos, pago de tributos. Patentes y otros. Distorsión del mercado como ha ocurrido en EEUU, Nueva Zelanda etc.

Las tarifas no necesariamente bajaran: Menos actores augurará menor control del mercado y alza de precios.

Centralización: Mayoría de Freight Forwarders tienen oficinas sólo en Santiago, afectando la productividad en regiones.

3.10.9 Acción N° 26 Transportistas multimodales

Problema: A pesar de estar creada la figura del Operador de Transporte Multimodal (OTM) en el Código del Comercio, no existe aún un registro nacional para dichos operadores según lo establece la ley. Se impide así que existan actores que tomen la responsabilidad por la carga a lo largo de toda la cadena logística entre origen y destino,

con los beneficios de mayor fluidez en el comercio, mayor seguridad para las cargas y mayor eficiencia a las exportaciones que ello significaría.⁷⁰

Solución: Autorizar la operación de Transportistas Multimodales de carga, con responsabilidad por la carga encomendada a lo largo de toda la cadena logística entre origen y destino.

Efecto deseado: OTM (Operarios Transporte Multimodal) toman responsabilidad por la carga que se les encomienda en toda la cadena logística, dando mayor fluidez, seguridad y eficiencia en las exportaciones.

Análisis de los posibles efectos en controversia⁷¹:

Concentración excesiva de toda la cadena logística en 3 ó 4 grandes grupos económicos, con los consiguientes peligros que conlleva para la competencia y la generación de oligopolios.

⁷⁰ <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>

⁷¹ Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López

Pérdida de empleos entre transportistas, almacenistas, auxiliares aduaneros, navieros nacionales, estibadores y los participantes intermedios de la cadena en las principales ciudades puertos del país.

Arbitrariedad en precios Al controlarse el mercado, se fijan tarifas sin mayor regulación, como ya ocurre con ciertos cobros unilaterales por parte de las navieras y terminales, los mismos que controlarían el sistema del Comex con la figura de los OTM⁷². Los costos finales de estos incrementos se aplicarían en los usuarios, sean exportadores o importadores.

Relativización del control aduanero En este enfoque, primaría la rapidez y facilitación en la entrega de carga, no necesariamente la agilización, perdiéndose la facultad aduanera con las ya descritas consecuencias de la seguridad nacional, sanitaria, tributaria y económica.

3.10.10 Acción N° 25 Transporte Terrestre

⁷² Operadores de Transporte Multimodal



El punto 25 para el transporte terrestre, se contempla la generación de una red de 700 kilómetros de caminos productivos y la revisión de ciertas normas técnicas relativas al transporte de carga (entre ellas, permitir el uso de neumáticos de doble ancho).⁷³

Problema: Hay normas de vehículos de transporte de carga que están desactualizadas en comparación con otros países y nuevos avances tecnológicos, llevando a una pérdida en productividad y mayores costos de transporte.⁷⁴

Solución: Revisar ciertas normas técnicas relativas al transporte de carga, en particular, el uso de neumáticos de doble ancho y los permisos especiales para operaciones con vehículos de carga que excedan los límites máximos.

Efectos deseados: Se revisará la norma técnica, permitiendo aprovechar nuevas tecnologías, aumentando la productividad y eficiencia.

⁷³ www.impulsocompetitivo.gob.cl/

⁷⁴ <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>

Análisis de los posibles efectos en controversia⁷⁵:

La integración vertical propuesta también afecta al rubro transportista, generando la paulatina desaparición de los más de 30mil pequeños empresarios que poseen sólo el 1 a 5 rodados.

La medida pasa por alto una solución que deberá plantearse: un necesario reenfoque del ministerio de transporte, hoy sólo preocupado del transporte de pasajeros y no del transporte de cargas

Las empresas del rubro hoy están profesionalizándose , certificándose con normas chilenas ISO, aplicando GPS a sus flotas y capacitando a sus conductores, inversión que se pone en riesgo con la distorsión de mercado que se producirá.

Falta de fiscalización Esta debe enfatizarse, por parte del SII, Dirección del Trabajo, Carabineros y Transportes

Poca regulación de Cobros Debe regularse el cobro diferenciado de peajes (horarios peaks y fin de semana) y el precio del diesel entre otros, cuya inestabilidad pone en crisis al rubro.

Tramitación excesiva en vialidad para los permisos de sobredimensiones en altura.

⁷⁵ Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López

3.10.11 Acción N° 27 Aduana



Se implementarán mejoras de procesos para lograr un servicio más ágil, que facilite los trámites de importación y exportación⁷⁶

Problema: Existen procedimientos aduaneros que se podrían modernizar y optimizar para ofrecer un mejor servicio y así favorecer el comercio exterior.

Solución: Como parte del plan de modernización de Aduanas, y los avances contemplados en el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), se realizará una modernización del servicio, considerando medidas tales como: recuperación del documento “Conocimiento de Embarque” por parte del naviero, acortar desde 90 días el plazo de presunción de abandono de contenedores, estudiar ciertas aperturas de glosas aduaneras para ciertos productos, extender plazos para ciertas admisiones temporales.

⁷⁶ <http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>

Efectos deseados: Se implementarán mejoras de procesos para lograr un servicio más ágil, que facilite los trámites de importación y exportación.

Análisis de los posibles efectos en controversia⁷⁷:

La solución y diagnóstico en este punto revela que no exista un plan de modernización de Aduanas ni política sectorial, por parte de Hacienda, para el sector aduanero.

El concepto de facilitación pretendido por los autores de la agenda se contrapone a la agilización, concepto que equilibra la eficiencia que debe tener un sistema aduanero pero sin olvidar sus funciones normales. Esto, en suma debilitaría aún más la fiscalización de las mercancías por parte del servicio.

Desconocimiento del reconocimiento y calificación internacional del sistema Aduanero chileno, cuyo 99% de las tramitaciones hoy se hace efectivamente de manera electrónica.

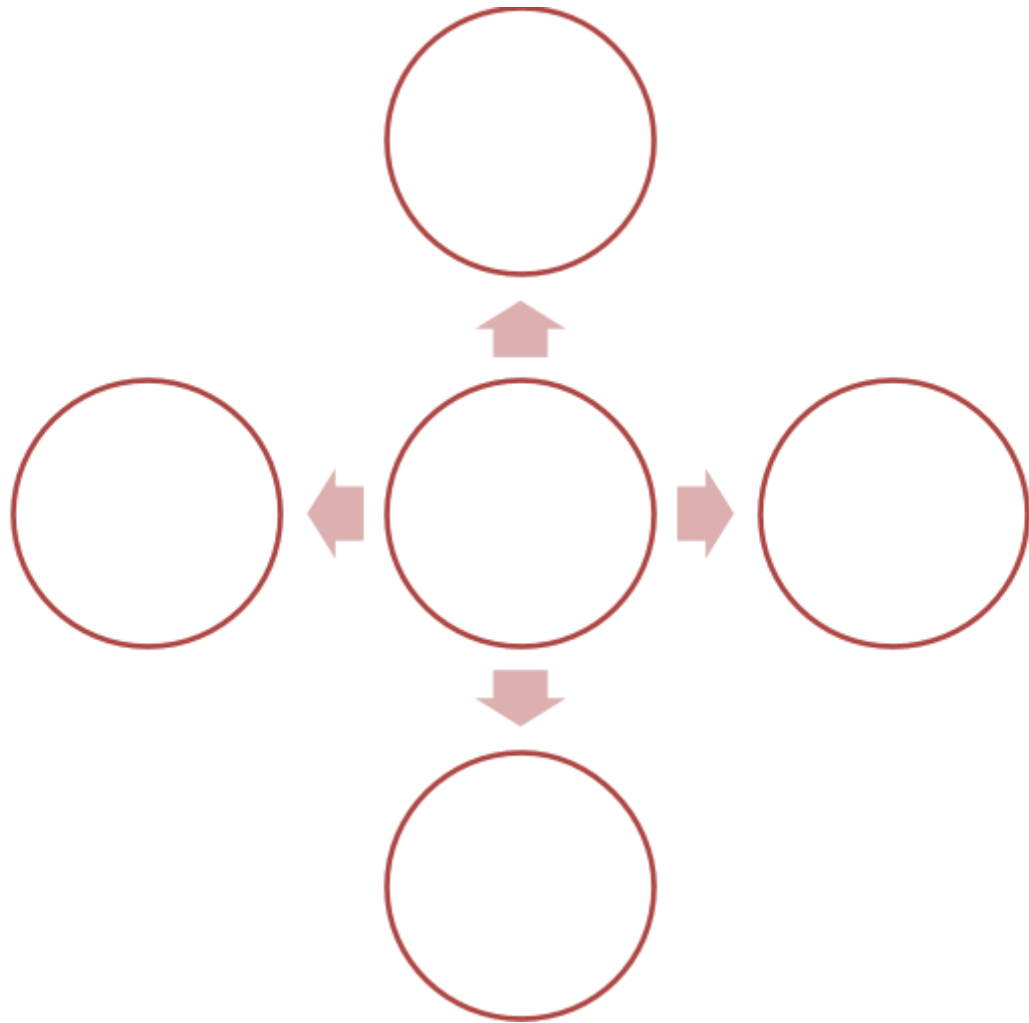
⁷⁷ Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López

3.11 Cuadro de Análisis Medida y Controversia.

Nº Acción	Descripción	Efectos en controversia
18	Se levantará la restricción legal que prohíbe el cabotaje marítimo de pasajeros y cargas a naves extranjera	*Seguridad Nacional *Se pierde participación de Marineros mercantes *Distorsión del mercado
23	Se permitirá que el Servicio Nacional de Aduanas pueda autorizar la instalación de Almacenes Extra-Portuarios en jurisdicciones aduaneras diferentes a la zona de puertos.	*Integración Vertical *Instalación de AEP *Pérdida de Empleos *Disminución de fiscalización Sanitaria
24	Se autorizará la operación de intermediarios de carga ante el Servicio Nacional de Aduanas.	*Cambio de Foco *Perdida de Participación *Concentración del negocio *Centralización *Alza de tarifas
25	Se revisará la normativa técnica relativa al Transporte de Carga	*Integración Vertical *Falta de Fiscalización *Poca regulación de cobros Tramitación *Excesiva
26	Se autorizará la operación de Transportistas Multimodales de carga,	*Concentración de la cadena logística *Pérdida de empleos *Arbitrariedad en Precios *Relativización del control Aduanero

27	Modernización del Servicio, como: recuperación del documento “Conocimiento de Embarque”, acortar desde 90 días el plazo de presunción de abandono de contenedores y extender plazos para ciertas admisiones temporales.	*Desconocimiento de la calificación internacional *debilitación de la fiscalización
----	---	--

3.12 Principales Actores en controversia:



Agentes de aduanas: ANAGENA (Asociación de Agentes de Aduana).

Transportistas: ALOG Chile (Asociación logística, Operadores Logísticos y Forwarders).

Trabajadores portuarios: Gremios Transportistas.

Comunidad: Población de los Principales Puertos del país.

3.12.1 ¿Dónde surge la controversia?

Tras el lanzamiento de la Agenda de Impulso Competitivo propuesta por el gobierno que congregó más de 150 Empresarios, Líderes Gremiales y Académicos, agrupados en 10 comisiones que identificaron más de 300 problemas, los cuales acordaron 50 medidas para alcanzar el desarrollo del país. A continuación se observan las posturas de los principales actores del comercio exterior.

Posturas adoptadas por los principales actores frente a la propuesta del Gobierno AIC⁷⁸.

3.12.2 ⁷⁹Agentes de Aduanas:

Los dirigentes de la Asociación Nacional de Agentes de Aduanas, y su director Allan Smith formaron parte de la mesa de trabajo implementada por el Gobierno, describen que la finalidad de las medidas es mejorar la logística portuaria de Chile debido a la

⁷⁸ Agenda de Impulso Competitivo

⁷⁹ Fuente: ANAGENA Asociación Nacional de Agentes de Aduana Cámara Aduanera de Chile.

bajísima calificación obtenida por el informe emitido por el Banco Mundial Logistic Performance Index, pero que estas medidas producen el efecto contrario a su finalidad.

Dentro de las medidas en las que convergen los Agentes de aduanas, su principal preocupación se refiere a los puntos 24 y 26 de la agenda, que autorizan la operación de otros intermediarios de cargas ante aduanas y el ingreso de Transportistas Multimodales Internacionales.

Según la Asociación Nacional de Aduanas las medidas llevarían a la centralización de actividades, es decir que los grandes Transportistas Internacionales, Freight Forwarders y Compañías Navieras, terminarán dominando la actividad Aduanera, donde pequeñas conglomeraciones adquirirán un alto poder de negociación y determinación proporcionando un alza en los precios, ocasionando un efecto contrario a la finalidad de la agenda.

A juicio de los Agentes de Aduana el ingreso de las multinacionales también afectaría la seguridad fitosanitaria y la recaudación tributaria que se realiza gracias a la información estadística aportada por los agentes de aduanas. Dentro de los roles de los Agentes de Aduana está la de fiscalización, ya que tienen que velar para que los productos tengan la aprobación de autoridad sanitaria, del Instituto de Salud Pública, del servicio Agrícola para proteger la salud de la población y el patrimonio Fitosanitario, labor que sería entregada a terceros, donde se correría un riesgo inherente.

⁸⁰Otro punto que destacan los Agentes de Aduanas es que gran parte de las declaraciones que generan los Agentes de Aduanas se emiten las estadísticas nacionales, que son las utilizadas por el Banco Central y el Ministerio para su análisis, donde de estas mismas declaraciones se recauda actualmente en el país más de 11mil millones de dólares, que representan un tercio de los ingresos tributarios de Chile que quedarían en manos de terceros lo que genera un riesgo tributario importante.

Respecto al punto 23 de la agenda que permite la instalación de Almacenes Extra Portuarios en jurisdicciones aduaneras diferentes con la finalidad de aumentar la eficiencia logística y descongestión, los Agentes Aduaneros creen que la medida permitirá la concentración de la carga en Santiago.

3.12.3 Transportistas internacionales y Compañías navieras:

Siendo parte de la mesa de trabajo del gobierno para la implementación de la Agenda de Impulso Competitivo los Empresarios Transportistas y Compañías Navieras adoptaron su postura frente a las medidas.

Argumentando que por ser una agenda de competitividad y que esta medida debe ser aplicada lo antes posible, el apoyo de los principales empresarios de distintos sectores ligados a la Cámara Marítima como Compañías Navieras y Transportistas Internacionales no se hizo esperar.

⁸⁰ Asociación Nacional de Agentes de Aduana

A su juicio el punto 23 de Almacenes Extra Portuarios, re afirma las actuales y futuras operaciones realizadas por las grandes empresas privadas y Compañías Navieras que argumentan que gran parte de las cargas almacenadas en el puerto no se quedan en el puerto si no que van a depósitos particulares que son propiedad de las principales Compañías Navieras, lo que originaría un control más expedito de las cargas en las cercanías de las instalaciones de las empresas lo que influiría en la disminución de los costos.

El punto 18 sobre levantar la restricción legal que prohíbe el cabotaje marítimo y aéreo a vehículos extranjeros de pasajeros y cargas, los empresarios manifiestan que dicha apertura mejorara el intercambio del país permitiendo el movimiento de cargas entre diferentes países así lo menciona el gerente general de mediterránea Shipping MSC ⁸¹ Ricardo Kemplau quien afirma “Actualmente no podemos mover carga boliviana desde Arica a Valparaíso, porque la ley actual lo prohíbe e inhabilita la posibilidad de moverla posteriormente desde Valparaíso a Japón u otro destino, lo que favorecería nuestro rubro”.

Sin duda los principales empresarios están de acuerdo con la agenda implementada por el Gobierno, que permitirá llegar a competir con mercados mundiales.

⁸¹ www.empresaoceano.cl

3.12.4 Trabajadores portuarios y coordinadoras de defensa de ciudades puertos.

Con una totalidad de 8 gremios entre ellos Congemar⁸², Asonave⁸³, Anfach⁸⁴, Sintaach⁸⁵,⁸⁶Anagena, la Federación Regional de Dueños de Camiones, Sindicato de oficiales de la Marina Mercante de Chile y la Cámara Aduanera, entre otras organizaciones concuerdan en la eliminación y paralización de las 6 medidas propuestas por la Agenda de Impulso Competitivo, los puntos 18, 23, 24, 25, 26 y 27.

Sin duda el tema central para los trabajadores portuarios es el inminente desempleo que originaría la puesta en marcha de la Agenda de Impulso Competitivo, que provocaría la

⁸² Confederación Nacional de Gente de Mar

⁸³ Asociación Nacional de Agentes de Naves AG

⁸⁴ Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile AG

⁸⁵ Sindicato Nacional Interempresas de Trabajadores de Agencias de Aduanas de Chile

⁸⁶ Asociación Nacional de Agentes de Aduana AG

centralización, concentración y monopolización de las actividades económicas del Comercio Exterior y la consecuente cesantía global en las ciudades puertos. Sólo en la V Región se verían afectados 17.000 empleos.

Sin duda la medida sobre el Transporte Multimodal que generaría el control de toda la cadena logística en manos de las grandes empresas perjudicaría a las pequeñas y medianas empresas camioneras y trabajadores portuarios, tales como estibadores y mercantes que verían reducido al mínimo sus actividades laborales, lo que repercutirá en un aumento de la cesantía.

3.12.5 Apertura del cabotaje y la Marina Mercante

Con preocupación recibió el sector naviero con la nueva propuesta de abrir el cabotaje o transporte marítimo a empresas extranjeras. Algo que hoy está reservado a la Marina Mercante nacional, en la Asociación Nacional de Armadores gremio que representa a la industria naviera local el anuncio fue recibido con sorpresa.

⁸⁷A juicio de los Armadores abrir el cabotaje a los extranjeros pondría en peligro una floreciente industria que se ha desarrollado con fuerza, principalmente en el sur de Chile, donde desde Puerto Montt al sur, donde operan más de 160 naves Mercantes que atienden toda la conectividad de transporte de, cargas, pasajeros, transporte y turismo,

⁸⁷ ITF (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

con aproximadamente unos 4 millones de pasajeros y 7 millones de toneladas de carga anuales.

El cabotaje mayor que es el transporte de cargas a granel, líquidos y sólidos donde se movilizan alrededor de 10 millones de toneladas en buques nacionales, para la distribución de combustible y carbón entre otros.

Esta medida de la agenda de impulso competitivo, según ITF (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte) dejaría a un gran número de trabajadores mercantes cesantes. Según los trabajadores Mercantes, la propuesta del Gobierno va en contra de la tendencia mundial porque el cabotaje está protegido en la mayoría de los países. Además se suma el valor estratégico de la marina mercante y el riesgo de la entrega del How Know del gremio nacional.

3.12.6 Comunidad

Ante la eventualidad de la puesta en marcha de la Agenda de Impulso competitivo, la comunidad se ve afectada al menos en dos medidas, 23 y 24 respecto a las modificaciones para las empresas con Almacenes Extra Portuarios y a la intención de cerrar las Agencias de Aduana ya que gran parte de los trabajadores de Agencias de Aduanas y Almacenes Extra Portuarios son habitantes de la zona de Valparaíso los que verían amenazada su fuente laboral y por consiguiente el empeoramiento de su calidad de vida.

Sin duda el desempleo provocado por estas medidas provocaría un aumento de la cesantía en la región.

⁸⁸Por otra parte “si se permite que las empresas extra portuarias puedan funcionar en Santiago, hoy por ley sólo pueden hacerlo en Valparaíso, obviamente que muchas de estas empresas cerrarán y se trasladarán a la Región Metropolitana, que es donde se encuentra el principal centro de consumo, evitando tener que hacer los trámites en la ciudad puerto, lo que obviamente también significa un masivo desempleo”

⁸⁸ www.camaraaduanera.cl

Capítulo IV

“PROPUESTAS Y SOLUCIONES”

4.0 Soluciones a la Agenda de Impulso Competitivo (AIC).

El presente capítulo tiene como finalidad proponer posibles soluciones a la Agenda de Impulso Competitivo, haciendo hincapié en sugerir un perfeccionamiento, basado en la información actualizada de la realidad del sector. Cabe destacar que actualmente la

Agenda de Impulso Competitivo se encuentra paralizada, hasta que el estado revise el estudio realizado por la Facultad de Ingeniería Civil Industrial ICI de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

4.1 Medida N° 23 AIC Almacenes Extra portuarios. Más Opciones

Mantener los AEP⁸⁹ en las jurisdicciones Aduaneras correspondientes a cada puerto.

Sin duda los Almacenes Extraportuarios (AEP), son una respuesta segura y eficaz de almacenamiento auxiliar para las operaciones de los terminales portuarios de Valparaíso, San Antonio y otras ciudades del país. Cabe destacar que en determinadas temporadas consideradas altas como la frutícola, la estancia de los AEP en los puertos aumentarían la capacidad de los puertos en un 20%⁹⁰ liberando espacio valioso destinado a Pre-Stacking⁹¹ de carga de exportación mejorando así la atención de las naves, generando una optimización del uso de los espacios. Gracias a su cercanía con los puertos, representan la mejor alternativa costo-eficiencia.

La posible llegada de barcos Postpanamax a la costa oeste sudamericana buques de hasta 8000 TEUs que significarían un movimiento promedio de 3000 a 4000 contenedores,

⁸⁹ Almacenes extraportuarios.

⁹⁰ Informe sobre la competitividad AIC PUCV noviembre 2011

⁹¹ Centro de o acopio de contenedores para su posterior embarque.

por ende este elevado movimiento de contenedores requerirá de espacio necesario dentro del terminal lo que requeriría del potencial uso de los AEP

Se debe considerar de necesidad por parte de las comunidades portuarias, tanto de San Antonio y Arica, el perfeccionamiento de las zonas logísticas portuarias incluyendo los servicios AEP, de manera de permitir la optimización de la sinergia entre las ciudades puertos, parques industriales mejorando la eficiencia no solo de los almacenes si no que del comercio exterior chileno.

También, debemos destacar que no se realiza un estudio profesional, sobre el impacto que provocaría trasladar los AEP a las ciudades periféricas de Santiago, las que presentan los índices más altos de contaminación (Pudahuel y Cerro Navia), altos niveles de congestión vehicular y presiones para el uso del suelo habitacional.

La puesta en marcha de esta medida y si se diera la posibilidad de utilizar AEP en Santiago generaría un aumento del número de contenedores vacíos en Santiago y por ende si las Navieras ya incurren en costos extras por la logística de vacíos, con mayor razón se generará un panorama de sobre stock en sus depósitos de Santiago, y por consiguiente deberá viajar un flujo mayor de contenedores vacíos entre Santiago y los puertos.

La solución radica básicamente en mantener los AEP en su Jurisdicción Territorial Aduanera correspondiente a cada puerto, asegurando la eficiencia de estos para el sistema portuario, fomentando el crecimiento del sistema portuario y así el fortalecimiento del comercio exterior chileno. Además este tipo de cambios deben ser realizados en base a leyes donde se considere la totalidad del sistema.

4.2 Medida N° 24 y N° 27 Trámites Aduaneros. Más competencia; Aduana

De acuerdo a este punto, la mejor solución es mantener la estructura actual, vale decir mantener las funciones del Agente de Aduanas dentro de la cadena logística, ya que actualmente la función Aduanera Integrada ha permitido atender de manera flexible el aumento de las operaciones de comercio exterior, apoyando a los puertos en la agilización de carga de trámite anticipado para las importaciones (reduciendo la permanencia promedio de contenedores en los puertos).

Existe consenso dentro de la Organización Mundial de Aduanas de fortalecer y modernizar la función auxiliar de los despachantes de aduana, apoyando a los gremios regionales y locales en la implementación de mejores prácticas y análisis técnicos que permitan incrementar el valor competitivo de sus servicios, fortaleciendo los activos nacionales de seguridad e ingresos fiscales.⁹²

⁹² www.anagena.cl Asociación Nacional de Agentes de Aduanas.

Más que ahondar en entregar la labor a terceros, se debe profundizar en el trámite aduanero y en la logística de contenedores, es decir perfeccionar la operatoria en los puertos, marítimos, aéreos y terrestres, desde el punto de vista del trámite de despacho aduanero, implementando mas tecnología para la inscripción de retiro directo y programación de atención en puerto mediante una mayor coordinación entre terminales, almacenistas y Agentes de Aduanas.

Sin duda dicha medida debió analizar la eficiencia y competitividad del sector.

4.3 N°25 Transporte Camionero: normas técnicas más modernas; Ley de transporte de carga.

Actualmente la ley existente que regula el sector camionero es la ley 19171, “define a la Empresa Generadora de Carga como aquella que anualmente produce 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o de recepción, y los puertos son considerados como de transferencia de carga”, y por lo tanto no están obligados de acuerdo a lo que especifica esta ley para los generadores de carga

Falencias de la actual ley⁹³

El chofer no sabe con certeza el peso que lleva a la salida del puerto.

No hay iniciativas públicas ni privadas para instalaciones de servicio de pesaje.

Transportistas evitan fiscalización; Multa mínima de \$ 67.654

⁹³ Informe sobre la competitividad AIC PUCV noviembre 2011

Alto grado de informalidad en la contratación de servicios.

En este sentido debemos modificar la actual ley o generar una nueva ley de transporte donde se consideren:

Fiscalización de contratos en la industria, ya que el no supera el 60%.

Profesionalismo de los Conductores

Asociatividad y registro de Camiones activos en labores en Registro Civil.

Regulación de tarifas

Protección frente al alza de los combustibles, IPC e índice de costo de transporte.

4.4 N° 26 Transportistas Multimodales Nueva Modalidad de Logística.

El Transporte Multimodal corresponde al transporte de mercancías, utilizando como mínimo dos medios de transportes diferentes bajo un único contrato de transporte, donde el operador de transporte multimodal se encarga de la mercancía, hasta el punto designado de entrega en otro país.

⁹⁴Pese a sobrecostos y trabas Chile sigue siendo muy competitivo. Aunque otros países latinoamericanos han implementado transporte multimodal, ventanilla única o planes nacionales de logística, nuestro país es hoy más competitivo que la mayoría.

⁹⁴ LPI - Doing Business 2010-2011

Los principales actores apuntan a observar las acciones tomadas por países líderes de la ⁹⁵OCDE, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. En estos países prevalece el mejoramiento de dos variables previas al transporte multimodal:

Modernización de la infraestructura intermodal, para imprimir mayor competencia en todos los modos de transporte (centros intermodales portuarios, ferrocarriles, cabotaje, etc.)

Modernización de las Leyes de Transporte Modal nacional, incorporando a los actores que deben alinearse con la fluidez del transporte intermodal (Puertos, depósitos de contenedores, carreteras, zonas logísticas, etc.).

El transporte multimodal requiere un análisis de política pública con participación de todos los actores, pues cambia reglas operacionales en el ámbito de transporte y en la regulación aduanera. Dado que estos temas son de suma importancia, no se recomienda avanzar en la implementación de esta Ley que otorga nuevas alternativas a los Importadores y Exportadores, mientras no se fortalezcan o estén trazados los planes de modernización en infraestructura, leyes de transporte, ventanilla únicas de Comex y planes nacionales de logística, transporte y facilitación del comercio.

⁹⁵ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

4.5 CONCLUSION

La solución para mejorar la competitividad y las operaciones logísticas, apunta a la formación de una comunidad logística portuaria en Chile conformada tanto por entes públicos como privados entre Municipalidades, Armadas, Asambleas Ciudadanas, Coordinadora de Defensa de Ciudades Puertos y la totalidad de los entes involucrados en el comercio exterior del país. Esta propuesta va más allá de la creación de un organismo especializado como lo es el actual Foro Logístico Puerto de Valparaíso que constituye la primera mesa pública - privado de la industria portuaria chilena, donde los distintos actores de la cadena logística establecen acuerdos y mejoras para aumentar la competitividad del comercio exterior chileno. Esta nueva Comunidad dejaría de lado el concepto técnico implementado por FOLOVAP tomando un giro político social haciendo más participe a la ciudadanía en las futuras decisiones.

Esta nueva comunidad buscaría integrar a la totalidad de los actores, generando así la toma de decisiones más expedita y en vías de fortalecer y mejorar el desarrollo portuario nacional, donde cada uno de los entes sociales, públicos y privados se vea beneficiado frente a nuevas políticas de desarrollo.

Sin duda esta comunidad buscaría analizar punto por punto la agenda, observando si dichas medidas mejoran la competitividad de nuestro país. Observando los posibles efectos negativos, buscando una solución en acuerdo para lograr una solución en vías del desarrollo de cada uno de los actores.

EL ranking⁹⁶ posiciona a Chile en el número 49, donde se identifican problemas logísticos en nuestro país. En este caso la agenda es creada con la finalidad de mejorar la competitividad del país, y mejorar en el ranking mundial. Pero cabe destacar que si bien existen trabas en nuestra cadena logística, también existen indicadores que nos ubican en el primero lugar dentro de Latinoamérica (Doing Business).

El fundamento principal para mejorar la competitividad es el tema de infraestructura portuaria, que nos permitiría seguir siendo el puerto del Océano Pacífico estableciendo nuevas reglas de juego para los dueños de puerto, donde se mejoren las licitaciones de los sitios, que permitan la llegada de barcos con esloras iguales o superiores a 400 mts, siendo barcos que no pueden operar en Valparaíso, lo que dejaría obsoleto a Valparaíso y San Antonio como puertos del Pacífico. Como también la mejorar la efectividad documentaria para los procesos de exportación originando un comercio más expedito y transparente.

⁹⁶ Logistic Performance Index (LPI)

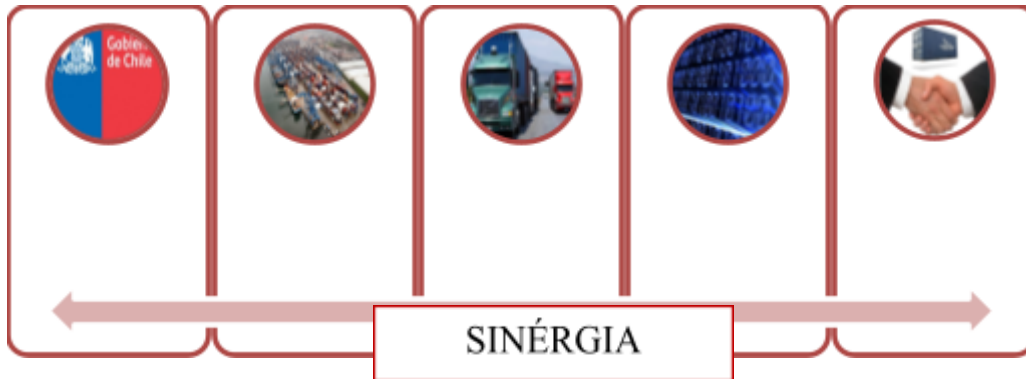
El factor fundamental es sin duda la mejora de los sitios de atraque, para así disminuir la espera de barcos a la gira (al ancla), mejorando y optimizando el uso de los espacios.

Por este motivo se requiere que estas comunidades logísticas, integren conjuntamente una mesa de trabajo donde se debatan abiertamente ideas y proyectos determinando el plan logístico del país a largo plazo.

Estas 6 medidas propuestas por el gobierno en la Agenda de Impulso Competitivo no pueden ser aplicadas sin definir bien las políticas públicas en el ámbito del comercio exterior, portuarias y transporte carretero. Estas medidas no son solo administrativas sino que engloban cambios de leyes que se deben mirar desde un punto de vista macro y definir las desde un punto de vista país, no son medidas de corto plazo y finalmente la más importante conclusión es que traerían una mayor concentración económica quedando el comercio exterior chileno en pocas manos.

Si bien la medida busca generar nuevos cambios, no resulta efectiva al no incorporar medidas de crecimiento en infra estructura y las modificaciones de las leyes mediante la creación de un plan maestro logístico nacional, donde se establezcan pautas a nivel nacional para el desarrollo y la competitividad del comercio.

Comunidad Logística Portuaria



V ANEXO

Marco Teórico

Anexo 1 El Mercado de Agenciamiento Aduanero.

En esta sección se presenta Fuente documental con 26 Agentes de Aduana con mayor participación en el mercado según fuente de Aduana Chilena.

Visitar Nómina de Agentes/ Operadores/ Almacenistas y Couriers.

http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070322/pags/20070322175056.html

Ranking con los Agentes de Aduana de Chile 2010.

Agentes de Aduana
Espinoza Rojas Felipe
Sanchez Gonzalez Estanilao
Stephens Valenzuela Juan Carlos
Lopez Del Fierro Martin
Moya Del Fierro Martin

Moya Mancilla Jorge
Pollmann Claudio
Rossi Soffia Carlo
Fuenzalida Polanco Ricardo
De Aguirre Larenas Eduardo
Bernales Podesta Rildo
Zulueta Govuni Carlos
Jhonson Edmundo
Serrano Solar Felipe
Leon Valenzuela Juan
Hardy Tuddor Iain
Stein Grossman Alvaro
Macowan Rimassa
Pizarro Goicochea
Smith Tapia
Mewea Schnaidt Ricardo
Mewes Schanaidt Marlene
Fernandez Manuel
Stephens Valenzuela Jorge
Rossi Valle Piere
Valdivia Riquelme Juan

Tipo de Operador	Total	% participación
Forwarders	336	33.4%
Proveedores de Nave	112	25.0%
Ag. de Aduana y Expo.	259	11.1%
Ag. de Carga	69	6.9%
Ag. Estiba	54	5.4%
Ag. Nave	50	5.0%
T. Multimodal	37	3.7%
Almacenista	34	3.4%
Lineas Aéreas	29	2.9%
Courier	22	2.2%
Emp. Mudanzas	11	1.1%
Total	1006	

Cantidad de Operadores de la cadena logística de Chile, según fuente Aduana Chile.
www.Aduana.cl ver Nómina de Agentes, Operadores, Almacenistas y Couriers Vigentes.

Arancel de Importación El Arancel de Chile para la importación de mercancías es de un 6% general, se anexa tabla con variación arancelaria años 1970-2012 fuentes ProChile.

Año ⁹⁷	Arancel
-------------------	---------

⁹⁷ Variación Arancelaria Importación, Chile ProChile.

1970	10%
1980	35%
1990	15%
2000	11%
2005	8%
2010	6%
2012	6%

Anexo II Marco teórico

A

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

Marítimas, fluviales y lacustres.

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

Amarradero: Espacio físico designado para el amarre de naves.

Aforo: Actividad que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y Valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarla en la nomenclatura arancelaria y Determinar los gravámenes que le sea aplicable.

Agente de Aduana: Profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.

AIC: Agenda de Impulso Competitivo.

Aduana: Servicio público encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, de intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes.

Agente Transportista: Auxiliar de comercio exterior que se dedica a prestar servicios administrativos y de coordinación de las operaciones de transporte involucradas en la movilización de una carga desde un origen a un destino, contra el pago de honorarios.

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

Admisión Temporal: Ingreso al territorio nacional o al resto del país de ciertas mercancías provenientes del extranjero o de zonas de tratamiento aduanero especial, con

un fin determinado y para ser importadas, reexportadas o devueltas a su lugar de origen dentro de un plazo establecido.

C

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

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

Cabotaje: Transporte por mar de mercancías nacionales o nacionalizadas o la simple navegación entre dos puntos de la costa del país, aunque sea por fuera de sus aguas territoriales, pero sin tocar puerto extranjero

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

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

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

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

Carga de Reembarque: Carga de importación manifestada para el puerto de arribo de la nave, nuevamente embarcada con destino a su puerto de origen u otro puerto.

Carga de Transbordo: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial.

Carga de Tránsito: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros con destino al exterior del país.

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

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

Carga Rodante: Vehículos de transporte de personas o carga, así como equipos rodantes destinados para la agricultura, minería u otras actividades, movilizados por sus propios medios.

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

Cabotaje: Todo transporte de carga entre puertos de un mismo país.

Calado: Es la profundidad sumergida de una nave en el agua.

D

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

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

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

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

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

E

Eslora: Se refiere a la eslora total de la nave tal como figura en el Certificado de Matrícula.

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

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

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

I

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

Incoterms: Conjunto de reglas internacionales uniformes para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional, con objeto de evitar en lo posible las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de dichos términos en países diferentes

M

Mercancía: Todos los bienes corporales muebles, sin excepción alguna o cosa material, cuya producción, transformación, distribución, utilización o venta, es motivo de la actividad o trato mercantil.**Manifiesto de Carga:** Documento que contiene la relación completa de los bultos de cualquier clase a bordo del vehículo con exclusión de los efectos postales y de los efectos de tripulantes y pasajeros, suscrito por el conductor.

Manifiesto Courier: Documento que debe contener la individualización de cada una de las Guías Courier que transporta un vehículo o un mensajero internacional, sea por vía aérea o terrestre, mediante el cual las mercancías se presentan y entregan a la Aduana a fin de acceder al tratamiento courier.

Mercancía: Todos los bienes corporales muebles sin excepción alguna

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

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

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

S

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

T

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

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

V

Valor Aduanero: En las ventas en que no se dan condiciones de independencia, es el precio que se considera podrían alcanzar las mercancías en el momento en que los derechos de Aduana son exigibles y en una compraventa efectuada en condiciones de mercado libre entre un comprador y un vendedor independiente entre sí. En las ventas

que se realizan en condiciones de mercado libre se determina a partir del precio de transacción, esto es, el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando éstas se venden para su ingreso al país.

Valor CIF: Cláusula de compraventa que incluye el valor de las mercancías en el país de origen, el flete y seguro hasta el punto de destino.

Valor FOB: Cláusula de compraventa que considera el valor de la mercancía puesta a bordo del vehículo en el **país de procedencia, excluyendo seguro y flete.**

Z

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

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

Zona Primaria: Espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales, marítimas o terrestres de la movilización de las mercancías; para los efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en él han de cargarse, descargarse o recibirse las mercancías, para constituir, con los demás requisitos y formalidades establecidas, un

acto legal de importación, exportación, tránsito, transbordo, cabotaje o cualquier otra operación aduanera.

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

BIBLIOGRAFIA

www.cepal.org/dnri/ División de recursos naturales e infraestructura 2010.
El trabajo “Competitividad y eficiencia en el transporte terrestre” elaborado por
CEPAL año 2009
División de recursos naturales e infraestructura, CEPAL 2010.
Según datos de la memoria 2008 de la Cámara Marítima y Portuaria

Manifiesto Chile 2020: La Infraestructura de la próxima década”. Ministerio de Obras Públicas 2009.

Ministerio de Obras Públicas Julio del 2009

Según datos de la memoria 2008 de la Cámara Marítima y Portuaria

www.prochile.cl

www.direcon.cl

Memoria Anual AGUNSA 2010 www.Agunsa.com

www.Agunsa.com

LPI - Doing Business 2010-2011

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

Informe sobre la competitividad AIC PUCV noviembre 2011

www.anagena.cl Asociación Nacional de Agentes de Aduanas.

www.camaraaduanera.cl

Confederación Nacional de Gente de Mar <http://www.congemar.cl>

Asociación Nacional de Agentes de Naves AG <http://www.asonave.cl/>

Sindicato Nacional Interempresas de Trabajadores de Agencias de Aduanas de Chile

Asociación Nacional de Agentes de Aduana AG

www.empresaoceano.cl

Reunión departamento de comunicación Cámara Aduanera/ Marcelo López Periodista

<http://www.impulsocompetitivo.gob.cl/>

Connecting to Compete: LPI-2010

www.cerpal.org División de recursos naturales e infraestructura 2010.

Trabajo “Competitividad y eficiencia en el transporte terrestre” elaborado por CEPAL año 2009

Cámara Aduanera de Chile A.G Agosto 2011. Coordinadora de Ciudades Puerto.

División de recursos naturales e infraestructura, CEPAL 2010.

Según datos de la memoria 2008 de la Cámara Marítima y Portuaria

<http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreconomies/chile/>

https://www.tps.cl/prontus_tps_eng/site/artic/20060325/pags/20060325012541.html

<http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/1/42881/P42881.xml&xsl=/Transporte/tpl/plf.xsl&base=/drni/tpl/top-bottom.xsl>

http://www.sice.oas.org/ctyindex/CHL/DIRECON20101_s.pdf

http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070322/pags/20070322175056.html