



LOGISTICA DE EXPORTACION

Fabián Andrés Mejía Espinal
2012

CONTENIDO

- Estudiar los conceptos básicos de la DFI.
- Conocer los procesos logísticos de exportación
- Identificar los actores que intervienen en la cadena de DFI de Exportación

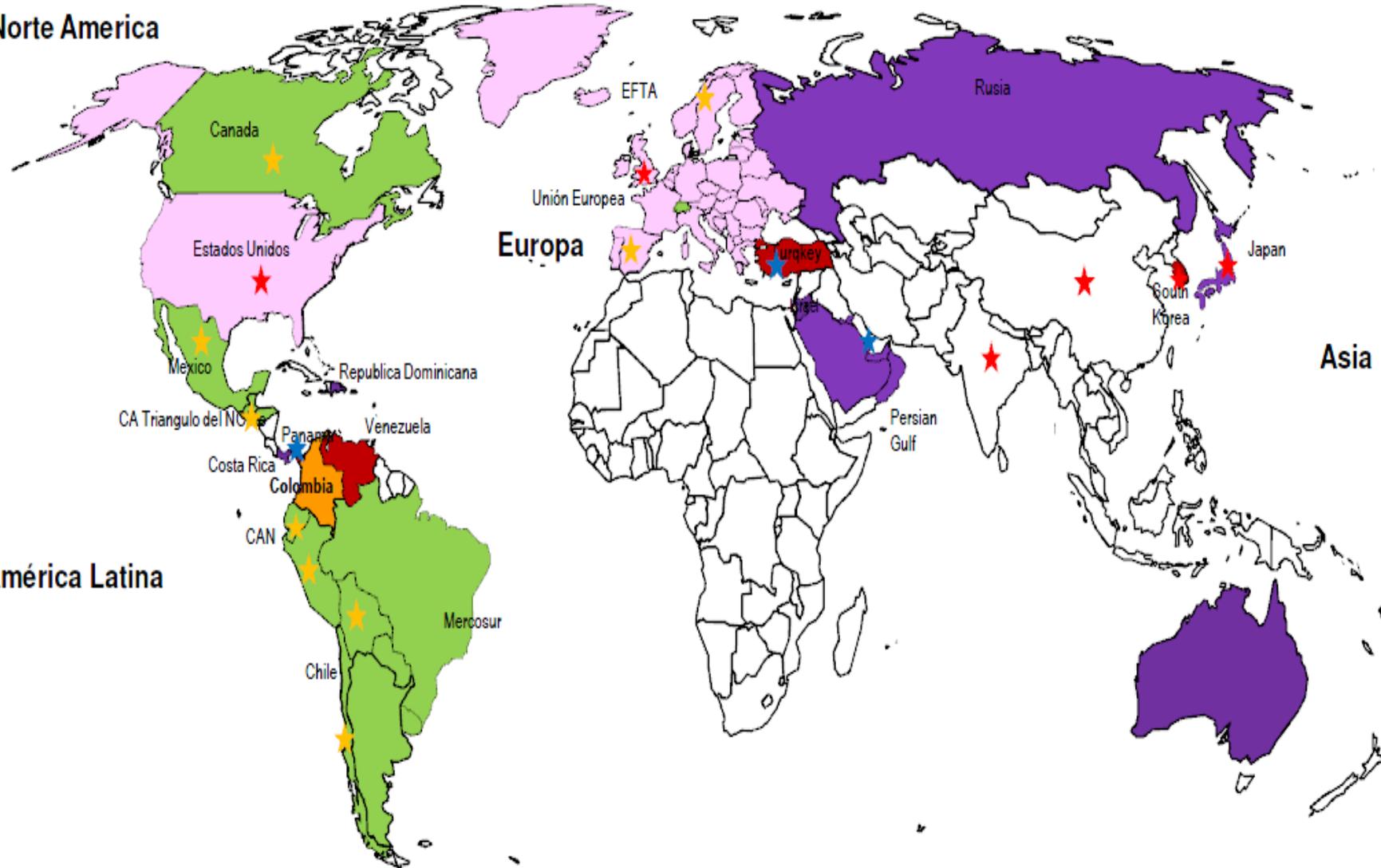
PRODUCTOS COLOMBIANOS PIERDEN COMPETITIVIDAD EN ALGUNOS MERCADOS DEL EXTERIOR.

- RAZONES SEGÚN LA REVISTA DINERO
 - PRECIO
 - OPORTUNIDAD
 - CUMPLIMIENTO
 - CALIDAD

Los 10 errores mas frecuentes en la D.F.I en Colombia:

1. Desconocimientos de los INCOTERMS.
2. Desconocimiento de la información que debe tener un documento de transporte.
3. Desconocimiento del producto que comercian.
4. Limitantes de peso, tipo y consolidación de carga de los contenedores.
5. Embalaje no apropiado para la mercancía.
6. Uso de estibas con tamaños no estandarizados.
7. Desconocimiento de las entidades que intervienen en el transporte marítimo y aéreo
8. Inconsistencia en la información suministrada.
9. Tiempos cortos de exportación.
10. Elección errada de empresas transportadora.

Norte America



América Latina

■ En vigor: CAN, Mexico, Chile, Mercosur, Triangulo del Norte, Canada, Suiza y Liechtenstein

■ Proximos **Estados Unidos**, Unión Europea, Noruega e Islandia

■ En Negociación: Panamá, Venezuela, Corea del Sur y Turquía

■ A futuro: Costa Rica, República Dominicana, Japon, Israel y Australia

★ IIA En vigor

★ IIA Suscritos

★ IIA En negociación

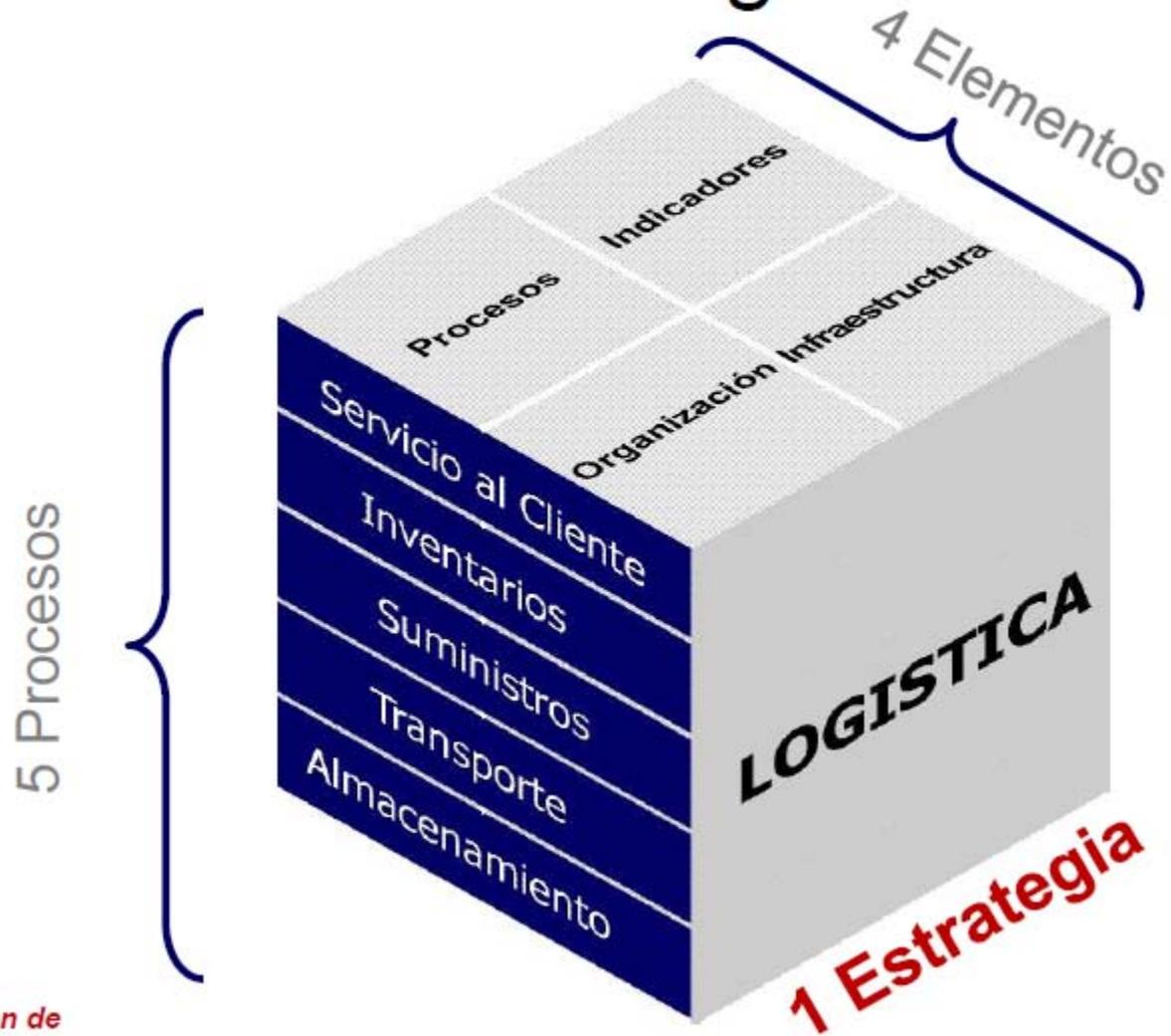
Logística Integral

Se puede definir como el **MACRO- PROCESO** que empieza y acaba en el cliente. Integra todas las funciones y procesos para satisfacer sus necesidades.



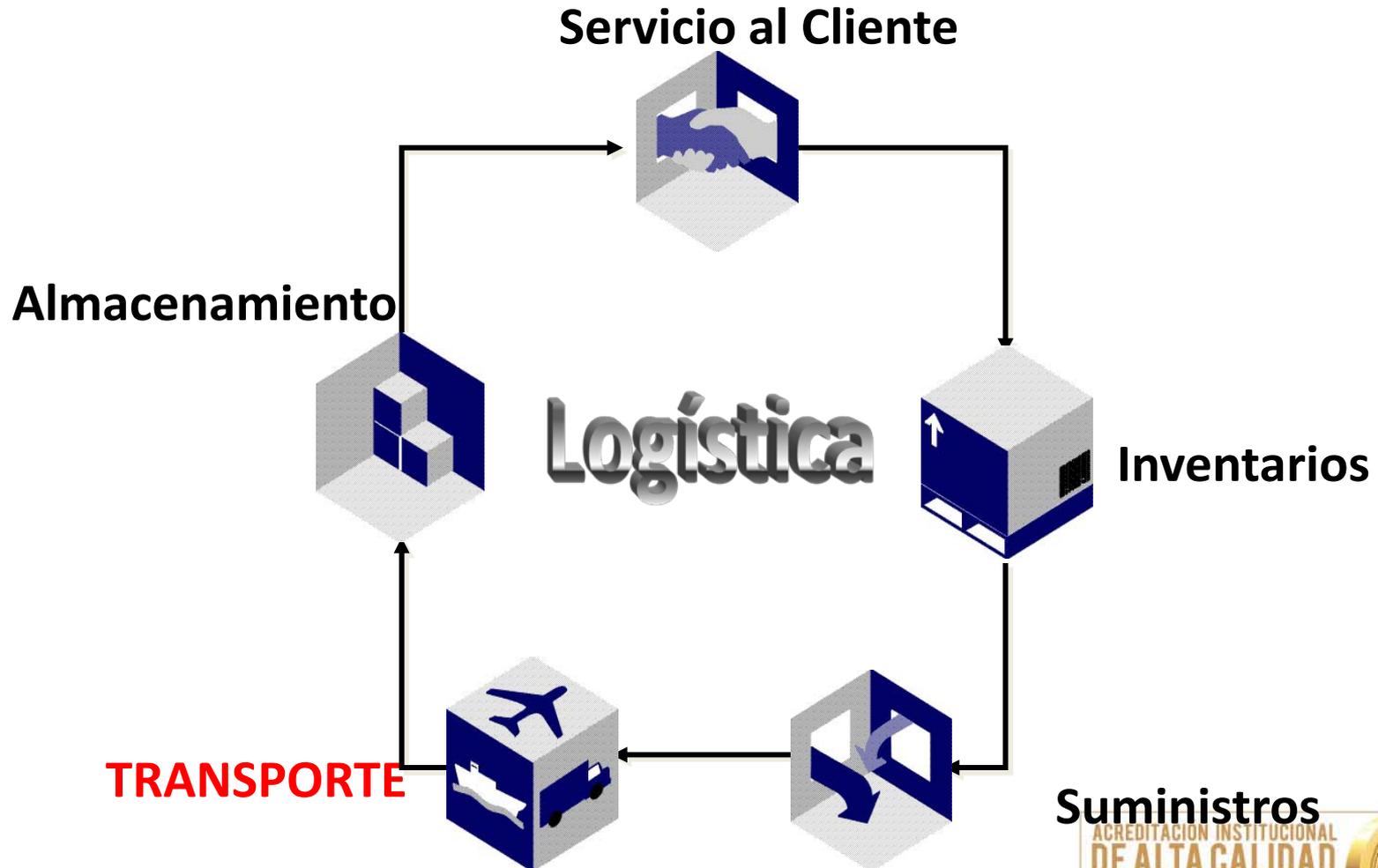
La Visión de procesos en la **Logística** impulsa la excelencia en las operaciones. A través de la mejora de los indicadores de desempeño y la minimización del contenido de trabajo y papelería en estas actividades .

Procesos Logísticos



Visión de
Georgia Institute of Technology

Procesos Logística competitiva



Suministros

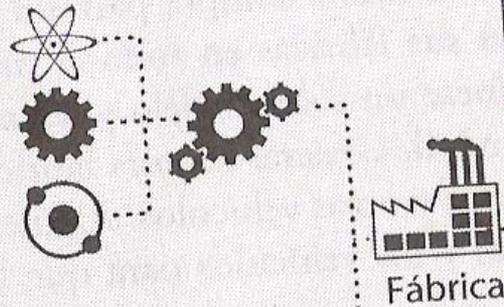
ACREDITACION INSTITUCIONAL
DE ALTA CALIDAD
PRIMERA UNIVERSIDAD PRIVADA
DEL SUROCCIDENTE COLOMBIANO
Resolución 1029 del 17 de mayo de 2010 del Ministerio de Educación Nacional



Logística comercial

Manejo de materiales

Materia prima,
partes y
componentes



Proceso
inicial y/o
creación de
subensambles

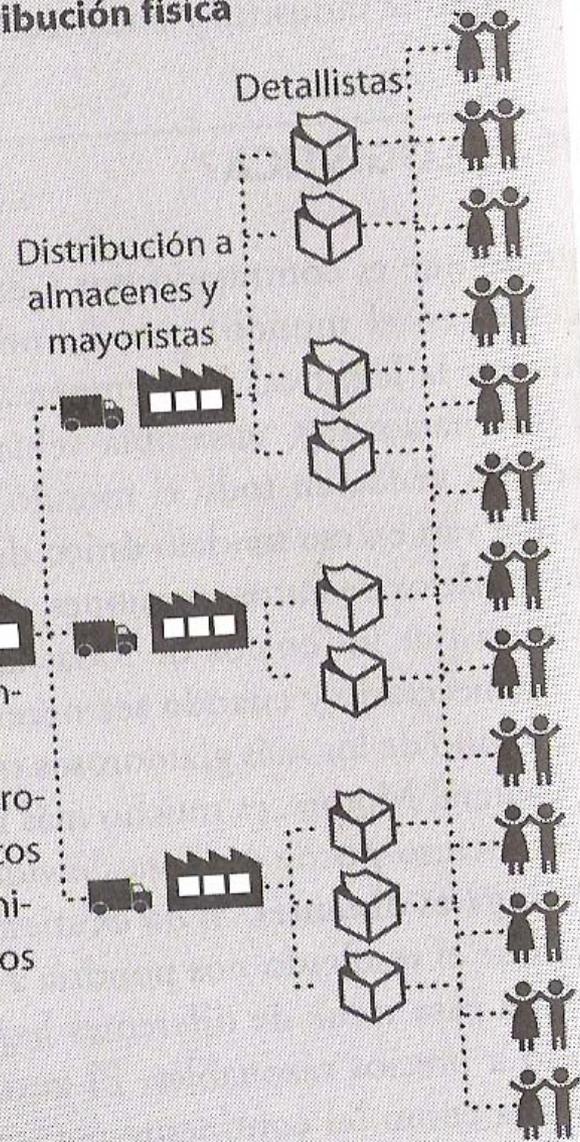
Distribución física

Inven-
tario
de pro-
ductos
termi-
nados

Distribución a
almacenes y
mayoristas

Detallistas:

Clientes



“Logística es hacer que las cosas lleguen a donde necesitan estar.”

Fuente: Long

El principio y el fin de la logística es el Cliente

BAJO **C**OSTO

CAL**L**IDAD

RAP**I**DEZ

FL**E**XIBILIDAD

INTEGRACION

CER**T**IFICACIONES

M**E**DIO AMBIENTE

RECUR**S**O HUMANO



Clasificación de la Logística



Logística de
abastecimiento

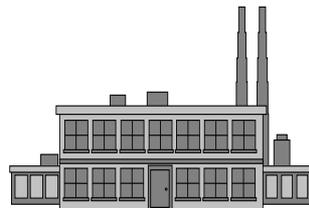
Logística de
Operaciones

Logística de
distribución

LOGISTICA INTEGRAL



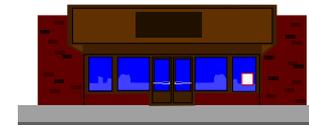
Agricultor



Fabrica



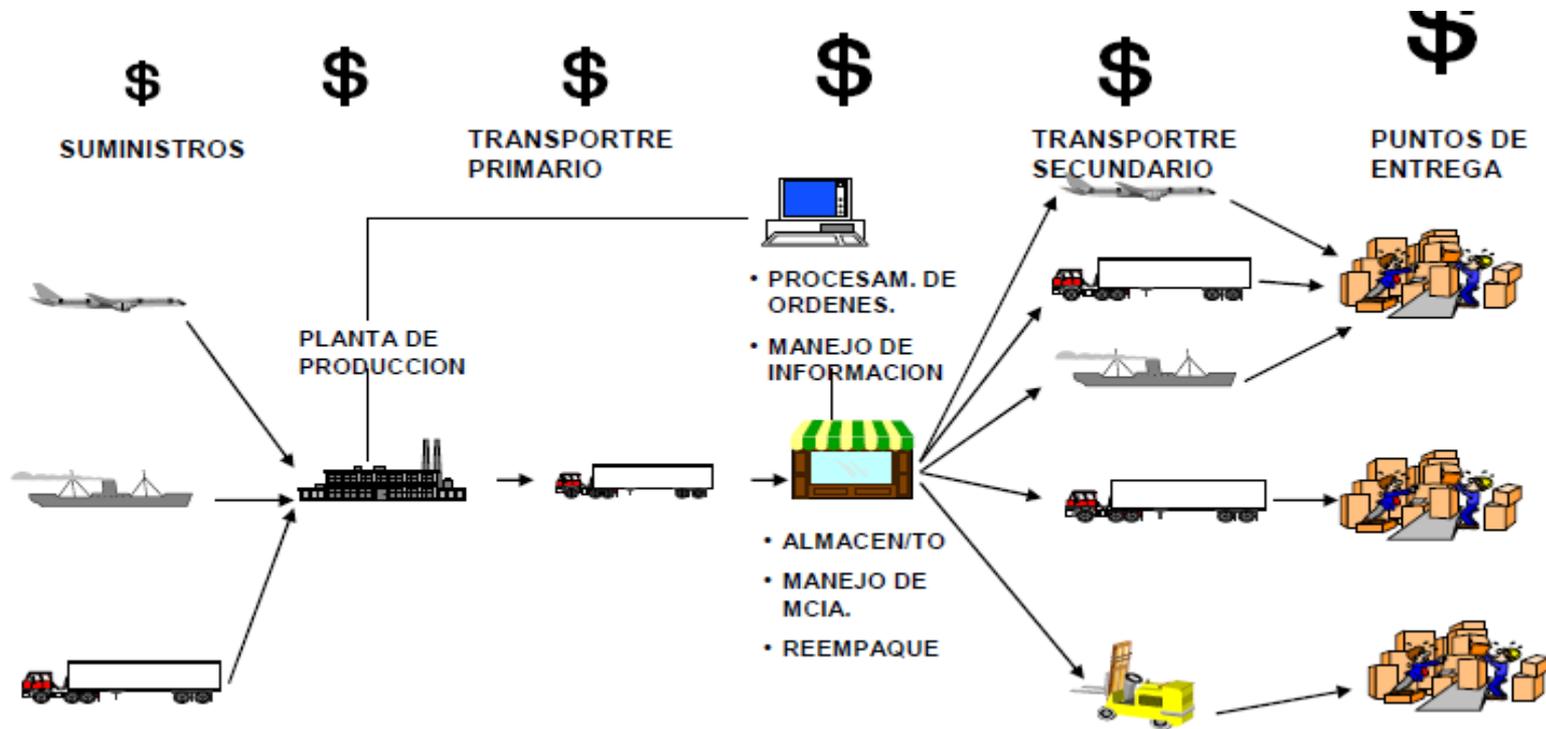
almacenamiento tienda



clientes



El Transporte componente en la Totalidad de la Cadena como Generadora de Valor



La planeación, ejecución y control del transporte se puede traducir en mejores oportunidades para las organizaciones.....

O en su Talón de Aquiles!!!!



LA LOGÍSTICA ES LA ULTIMA FRONTERA DE LA RENTABILIDAD

PETER DRUCKER

TIPOS DE EMPRESAS EN CUANTO A SU NIVEL DE EFICIENCIA LOGÍSTICA

Nivel alto

empresas que invierten en optimizar los diferentes eslabones de la cadena.

Nivel medio

empresas que se empiezan a preocupar por mejorar algunos eslabones de la cadena y gradualmente invierten en algunos procesos.

Nivel bajo

empresas que no conocen o no tienen interés de mejorar los procesos logísticos.



Conjunto de medidas y procesos necesarios para la producción de un bien.

$$\begin{aligned} & \text{CAPACIDAD MAXIMA DE} \\ & \text{PRODUCCION} \\ & - \\ & \text{VENTAS ACTUALES} \\ & = \\ & \text{OFERTA EXPORTABLE} \end{aligned}$$



DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

Son las operaciones necesarias para el desplazamiento de mercancías de un país de origen al país de destino, influido por los diferentes entornos nacionales e internacionales.

GESTIÓN LOGÍSTICA EN LA CADENA DE TRANSPORTACIÓN

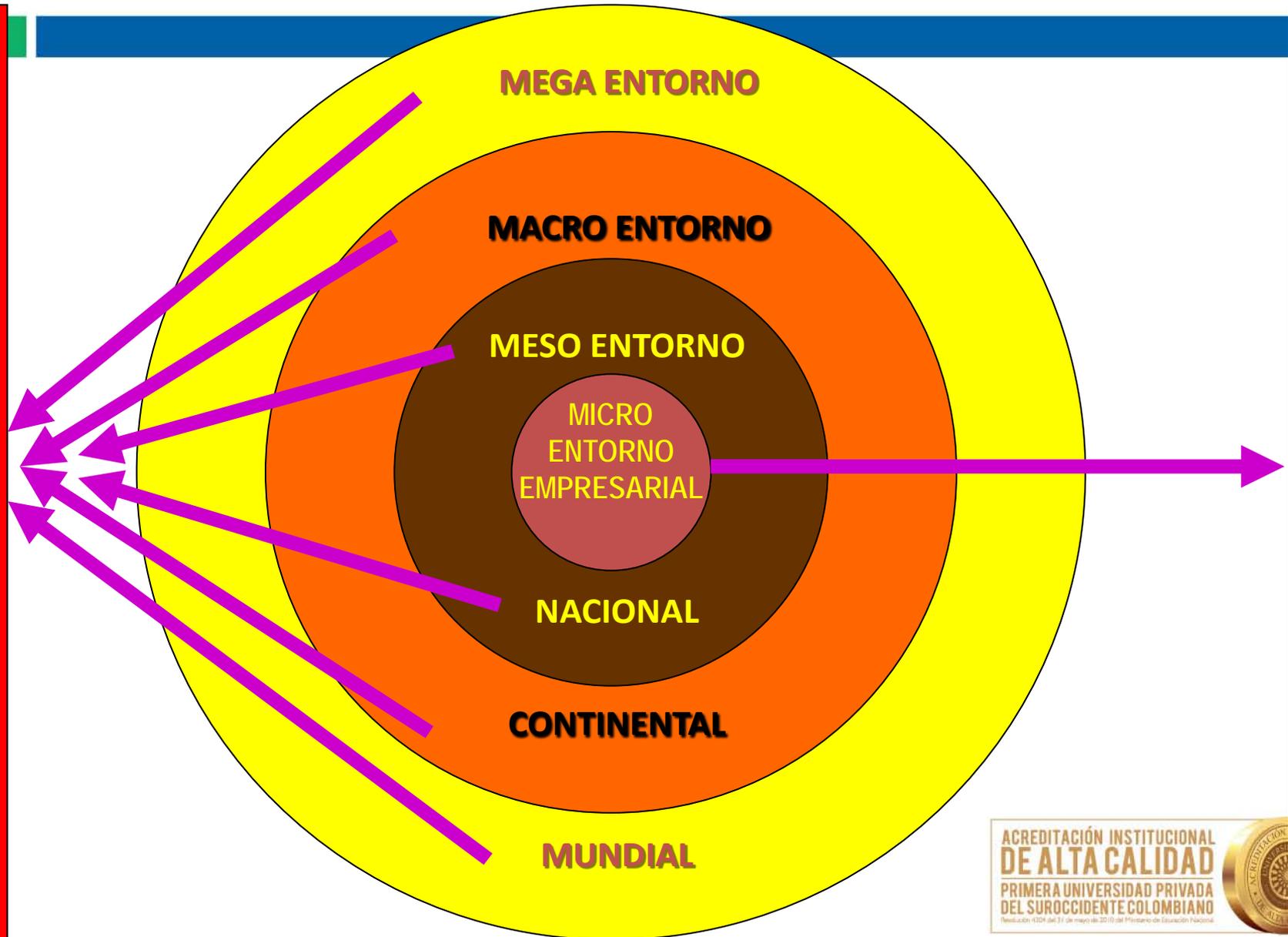
Consisten en diseñar, planear, administrar y ejecutar estratégicamente el transporte óptimo de los productos desde los lugares de aprovisionamiento hasta los de su distribución, pasando por los intercambios entre sitios de producción.



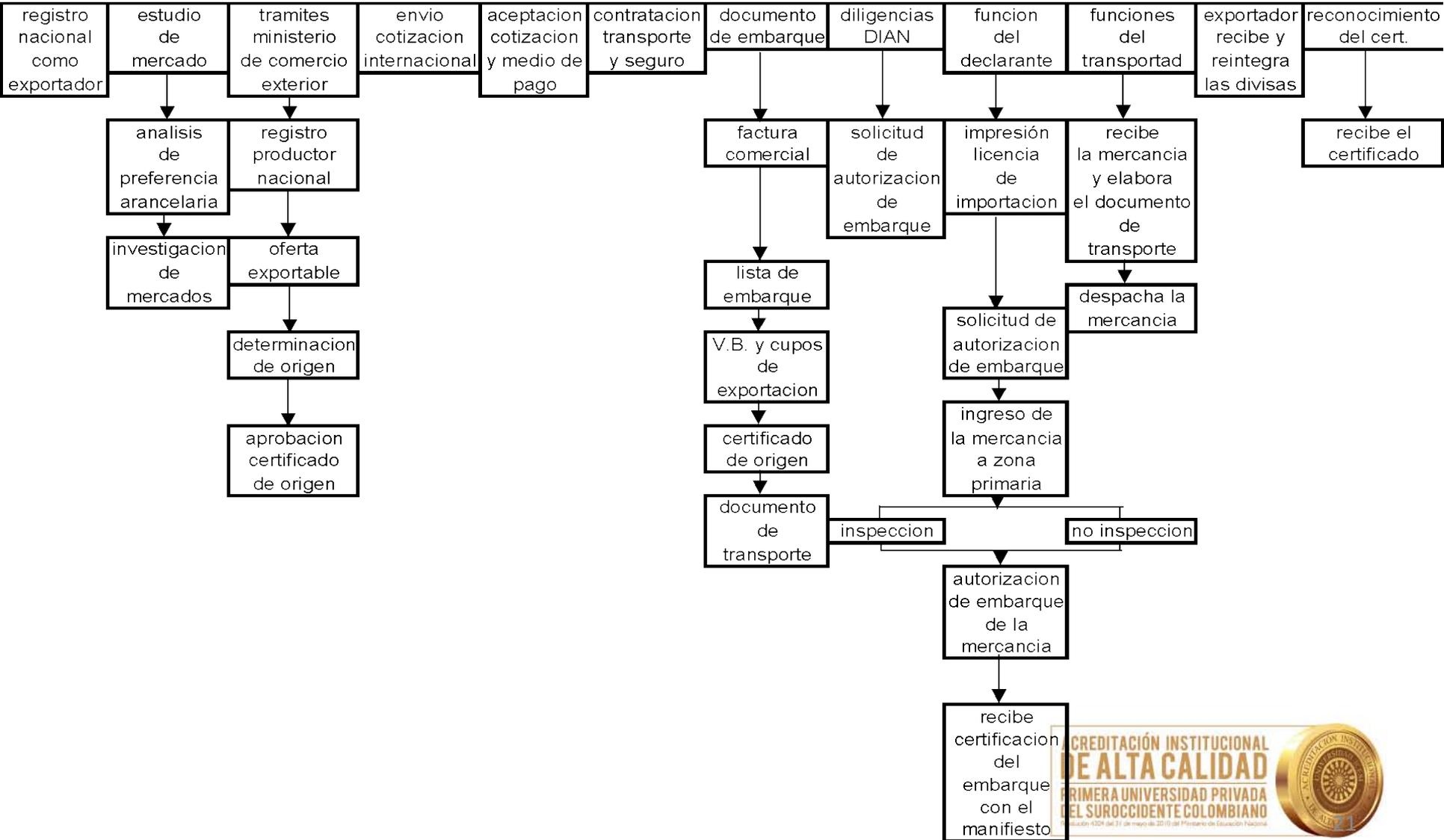
IMBRICACIÓN SISTÉMICA DE LOS GEO-ENTORNOS

E
X
T
E
R
N
A
L
I
D
A
D
E
S

I
N
T
E
R
N
A
L
I
D
A
D



PROCESO GENERAL DE UNA EXPORTACIÓN



Procesos en el país de origen:

1. Empaque y Embalaje
2. Documentos
3. Zonas de Carga
4. Transporte y Seguros
 1. Local
 2. Internacional
5. Agentes e Intermediarios
6. Bancos

Procesos en el país de origen:

1. **Empaque y Embalaje**
2. Documentos
3. Zonas de Carga
4. Transporte y Seguros
 1. Local
 2. Internacional
5. Agentes e Intermediarios
6. Bancos

La Carga

Carga, desde el punto de vista del transporte, es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización. Existen dos tipos principales de carga: general y a granel.

Características de la carga

Carga general : comprende una serie de productos que se transportan en cantidades más pequeñas que aquellas a granel pueden ser de dos formas:

- Suelta (no unitarizada)
- Unitarizada

Carga a granel líquida o sólida: se almacena, por lo general, en tanques o silos y se desplazan por bandas transportadoras o ductos respectivamente. Las principales cargas a granel que se transportan en el mundo son:

- aceite, petróleo,
- minerales,
- cereales y
- fertilizantes.

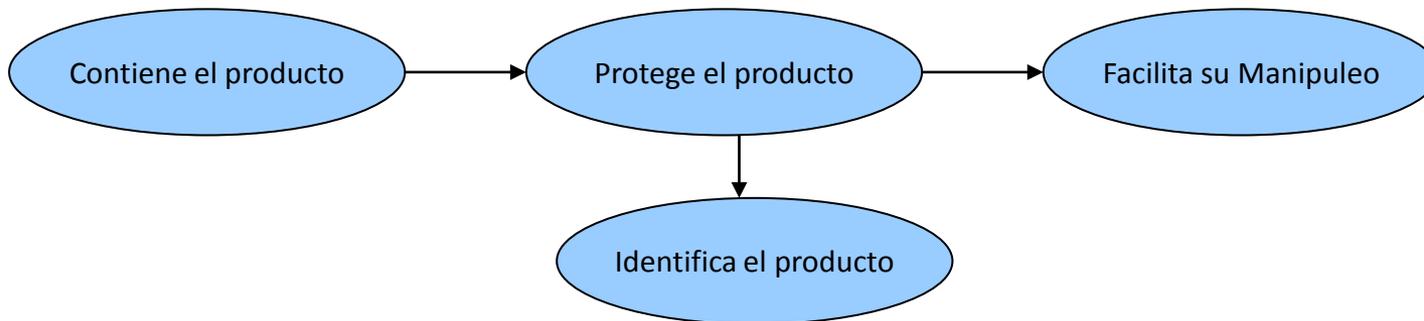
Naturaleza de la Carga

- **Carga perecedera**
- **Carga frágil**
- **Carga peligrosa**
- **Carga de Dimensiones y pesos especiales**

EL ACONDICIONAMIENTO DE LA MERCADERIA

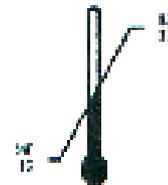
Envase o Empaque

Define al producto por sus atributos físicos, con una funcionalidad como es la de contener, proteger, y permitir un fácil manipuleo



Embalaje

Dará protección ante el manipuleo del producto ya envasado, durante las operaciones de transporte



Clasificación de Empaques

- **Empaques Primario o de Venta:** Es el empaque donde viene el producto por unidad. Ej.: Una botella que tiene en su interior una bebida
- **Empaque Secundario o Colectivo:** es aquel que contiene el empaque primario otorgándole protección y presentación para su distribución comercial. Ej.: una Caja que contiene una botella de soda
- **Empaque Terciario o Embalaje:** agrupa al empaque primario y secundario, para facilitar la manipulación y el transporte. Ej.: una caja de cartón con cajas de vino
- **Unidad de Carga:** es una combinación o agrupación de empaques terciarios o embalajes en una carga compacta de mayor tamaño para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento, facilitando las operaciones de manipulación de la mercancía y en general favoreciendo las labores logísticas.

Funciones básicas de los envases y embalajes

- Mantener las propiedades nutricionales y sensoriales de los productos.
- Reducir las pérdidas del producto al protegerlo contra la descomposición.
- Disminuir los costos de distribución e incrementar la eficiencia en el manejo, transporte y almacenamiento.
- Proveer un máximo de conveniencia y economía a los consumidores.
- Proporcionar un medio de impresión para informar al consumidor sobre los aspectos legales y de mercadotecnia relativos al producto contenido.
- Ofrecer un atractivo gráfico y de color para venta al menudeo.
- Reducir los posibles impactos negativos del producto sobre el ambiente.

Materiales	Tipo	Ejemplo de empaques y embalajes	Ventajas	Desventajas
Metales	Láminas de aluminio, acero. Recubiertas de estaño, etc.	Toneles, bidones, contenedores, recipientes bajo presión, cajas metálicas.	Solides, fácil estibado, reutilizables.	Costo elevado, corrosión, difícil eliminación, pesado, voluminoso.
Madera	Madera en bruto, cepillada, contrachapada, aglomerada.	Cajas, <i>pallets</i> , canastas.	Fácil de manipular y estibar.	Altos costos, sensible al sol y a la humedad, fácil descomposición, contaminable, sensible a plagas, voluminoso, pesado, inflamable.
Cartón	Plano, ondulado o corrugado.	Cajas de cartón.	Económico, reciclable, fácil manipulación.	Muy frágil, sensible a la humedad y al calor, poco sólido, no reutilizable.
Plástico	Polietileno, poli estireno (PVC).	Bolas, toneles, bidones, cajas, contenedores semirígidos y rígidos.	Impermeabilidad, gran diversidad, reutilizable.	Inflamable, costoso, eliminación difícil.
Papel		Bolsas.	Bajos costos, fácil eliminación, reciclable.	Muy frágil, sensible a la humedad y al calor.
Vidrio		Botellas, frascos, botellones.	Visibilidad del contenido, estibado fácil, reciclable, eliminación fácil.	Frágil a los golpes, pesado y voluminoso.



Ejemplos de empaques



**SMIRNOFF
CAIPIROSKA**

ACREDITACIÓN INSTITUCIONAL
DE ALTA CALIDAD
PRIMERA UNIVERSIDAD PRIVADA
DEL SUROCCIDENTE COLOMBIANO



Resolución 1028 del 27 de mayo de 2010 del Ministerio de Educación Nacional



KLENEX



NIKE, STADIUM SHOBOX



FIBRAS NATURALES Y SINTÉTICAS

Se fabrican sacos o bolsas con fibras naturales como el sisal y también fibras sintéticas de polietileno o polipropileno. Estas bolsas también denominadas mayas pueden tener una capacidad de hasta 5 kg hasta 15 kg que ya pasaría a nombrarse "saco". Para mallas van destinados productos resistentes como patatas, cebollas, ajos.



Embalajes y empaques de Madera

- En el sector del empaque, envase, y embalaje, la madera se ha utilizado en dos subsectores principales: empaques de lujo, embalajes de transporte y/o exportación.

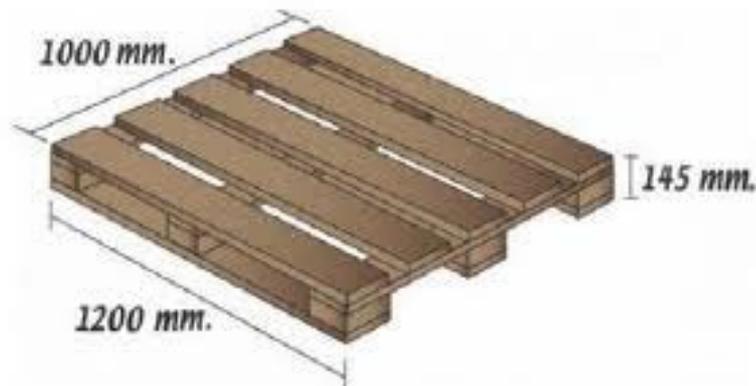


EXISTEN YA ALGUNOS TIPOS DE EMBALAJES DE MADERA QUE SE ENCUENTRAN ESTANDARIZADOS, Y SON:

- **Jaulas de Embalaje:** También llamados Huacales son cajones grandes de madera. La jaulas de embalaje se utilizan para transportar todo tipo de productos industriales y su peso total puede llegar a estar entre 1 a 30 toneladas. Sus dimensiones solo se encuentran limitadas por las posibilidades de los medios de transporte y manejo.



- **Paletas o Estibas:** Estas son una plataforma para transporte sobre la cual puede depositarse una cantidad determinada de mercancías o unidades de carga, y que para efectos de manejo se desplaza con dispositivos mecánicos como zorras, carretillas o montacargas.



REGLAMENTACION



- La NIMF No. 15 es la reglamentación para embalajes de madera utilizados para el comercio internacional, esta describe las medidas fitosanitarias que disminuyen el riesgo de introducción y/o dispersión de plagas cuarentenarias asociadas con la movilización en el comercio internacional de embalaje de madera fabricado de madera en bruto.



EMPAQUES DE VIDRIO (envases).

Cuerpo transparente, sólido y frágil, que proviene de la fusión de arena silíceo con potasa o soda cáustica.



CONTENEDORES

Los contenedores suelen estar fabricados principalmente de ACERO CORRUGADO, también hay de ALUMINIO y algunos otros de MADERA CONTRACHAPADA REFORZADOS CON FIBRA DE VIDRIO.

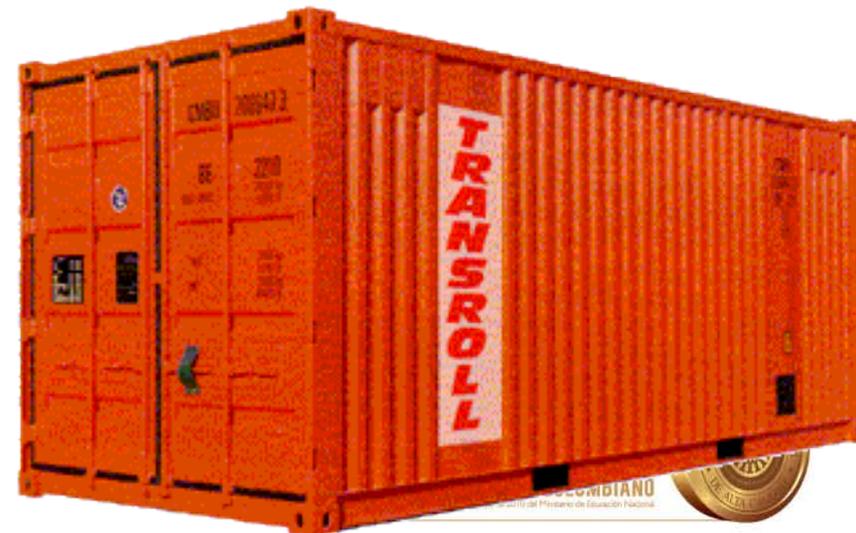
Interiormente llevan un recubrimiento especial anti-humedad, para evitar las humedades durante el viaje.

Deberán estar protegidos por cerraduras y bisagras su interior debe ser FÁCILMENTE ACCESIBLE para la inspección aduanera, sin la existencia de compartimiento donde se puedan ocultar mercancías.



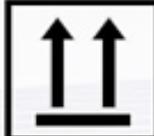
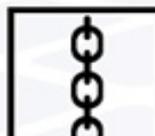
- De acero, para mercancías como paquetes, cartones, cajas, carga delicada, muebles, etc.
- Cerramiento hermético y no poseen refrigeración o ventilación.
- Es el más usado en el mundo. Puede llevar casi cualquier carga, gracias a su versatilidad.

TAMAÑO	PESO BRUTO	TARA	LIBRAS
20 PIES	24000- 52910	2200- 4850	21800- 48060
40 PIES	30480- 67200	3800- 8380	26680- 58820

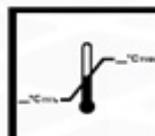


PICTOGRAMAS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

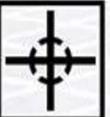
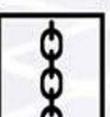
Instrucciones básicas

		
Frágil	Hacia arriba	Protéjase del calor
		
Protéjase de la humedad	No usar gancho	Centro de gravedad
		
Alejar de fuentes radioactivas	No rotar	Eslingar aquí

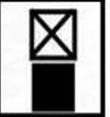
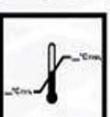
Instrucciones especiales

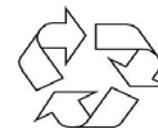
		
No usar horquetas	No usar carros elevadores	No colocar mordazas aquí
		
Colocar mordazas aquí	Límite de apilamiento en kilogramos	No apilar
		
Límite de embalajes a apilar	Límite de temperatura	

Instrucciones básicas

 Fragil	 Hacia arriba	 Protéjase del calor
 Protéjase de la humedad	 No usar gancho	 Centro de gravedad
 Alejar de fuentes radioactivas	 No rotar	 Eslingar aquí

Instrucciones especiales

 No usar horquetas	 No usar carros elevadores	 No colocar mordazas aquí
 Colocar mordazas aquí	 Limite de aplamiento en kilogramos	 No apilar
 Limite de embalajes a apilar	 Limite de temperatura	



Tipos de Embalajes

ATADO

Mercancías: varillas,
tuberías, vigas,
piezas
rectangulares
apiladas y
sujetas con
flejes.

Sirve para: unitarizar
carga; brindar
mayor
consistencias
para su
manipulación



CAJA DE MADERA Y CAJON

Mercancías: de peso moderado y alto.

Sirve para: tiene mayor resistencia que una caja de cartón, y unitariza carga al igual la protege más.



TAMBORES Y TANQUES

Mercancías: combustibles, miel de abejas, algunos ácidos y químicos, líquidos, entre otros.

Sirve para: tienen resistencia para transportar tipos de líquidos, mayor peso, son bien sellados al momento de envasar, el tambor sirve para un solo viaje.



ROLLOS Y BOBINAS

Mercancías: papel, telas, y algunos metales, el producto es enrollado

Sirve para: mantener la consistencia del producto, protegen de la luz, el moho, los rollos son protegidos con madera y otro metal.



SACOS O COSTAL

Mercancías: granuladas y químicos secos.

Sirve para: proporcionar fácil manejo de la mercancía, también brinda ligereza y resistencia



GUACAL O JAIBA

Mercancías: difíciles
de destruir

Sirve _____ para:
proporcionar
mayor rigidez al
transportar la
mercancía



Carga Peligrosa

Se le llama así a aquella carga compuesta por productos peligrosos, es decir, los que por sus características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas, pueden causar accidentes o daños a otros productos, al vehículo que los moviliza, a las personas o al medio ambiente.

De acuerdo con el código internacional de mercancías peligrosas (IMDG) son consideradas mercancías peligrosas todas aquellas sustancias como gas, líquidos y sólidos que se encuentren dentro de un recipiente, tanque, contenedor o vehículo que debido a sus características físicas, químicas y propiedades representan un peligro capaz de causar daños

CLASE

DESCRIPCION

- | | |
|---|--|
| 1 | Explosivos. |
| 2 | Gases Comprimidos, líquidos disueltos a presión o refrigerados. |
| 3 | Líquidos inflamables. |
| 4 | Sólidos inflamables: sustancias susceptibles de inflamarse espontáneamente; sustancias que emiten gases inflamables cuando entran en contacto con el agua. |
| 5 | Sustancias oxidantes; peróxidos orgánicos. |
| 6 | Sustancias Venenosas (toxicas) e infecciosas. |
| 7 | Material Radioactivo. |
| 8 | Corrosivos. |
| 9 | Sustancias peligrosas de diversos tipos. |

Procesos en el país de origen:

1. Empaque y Embalaje
2. Documentos
3. Zonas de Carga
4. Transporte y Seguros
 1. Local
 2. Internacional
5. Agentes e Intermediarios
6. Bancos

CERTIFICADOS DE ORIGEN

- Documento que acredita el origen o fabricación de una mercancía.
- Requisito indispensable para obtener los beneficios arancelarios pactados al amparo de un acuerdo comercial.

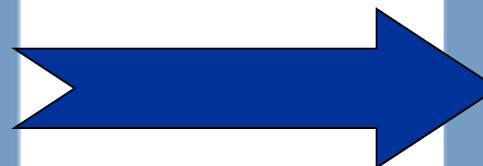
CARACTERÍSTICAS CERTIFICADOS DE ORIGEN

- Prueba documental
- Obtener acceso a preferencias arancelarias
- Expedido por LA DIAN (2012)
- Un certificado para cada acuerdo
- Solicitarse para cada embarque
- Anexar la factura comercial

FORMULARIOS DE ORIGEN

ESQUEMA PREFERENCIAL

- S G P
- A T P D E A
- U E - T E X T I L E S
- A L A D I - C A N
- G - 3
- P A N A M A
- C H I L E
- T E R C E R O S P A I S E S
- C A R I C O M



CODIGO

2 5 0

2 5 1

2 5 2

2 5 5

2 5 6

2 5 7

2 5 8

2 6 0

2 7 1

ACIONAL
IDAD

PRIMERA UNIVERSIDAD PRIVADA
DEL SUROCCIDENTE COLOMBIANO

Resolución 1024 del 27 de mayo de 2010 del Ministerio de Educación Nacional



1. Goods consigned from (exporter's business name, address, country) EXPORTADORES PERU CAMISETAS PERU AV. CALLAO 34-34		Reference No. No. 25974			
2. Goods consigned to (consignee's name, address, country) CAMISETA Y CAMISETAS COLOMBIA CALLE 9 N 35-94		GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined declaration and certificated) FORM A			
3. Means of transport and route (as far as Known) MARITIMO CALLAO - PERU A COLOMBIA - BUENAVENTURA		4. For official use			
Issued in <u>PERU</u> <small>(country)</small>		See notes overleaf			
5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and Kind of packages, description of goods	8. Origin criterion (see notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
100.000 100.000				8.888.89 7.111.11	1004678-16/05/09
11. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.		12. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in _____ <small>(country)</small> and that they comply with the origin requirements specified for those goods in the generalized system of preferences for goods exported to _____ <small>(importing country)</small>			
Place and date, signature and stamp of certifying authority		Place and date, signature of authorized signatory			

Procesos en el país de origen:

1. Empaque y Embalaje
2. Documentos
3. Zonas de Carga
4. Transporte y Seguros
 1. Local
 2. Internacional
5. Agentes e Intermediarios
6. Bancos

Señores
POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA
DIRECCION DE ANTINARCOTICOS
BASE OPERATIVA AEROPUERTO ALBONAR
Palmira, Valle.

Ref.: Carta de responsabilidad

Yo _____, identificado con cedula de ciudadanía No. _____ De CALI, actuando como representante legal de la empresa _____, identificada con Nit. _____, certifico que el contenido de la presente carga se ajusta a lo declarado en la factura comercial No. 6939 de 15 de Junio de 2010 y en la guía aérea No. 729-13104700, correspondiente al despacho así:

Consignatario final:

Destino (País): MADRID - ESPAÑA

Descripción general de la mercancía:

Total de piezas: 32

Total peso bruto: _____ Kilos

Sellos y precintos: _____

Aerolínea: TAMPA CARGO S.A.

Empresa transportadora:

Nombre del conductor: CARLOS ALFONSO CASTRILLON PLAZA

No. Teléfono fijo: _____

Placas de los vehículos: _____

Planilla de carga: _____

Nos hacemos responsables por el contenido de esta carga ante las autoridades Colombianas, extranjeras y ante el transportador en caso que se encuentren sustancias o elementos narcóticos, explosivos, ilícitos o prohibidos (estipulados en las normas internacionales, a excepción de aquellos que expresamente se han declarado como tal), que no cumplen con las obligaciones legales establecidas para este tipo de carga, siempre que se conserve sus empaques características y sellos originales con las que sea entregada al transportador aéreo. El embarque ha sido preparado en lugares con óptimas condiciones de seguridad y protegido de toda intervención ilícita, durante su preparación, embalaje, almacenamiento y transporte hacia las instalaciones de la aerolínea y cumple con todos los requisitos exigidos por la ley.

Atentamente,

AGENCIA DE ADUANAS CS S.A. NIVEL 2 Con NIT No.

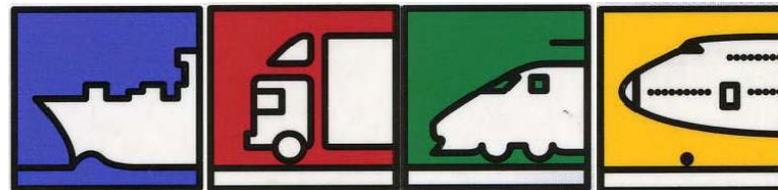


Procesos en el país de origen:

1. Empaque y Embalaje
2. Documentos
3. Zonas de Carga
4. **Transporte y Seguros**
 1. Local
 2. Internacional
5. Agentes e Intermediarios
6. Bancos

LOS INCOTERMS®

Son un conjunto de reglas internacionales de aceptación voluntaria por las partes (exportador e importador), que determina el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compra y venta internacional, de esta manera se evitan las diferentes interpretaciones que se le puede dar a cada termino en los diferentes países.



Importancia:

El Uso y aplicación de éstos en las transacciones internacionales propenden por:

- Facilitar la gestión de toda operación en comercio internacional
- Delimitar claramente las obligaciones de las partes
- Disminuir el riesgo por complicaciones legales
- Establecer unas reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales más utilizados.

INCOTERMS 2000

INCOTERMS 2010

GRUPO E

EXW : Ex Works

GRUPO E

EXW : Ex Works

GRUPO F

FCA: Free Carrier
FAS: Free Alongside Ship
FOB: Free On Board

GRUPO F

FCA: Free Carrier
FAS: Free Alongside Ship
FOB: Free On Board

GRUPO C

CFR: Cost and Freight
CIF: Cost, Insurance and Freight
CPT: Carriage Paid To
CIP: Carriage and Insurance Paid To

GRUPO C

CFR: Cost and Freight
CIF: Cost, Insurance and Freight
CPT: Carriage Paid To
CIP: Carriage and Insurance Paid To

GRUPO D

DAF: Delivered at Frontier
DES: Delivered Ex Ship
DEQ: Delivered EX Quay
DDU: Delivered Duty Unpaid
DDP: Delivered Duty Paid

GRUPO D

DAP: Delivered at Place
DAT: Delivered at Terminal
DDP: Delivered Duty Paid

TRANSPORTE MARITIMO

INCOTERMS 2000

- FAS: Libre al Costado del Buque
(puerto convenido)
- FOB: Libre a Bordo
(puerto de carga convenido)
- CFR: Costo y Flete
(puerto de destino convenido)
- CIF: Costo, Seguro y Flete
(puerto de destino convenido)
- DES: Entregada sobre buque
(puerto de destino convenido)
- DEQ: Entregada en muelle
(puerto de destino convenido)

INCOTERMS 2010

- FAS: Libre al Costado del Buque
(puerto convenido)
- FOB: Libre a Bordo
(puerto de carga convenido)
- CFR: Costo y Flete
(puerto de destino convenido)
- CIF: Costo, Seguro y Flete
(puerto de destino convenido)

TODO TIPO DE TRANSPORTE INCLUIDO EL MULTIMODAL

INCOTERMS 2000

EXW:	En Fábrica (lugar convenido)
FCA:	Libre Transportista (lugar convenido)
CPT:	Transporte pagado hasta (lugar de destino convenido)
CIP:	Transporte y Seguro pagado hasta (lugar de destino convenido)
DAF:	Entregada en Frontera (lugar convenido)
DDU:	Entregada Derechos NO pagados (lugar de destino convenido)
DDP:	Entregada Derechos pagados (lugar de destino convenido)

INCOTERMS 2010

EXW:	En Fábrica (lugar convenido)
FCA:	Libre Transportista (lugar convenido)
CPT:	Transporte pagado hasta (lugar de destino convenido)
CIP:	Transporte y Seguro pagado hasta (lugar de destino convenido)
DAP:	Entregado en Lugar (Lugar de de Destino Convenido)
DAT:	Entregado en Terminal (Puerto de Destino Convenido)
DDP:	Entregada Derechos pagados (lugar de destino convenido)

INCONTERMS	FLETES	
	AL COBRO	PREPAGADO
EXW	X	
FCA	X	
FAS	X	
FOB	X	
CFR		X
CIF		X
CPT		X
CIP		X
DAP		X
DAT		X

--	--	--

**Agente de Carga
Internacional.**

Línea Naviera

Operador Logístico

Fletes Marítimos

El termino flete se puede considerar como el costo total por unidad transportada entre dos puertos en donde se toma como base para su aplicación el peso-volumen de la mercancía.

El flete Marítimo esta compuesto por la tarifa básica mas recargos.

$$\text{Flete Marítimo} = \text{Tarifa Básica} + \text{Recargos} - \text{Descuentos.}$$

El Flete Marítimo esta estructurado por los siguientes componentes:

• **Tarifa Básica (Freight Rate):** Es la recompensa que se paga al transportador, directamente o por intermedio de un agente, por el transporte y arribo de las mercancías en buenas condiciones. Estos valores dependen de varios factores como:

1. Por Producto (Commodity Rate)
2. Por Clase (Group Rate)
3. Rutas
4. Competencia

• **Recargos (Surcharges):** Son valores adicionales que se aplican sobre la tarifa básica, los cuales se determinan por situaciones temporales que afectan al transportador en su costo pero que no los puede controlar directamente. Entre los recargos que se pueden citar están los Siguietes:

1. Por Ajuste Monetario (CAF – Currency Adjustmen Factor)
2. Por Combustible (BAF – Bunker Adjustmen Factor)
3. Por Demoras en puerto (Port Delays)
4. Manejo Portuario (THC – Terminal Handling charge)

• **Descuentos:** Son rebajas que se calculan también sobre la tarifa básica y se aplican Teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

1. Volumen de Carga
2. Fidelidad
3. Acuerdos o contratos especiales

• **Relación Peso-Volumen: 1 t/1m3**

Apreciado Cliente,

En nuestro continuo esfuerzo por presarle el mejor servicio en la industria y la más amplia cobertura geográfica, Maersk Line le anuncia un Incremento General de Tarifa en las rutas entre el Lejano Oriente y Latinoamérica, efectivo desde el **15 de julio de 2012**. El incremento aplicable será el siguiente:

Importaciones desde el Lejano Oriente a la Costa Oeste de Suramérica y Centro América

Cobertura / Desde	Hacia	Incremento en USD por contenedor
China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea Del Sur, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Vietnam, Cambodia, y Taiwán	Chile, Ecuador, México, Perú, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Bolivia y Colombia (Buenaventura)	\$400/20' \$800/40' \$800/40'HC Carga Seca

- Importaciones desde el Lejano Oriente al Caribe y Norte de Colombia

Cobertura / Desde	Hacia	Incremento en USD por contenedor
China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea Del Sur, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Vietnam, Cambodia, y Taiwán	Rep. Dominicana, Puerto Rico, Haití, Jamaica, Panamá y Colombia (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta)	\$560/20' \$800/40' \$800/40'HC Carga Seca

Este incremento es necesario para continuar prestándoles un servicio de primera clase en el mercado, en un escenario donde los costos operativos continúan incrementando y donde las tarifas actuales han alcanzado niveles insostenibles. En este aspecto, solicitamos a nuestros clientes su usual comprensión y continuo apoyo.

Esperamos poder seguir sirviéndole globalmente y atendiendo sus necesidades de transporte internacional. En caso de cualquier consulta no dude en comunicarse con alguno de nuestros representantes de Maersk Line en su país.

Kind regards,

Maersk Line

- Importaciones desde el Lejano Oriente a Venezuela y Trinidad & Tobago

Cobertura / Desde	Hacia	Incremento en USD por contenedor
China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea Del Sur, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Vietnam, Cambodia, y Taiwán	Venezuela y Trinidad & Tobago	\$840/20' \$1200/40' \$1200/40'HC Carga Seca

- Importaciones desde el Lejano Oriente a Cuba

Cobertura / Desde	Hacia	Incremento en EUR por Contenedor
China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea Del Sur, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Vietnam, Cambodia, y Taiwán	Cuba	440/20' 630/40' 630/40'HC Carga Seca

Fletes Aéreos

El flete Aéreo esta compuesto por la tarifa básica mas recargos.

$$\text{Flete Aéreo} = \text{Tarifa Básica} + \text{Recargos} - \text{Descuentos.}$$

El Flete Aéreo esta estructurado por los siguientes componentes:

- **Tarifa Básica (Freight Rate):**

1. Tarifa Común (General Cargo rate - GCR)
2. Flete Especial (Specific Commodity Rate)
3. Determinadas Mercancías por rutas (Class Commodity Rate)

- **Recargos (Surcharges):**

1. Due Agent: Comisión del Agente Transportador
2. Due Carrier: Gastos que incurre la Aerolínea
3. F.S.: Recargo por Combustible
4. S.S.: Recargo por Seguridad

TASAS

Normalmente el costo para este tipo de contratos esta basado sobre una tasa porcentual, la cual se la aplica al valor de cada despacho realizado por el asegurado

El costo del seguro depende:

- Los amparos contratados
- Las distancias a recorrer
- Medio de transporte

(marítimo, aéreo, terrestre, fluvial o férreo)

- Naturaleza de la mercancía
- Medio de empaque



Procesos en el país de origen:

1. Empaque y Embalaje
2. Documentos
3. Zonas de Carga
4. Transporte y Seguros
 1. Local
 2. Internacional
5. Agentes e Intermediarios
6. Bancos

Gracias!!!!