



Negocios internacionales y logística de exportación

Cristian L. Calderón Rodríguez

PORQUE ESTAMOS AQUI

- <https://www.youtube.com/watch?v=wkgpqM-9SDo>
- https://www.youtube.com/watch?v=pEBh6Sgxy_s

Globalización

- Es un fenómeno cultural económico
- Que se sustenta en la TICs, apertura comercial, factores culturales
- la Internacionalización de las empresas
- <http://www.youtube.com/watch?v=TSTedCNSVcM>

Factores que impulsan la globalización



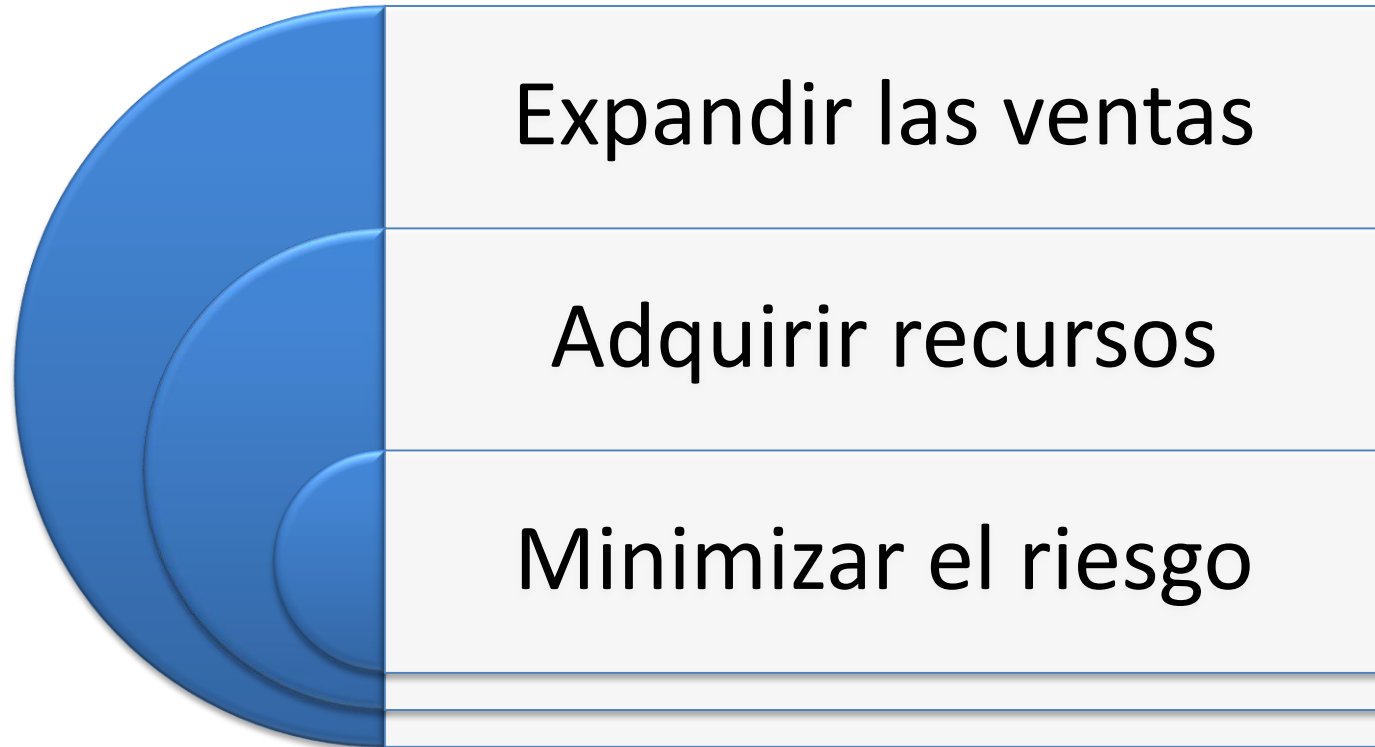
Formas de competir en los mercados internacionales

- Que la empresa se encuentre en todos los mercados.
- Que sus productos se encuentren en los mercados de destino
- ¿Cual es mejor, o da igual?

Razones para que las empresas ingresen al mercado mundial

- Reactivas
 - » Pull
 - » Push
- Proactivas

Estos
objetivos
son:



II. TENDENCIAS DE LOS MERCADOS.

COMO COMPETIR EN LOS MERCADOS GLOBALES

EL NUEVO ORDEN ECONÓMICO EXIGE NUEVAS ESTRATEGIAS EXPORTADORAS

**Norteamérica:
Ubicar estados
más dinámicos**



**América Latina:
superar barreras
al comercio**



**Europa:
reorientarse a
Alemania, Suiza,
Inglaterra**



**Asia:
mayor
acercamiento con
proyectos
integrales**



**África:
desarrollar
nuevos
mercados**

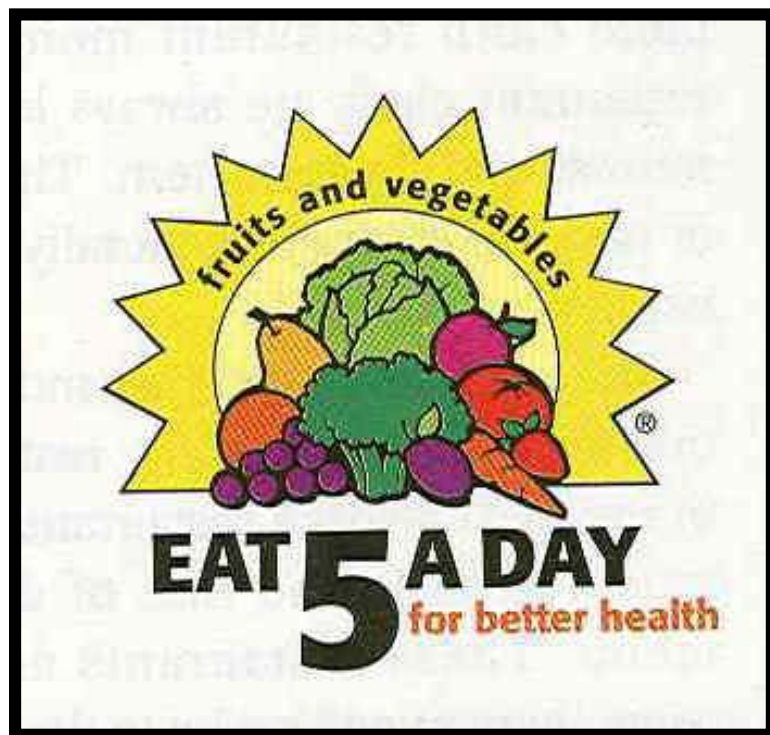
ALIMENTOS SEMIPREPARADOS QUE AHORRAN TIEMPO Y TRABAJO



COMIDAS CONGELADAS



CAMPAÑAS A FAVOR DE LA SALUD



**5 Porciones
de frutas y
hortalizas
frescas al día
para una mejor
salud**

**Sociedad de Lucha contra el Cáncer de los
Estados Unidos**

CALIDAD: CONDICIÓN PARA COMPETIR






PRODUCCIÓN A LA MEDIDA ...



VALOR AGREGADO COMO VENTAJA DIFERENCIAL ...



Piscis Piscifactorías de los Andes


ESPAÑOL 
ENGLISH 
FRANCAIS 

EMPRESA | UBICACION | TRUCHA | OTROS PRODUCTOS | RECETAS | CERTIFICACION | TIPS | ENLACES

RECETARIO DE PAOLA MARSANO

- Enrolladitos de trucha ahumada y mango
- Ensalada de trucha ahumada
- Tilapia al poro en papillote light
- Trenza de tilapia a la mostaza
- Trucha a la parrilla
- Trucha ahumada en mayonesa dulce
- Trucha con crema de limón
- Trucha en hojaldre
- Trucha en salsa de ajonjolí
- Trucha en salsa de membrillo

RECETAS



Uvas Peruanas «Red Dragon»



Las Uvas Red Globe producidas en Ica han sabido posicionarse exitosamente en los mercados chinos debido a que cuentan con una marca con la que los consumidores chinos han sabido identificarse

DESARROLLO DE MARCAS Y PRESENTACIONES ...



PACK ESPECIAL DIETA ALCACHOFA
30 ampollas Té verde, 20 Ampollas
alcachofa y 200 cápsulas alcachofa

OPORTUNIDADES DESAPROVECHADAS...

...life feels wonderful in Alpaca



Prendas de
Alpaca hechas
en Estados
Unidos

MAYOR INTERÉS POR PRODUCTOS NUEVOS



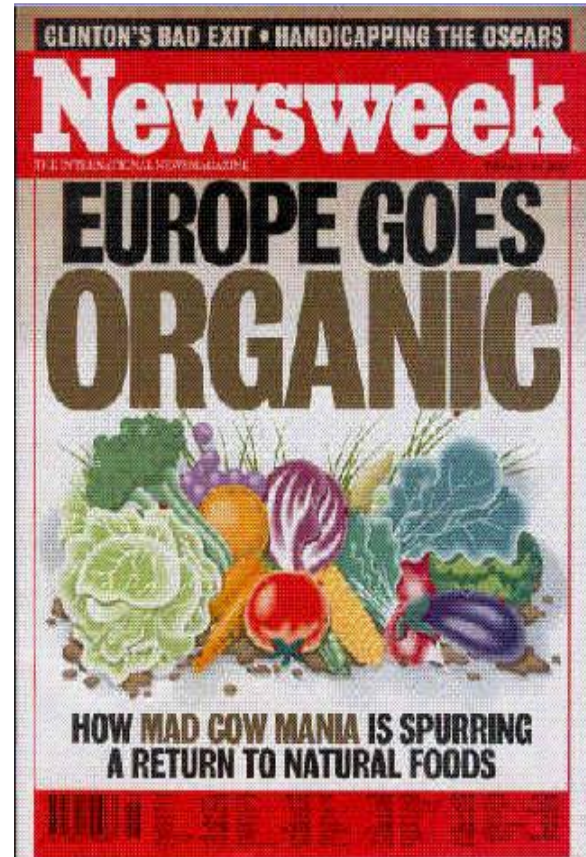
- BIOFACH
- Nuremberg,
Alemania



MERCADO DE NUTRACÉUTICOS EN EXPANSIÓN



PREFERENCIA POR PRODUCTOS ORGÁNICOS



¿Que le ofrecemos al mundo?



ELEMENTOS DE UN MODELO DE NEGOCIO

- Sistema de creación de valor -----) Cliente
 - 1.¿Quiénes son mis clientes objetivo?
 - 2.¿Qué valor quiero ofrecerles?
 - 3.¿Cómo voy a generarlo?

VALOR

1. Rediseñar totalmente la arquitectura de la cadena de valor de principio a fin
2. Reinventar completamente el concepto de valor ofrecido al cliente
3. Redefinir totalmente la base de clientes

Planeamiento

Visión: ¿Que queremos ser?

Misión: ¿Cuáles son nuestros objetivos?

Prioridades competitivas:

Costo

Calidad

Tiempo

Flexibilidad

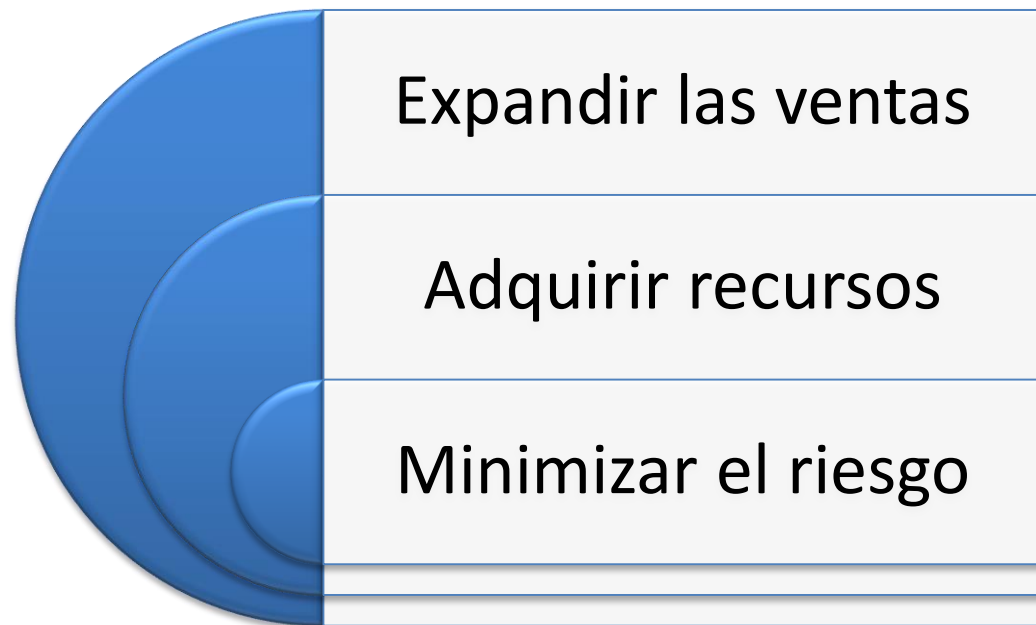
Servicio

Formas de competir en los mercados internacionales

- ¿Cual es mejor, o da igual?
- Que la empresa se encuentre en todos los mercados de destino.
- Que sus productos se encuentren en los mercados de destino



**Estos
objetivos son:**



El mercado es uno solo

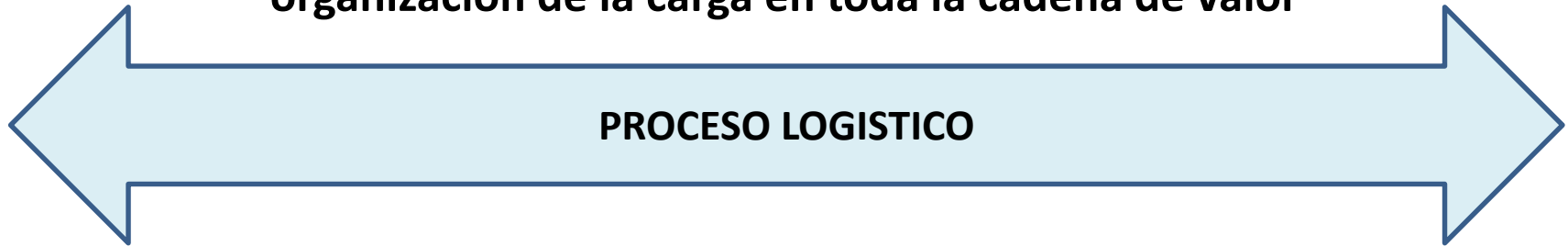


Las regulaciones mundiales
Convergencia administrativa
Nueva lex mercatoria
Soft law

¿QUÉ ES LOGÍSTICA?

Es el proceso de planificar, implementar y controlar un **eficiente** flujo de productos y/o servicios y de la información relativa a los mismos, **desde el punto de origen, hasta el punto de consumo**; con el propósito de satisfacer las necesidades del cliente al **menor costo posible**.

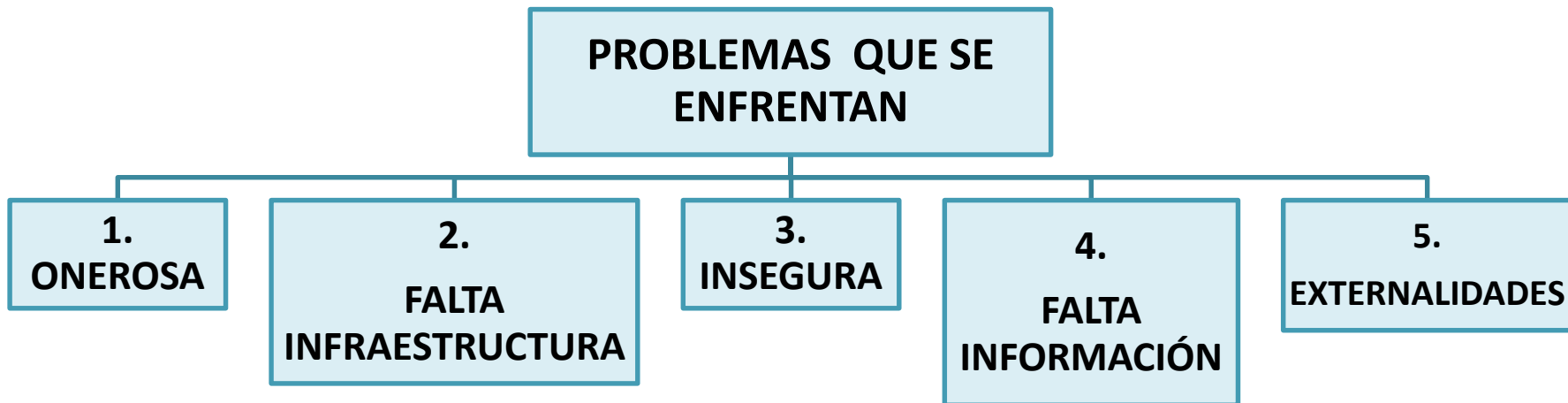
La logística abarca, además del transporte de mercancías, la planificación y organización de la carga en toda la cadena de valor



- Secuencia de modos de transporte (carretero, ferroviario, marítimo, aeroportuario, hidroviario) para el movimiento de carga desde su origen a su destino.
- Únicamente plano físico.

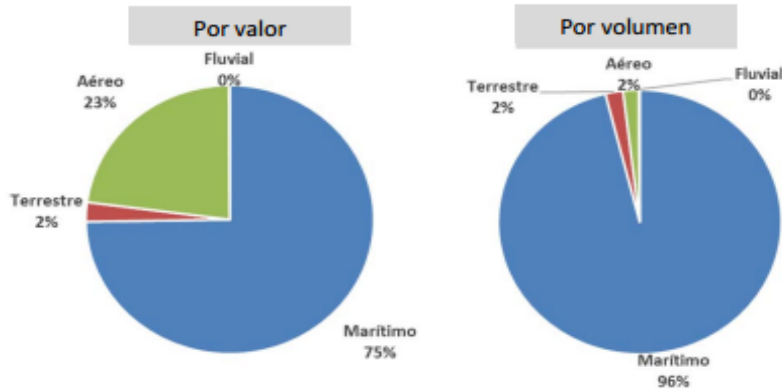
- Gestión de todas las actividades involucradas para asegurar la entrega de mercancías desde las materias primas hasta el producto final a los clientes.
- Su objetivo final es generar un servicio que proporcione el nivel adecuado de disponibilidad de los productos.
- Incluye aspectos como:
 - Planificación de volúmenes.
 - Planificación de red de orígenes y destinos
 - Grupaje y almacenaje intermedios o de distribución.
 - Inspección y pago de aduanas.
 - Empaquetado, envasado, control de calidad de productos.

¿CÓMO ES LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL PERÚ?

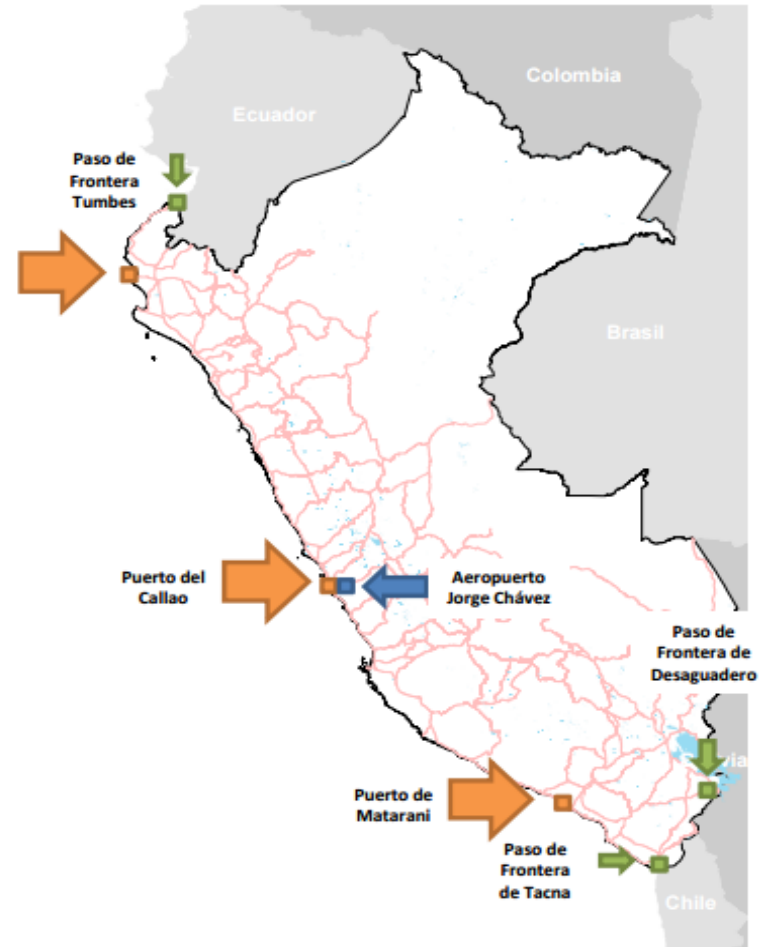


Concentración de la carga genera mas caos (mas costos)

Exportaciones de Perú por modo de transporte (Año 2015)



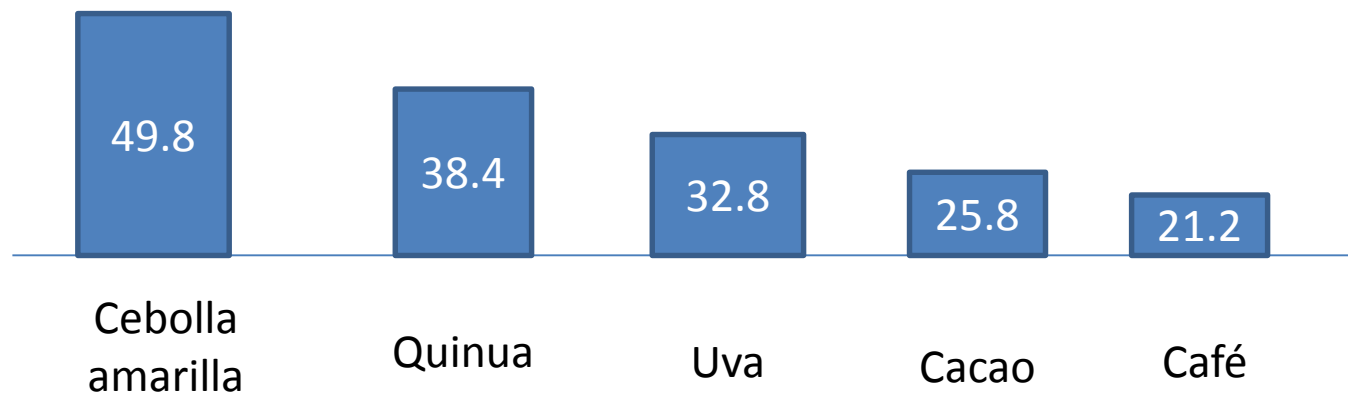
Importaciones de Perú por modo de transporte (Año 2015)



Ejemplo

El “Análisis Integral de la Logística en el Perú de 5 cadenas de exportación”, realizado por el MINCETUR con el apoyo del Banco Mundial determinó que los costos logísticos de estas 5 cadenas fluctúan entre 21% y 49%.

COSTOS LOGISTICOS COMO VALOR PRODUCTO (%)



PRINCIPALES COMPONENTES DEL COSTO LOGÍSTICO EN EL PERÚ

Composición de los Costos Logísticos (porcentaje sobre total de costos logísticos)					
	Granel			Refrigerados	
	Cacao	Café	Quinua	Uva	Cebolla Amarilla
TRANSPORTE	32.2	20.4	33.8	5.7	6.6
MERMAS	20.3	19.2	18.4	18.8	9.8
CARGA Y DESCARGA	10.4	9.6	20.7	6.9	32.3
TRATAMIENTO	13.7	11.2	7.1	41.6	15.1
SEGURIDAD	13.1	24.0	4.1	5.9	12.4
PERMISOS Y CERTIFICACIONES OBLIGATORIAS	4.4	3.9	5.1	11.8	14.9
FINANCIEROS	3.9	8.3	5.3	1.4	6.2
NODO PUERTO	1.9	3.4	5.5	7.8	2.7
Total	100	100	100	100	100

(*) Incluye Certificado de Origen que aunque voluntario, es un trámite casi indispensable para poder competir

2. FALTA INFRAESTRUCTURA

Se generan demoras y congestión.

Difícil acceso al Puerto o Aeropuerto.

Dificultades con el sistema de citas en los puertos

Pendiente aprobación de la propuesta de Ley de Plataformas Logísticas, ZAL, etc.

ACCESO AL PUERTO DEL CALLAO

Tiempos y velocidades por tipo de vehículo

Ruta	Origen / Destino	Sentido	Distancia Total (km)	Autos		Camiones	
				Tiempo Total (min)	Velocidad Promedio (km/h)	Tiempo Total (min)	Velocidad Promedio (km/h)
1	Av. Néstor Gambetta	Al Puerto	15.43	37:15	24.9	40:59	22.6
		Del Puerto	16.22	36:06	27.0	39:43	24.5
4	Autopista Ramiro Prialé	Al Puerto	30.35	62:04	29.5	68:16	26.7
		Del Puerto	30.14	62:59	28.3	69:17	26.1
7	Panamericana Sur	Al Puerto	48.69	78:44	37.1	86:36	33.7
		Del Puerto	48.44	82:38	35.2	90:54	32.0

Fuente: Estudio de Desarrollo de Indicadores para Medición del Nivel de Servicio en el Acceso al Puerto del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao (CNC-MTC, 2016).

3. INSEGURIDAD

Robos

Contaminación

Tráfico Ilícito de drogas y
crimen organizado
transnacional.



4. FALTA DE INFORMACIÓN

Se cometen
errores

Se pagan
costos
innecesarios

No se sabe
negociar

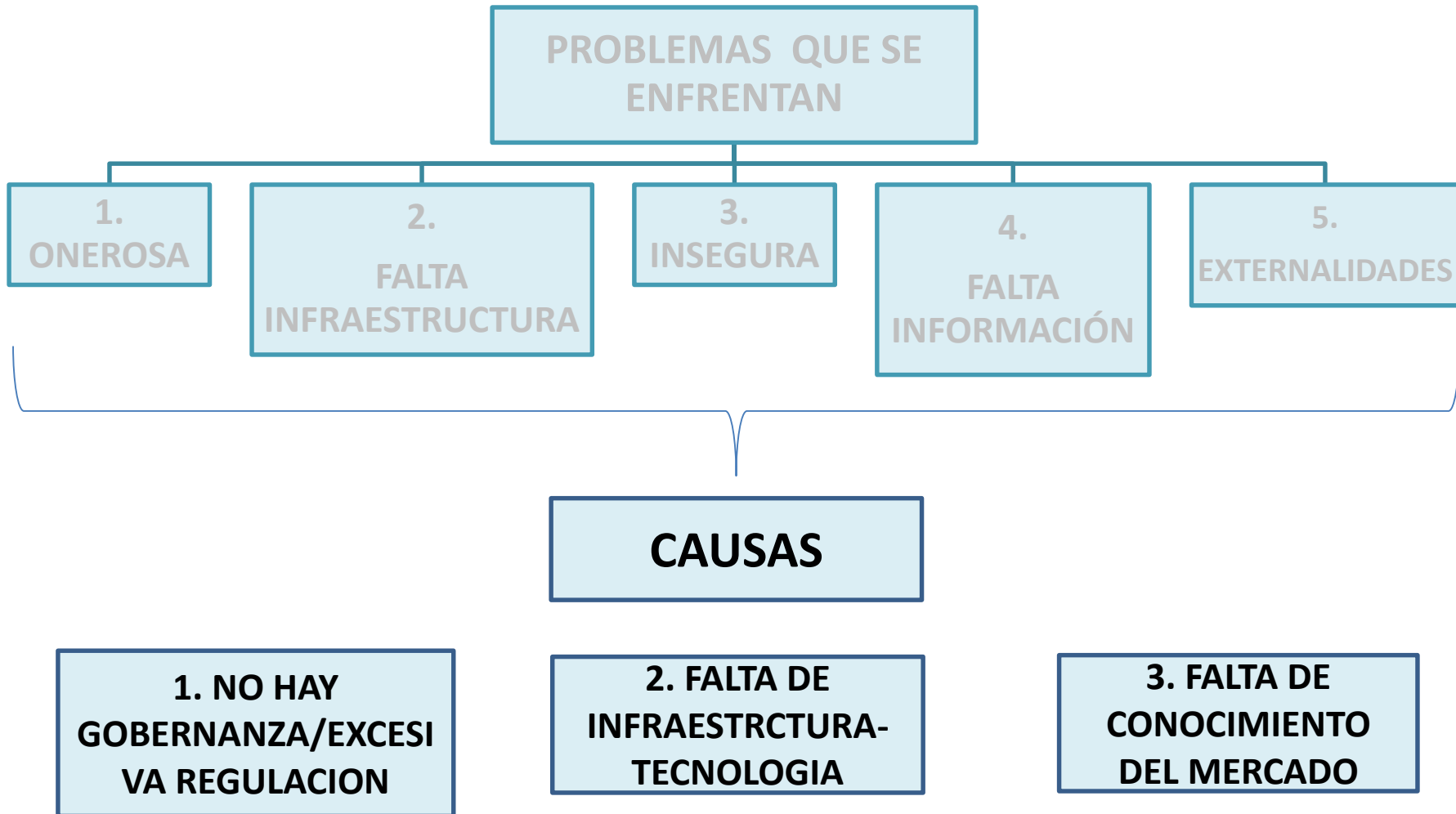
4. EXTERNALIDADES - SOSTENIBILIDAD

Se genera contaminación

También inseguridad para vecinos
del Callao.

Vecinos del Callao se quejan
constantemente.

¿CÓMO ES LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL PERÚ?

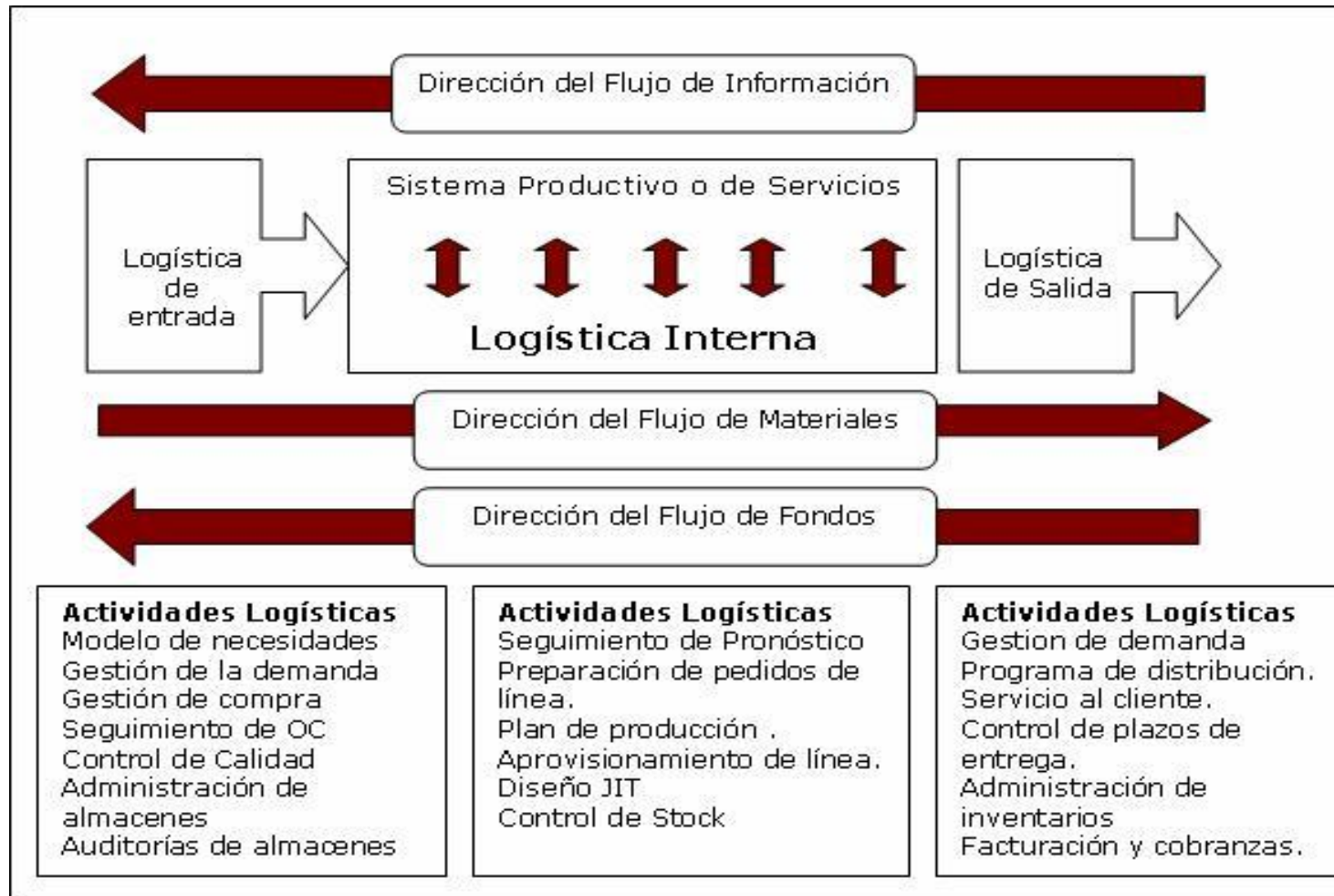


Objetivos de la Logística

Entre los Objetivos principales de la Logística tenemos:

- ❖ Reducir los costos integrales al mínimo
- ❖ Entrega conforme a las expectativas del cliente
- ❖ Reducir el uso de capital al mínimo

ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LOGÍSTICA



Cadena Logística

CARACTERÍSTICAS:

- ❖ Es la integración de los componentes de una operación logística
- ❖ Cubre integralmente las necesidades de logística de la empresa
- ❖ Se engrana y complementa las demás actividades de la empresa
- ❖ Genera valor a la empresa

DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL - DFI

Es conocida por sus siglas **DFI**, es el proceso logístico que se desarrolla en colocar **un producto en el mercado internacional** cumpliendo con los **términos negociados entre el vendedor y el comprador**.

Su objetivo principal es reducir al máximo los tiempos, los costos y el riesgo que se puedan generar durante el trayecto, desde el punto de salida en origen hasta el punto de entrega en destino.

CADENA DE LA DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL - DFI:

Preparación

- Embalaje y marcado

Unitarización

- Paletización y contenedorización

Manipuleo

- En terminales y almacenes

Almacenamiento

- En almacenes y depósitos privados o públicos

Transporte

- En toda la cadena de distribución.

Seguro de la carga

- Riesgo / Pólizas

Documentación

- Facturas, certificados, docs. De pago, etc.

Gestión y operaciones aduaneras

- Exportación

Gestión y operaciones bancarias

- Bancos / agentes corresponsales

Gestión de Distribución

- Incluye personal operario y administrativo de la empresa.

ACTIVIDADES DE LA DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL - DFI:

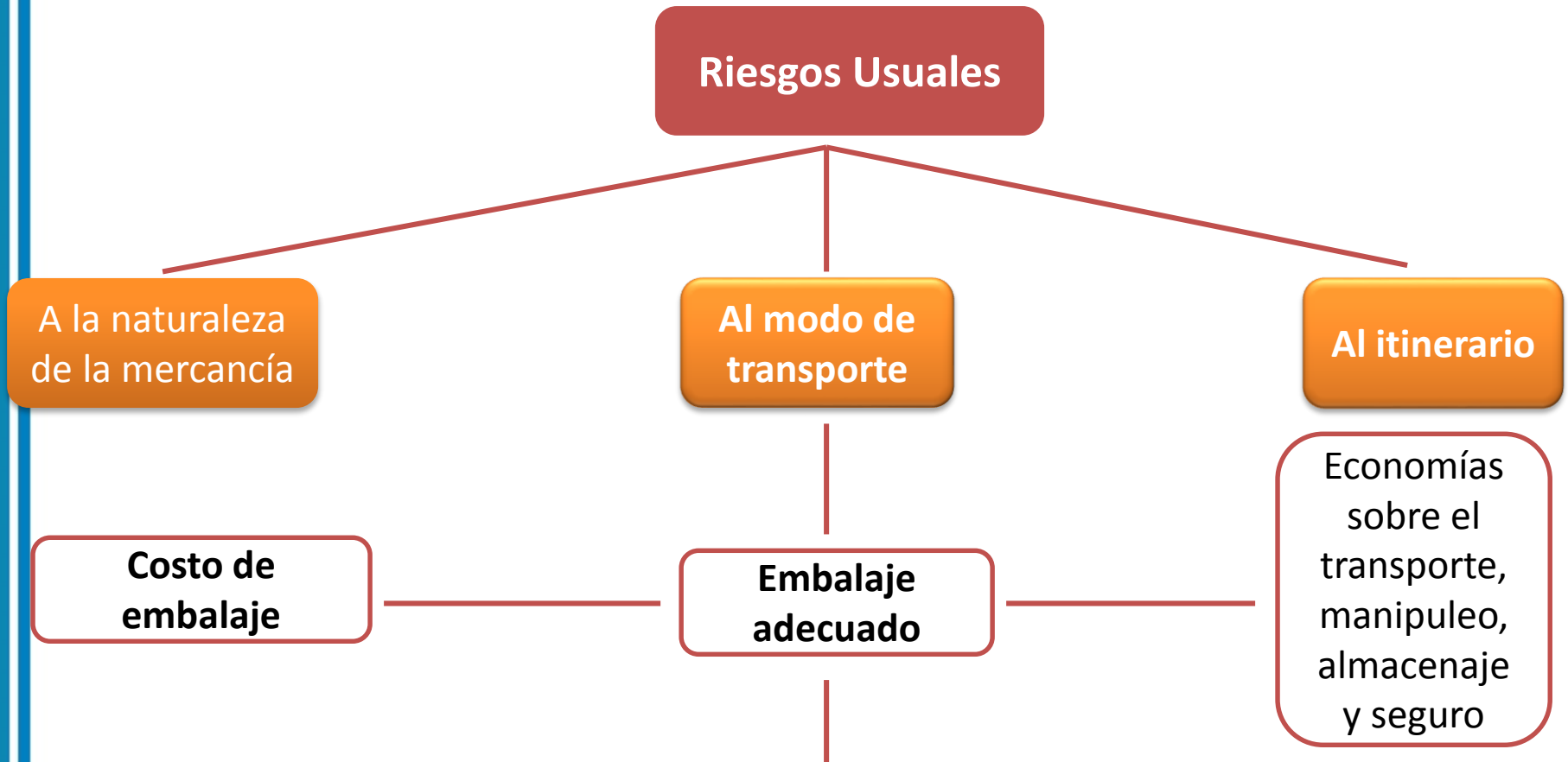
- ❑ Embalado y marcado de la carga (análisis de la carga).
- ❑ Paletizado.
- ❑ Obtención de seguro a la carga (*).
- ❑ Carga y estiba en vehículo de transporte interior.
- ❑ Transporte interior (país de origen)
- ❑ Desestiba y descarga del vehículo de transporte interior (almacén de aduanas).
- ❑ Estibado y trincado de carga (contenedor).
- ❑ Despacho aduanero de exportación.
- ❑ Carga y estiba al transporte internacional.
- ❑ Carga y estiba al transporte internacional.
- ❑ Transporte Internacional.
- ❑ Desestiba y descarga del transporte internacional en punto de introducción en destino.
- ❑ Despacho aduanero de Importación.
- ❑ Carga y estiba en transporte interior (país de destino).
- ❑ Desestiba y descarga en destino final.
- ❑ Recepción por parte del importador.

El exportador antes de llegar a un acuerdo final con el importador potencial, deberá haber realizado las siguientes tareas fundamentales:

- Elaboración de ficha técnica comercial de su producto.
- Cumplimiento de requerimientos de acceso al mercado de destino. Ejemplo: rotulado y etiquetado, certificados, etc.
- Cantidades mínimas y máximas.
- Envase y embalaje.

¿QUÉ ES CARGA?

- El producto cuando se comercializa recibe el nombre de mercancía, cuando se transporta se le llama carga.
- La carga se divide en general y a granel, cada una de ellas tiene sus características y formas de manipular.



**ÉXITO LOGISTICO Y COMERCIAL DE LA EXPORTACION
ES LA IMAGEN DE MARCA DEL EXPORTADOR**

Por su naturaleza puede ser:

1. Perecedera
2. Frágil
3. Peligrosa
4. Sobredimensionada
5. Valiosos
6. Pesados



TIPOS DE CARGA

La carga es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización.

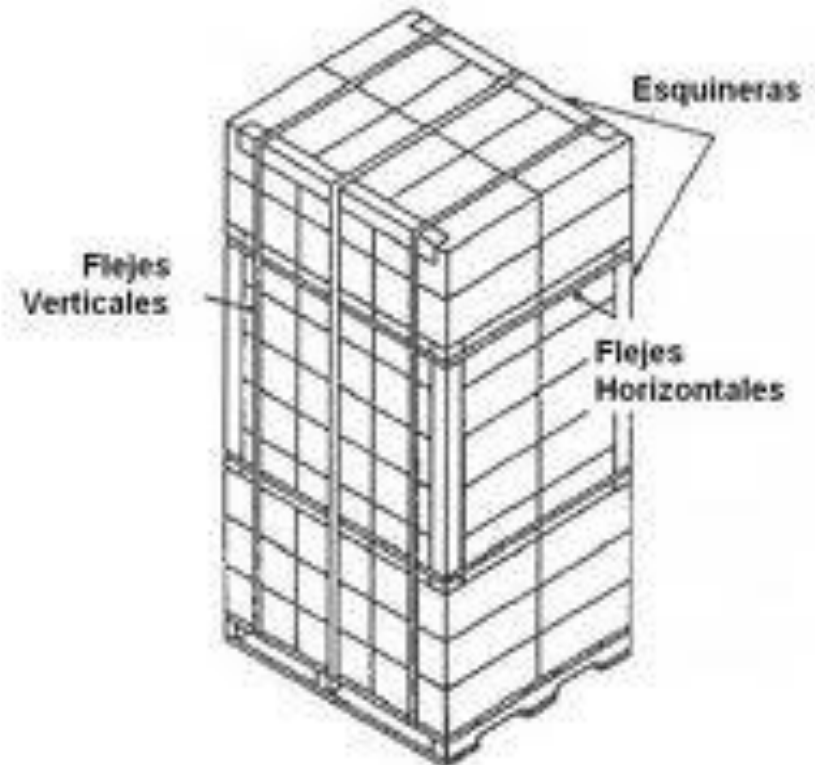
Son:

1. Carga General (Bidones)
2. Carga Suelta (Paquete)
3. Carga Unitarizada
4. Carga a Granel



- **Carga General:** Todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes.
- Se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades. Se transportan y se almacenan juntas. Ejemplos: cilindros, cajas, botellas.
- **Unidad de Carga (Unitarización):** Agrupación de embalajes en una carga compacta de mayor tamaño, para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento, facilitando operaciones de manipulación de mercancías y favoreciendo labores logísticas.

Carga Unitarizada - Paletizada



<http://www.youtube.com/watch?v=oM6u9vuaaWI>

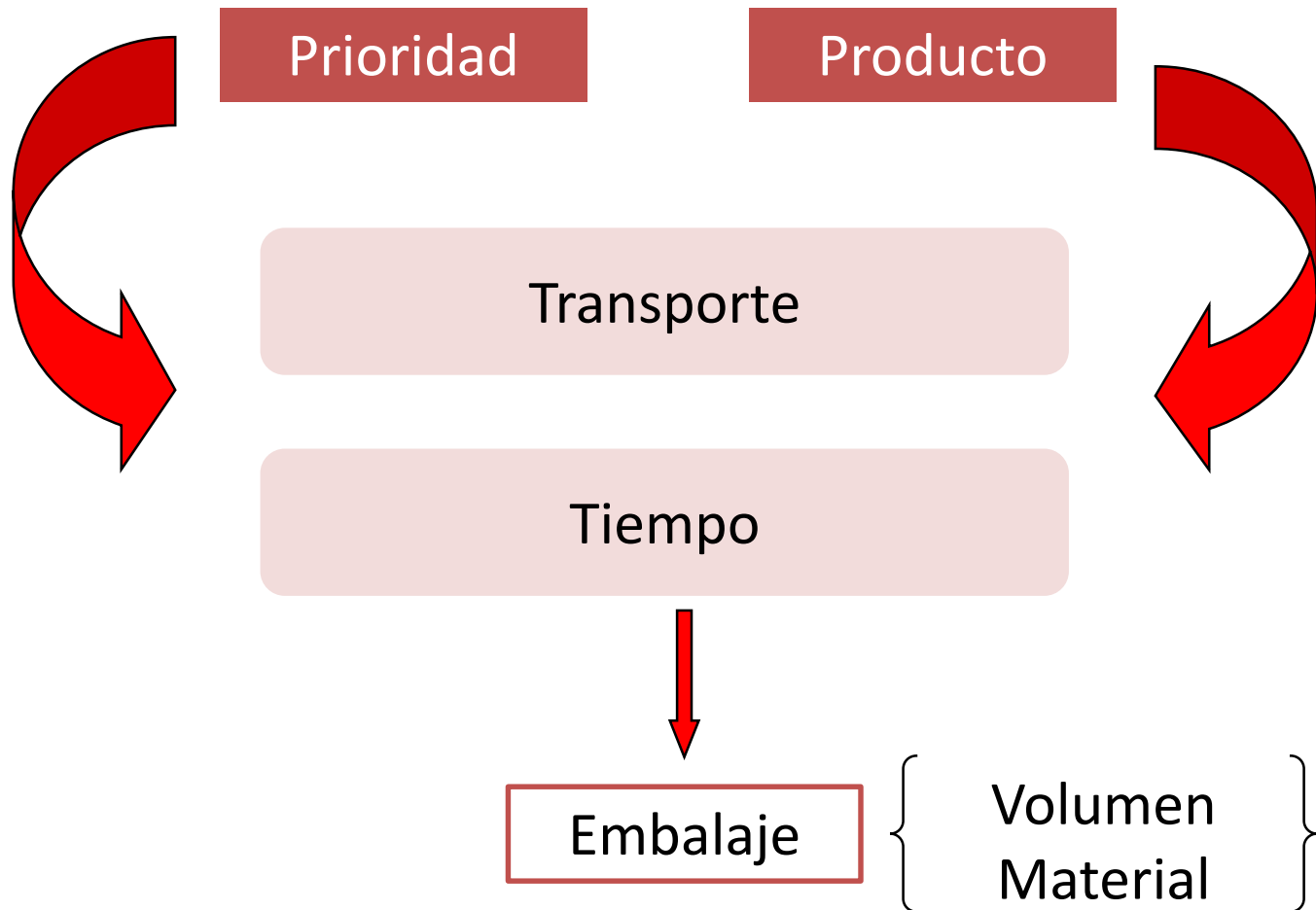
Carga Unitarizada Contenedor



LCL (cargas
pequeñas menores
a un contenedor)

FCL (contenedores
completos)

FACTORES A TOMAR EN CUENTA



ENVASE : Aquello que envuelve o contiene artículos de comercio u otros efectos para conservarlos o transportarlos.

- ❑ Material o recipiente destinado a envolver o contener al producto.
 - ✓ Busca mantener sus características iniciales.
 - ✓ Protege el producto de alguna alteración:
 - Deterioro.
 - Adulteración.
 - Contaminación.
 - ✓ Busca presentar al producto que contiene para la venta.



EMPAQUE: Elemento destinado a la protección del envase durante su transporte y manipulación.

- ❑ Usualmente se le encuentra entre el envase que contiene al producto y su embalaje final.
- ❑ Utiliza elementos como virutilla, aserrín, bolsas de aire, escamas de polietileno y polipropileno, burbo pack, etc.
- ❑ También puede ser un embalaje en sí mismo.

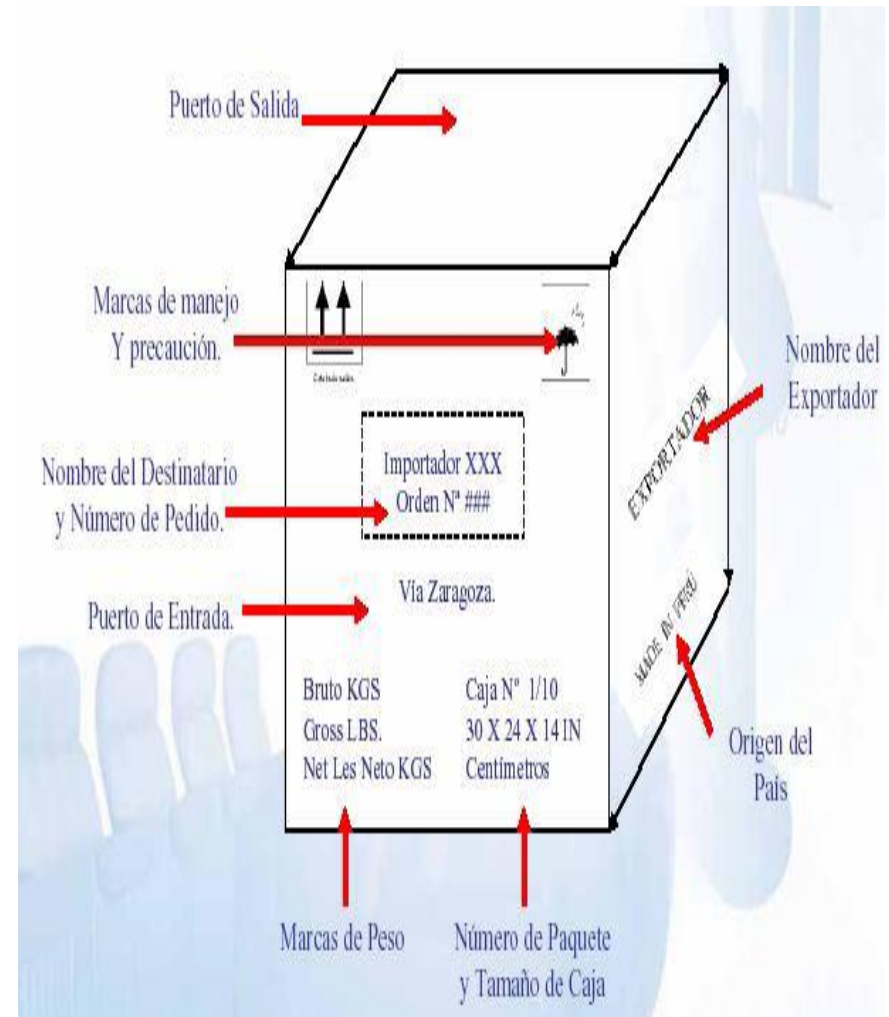
CLASES DE EMPAQUES

Materiales	Tipos	Embalaje	Ventajas	Desventajas
Metales	Láminas	Toneles, bidones, cajas	Sólidos, estiba fácil, reutilizables	Costo elevado, corrosión, pesado
Madera	Natura, cepillada, contrachapada, aglomerada	Caja, huacales, jabs, jaulas	Fácil de trabajar, estiba fácil	Costos altos, sensible al calor y humedad, contaminante, no reciclable, pesado y voluminoso
Cartón	Plano, ondulado	Cajas	Costo bajo, manejo fácil, liviano y se recicla	Vulnerable a la humedad y perforación, poco sólido, no es reutilizable
Plástico	Polietileno, polipropileno	Bolsas, toneles, bidones, cajas	Impermeable, reutilizable, liviano	Inflamable, muy frágil
Papel	Talegos	Bolsas	Bajo costo, fácil eliminación	Inflamable, muy frágil
Vidrio	Natural	Botellas, frascos, botellones, etc.	Estiba fácil, eliminación sencilla	Frágil, pesado y voluminoso

Rotulado de la Caja

Las etiquetas vienen fijadas a la caja, deben contener los siguientes datos:

- Datos del Exportador
- Datos del Importador
- Tipo de producto: Camisas masculinas
- Tamaño : XL
- Cantidad: 1000 unidades
- País de origen: Perú.
- La etiqueta debe estar en idioma del País destino.
- Peso de la caja
- Debe indicar los pictogramas apropiados.



CONTENEDOR

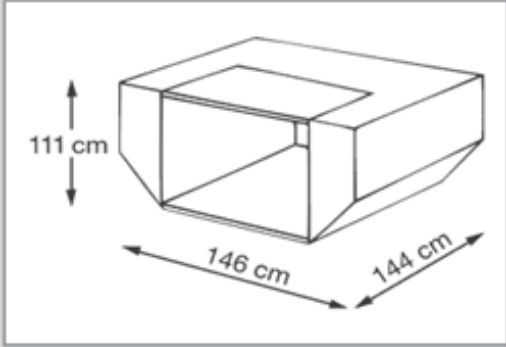
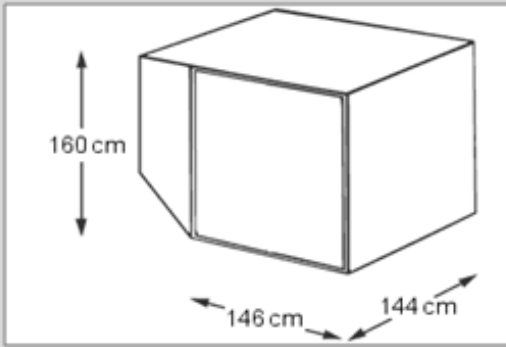
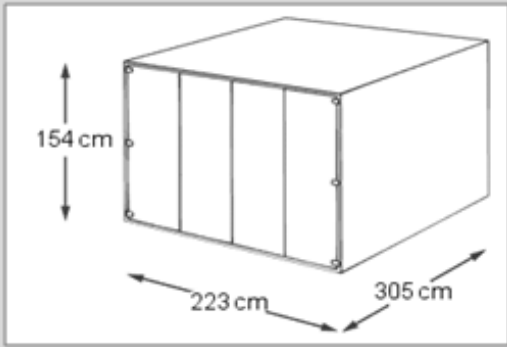
Es un elemento auxiliar de transporte, de carácter permanente, concebido para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, ideado de forma que resulte fácil de cargar o descargar.

La unidad de medida del contenedor es el TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) que describe al contenedor de 20 TM. Se dice por ejemplo que un buque transporta 2.500 TEU.



TRANSPORTE DE CARGA AÉREO

CONTENEDOR AÉREO:

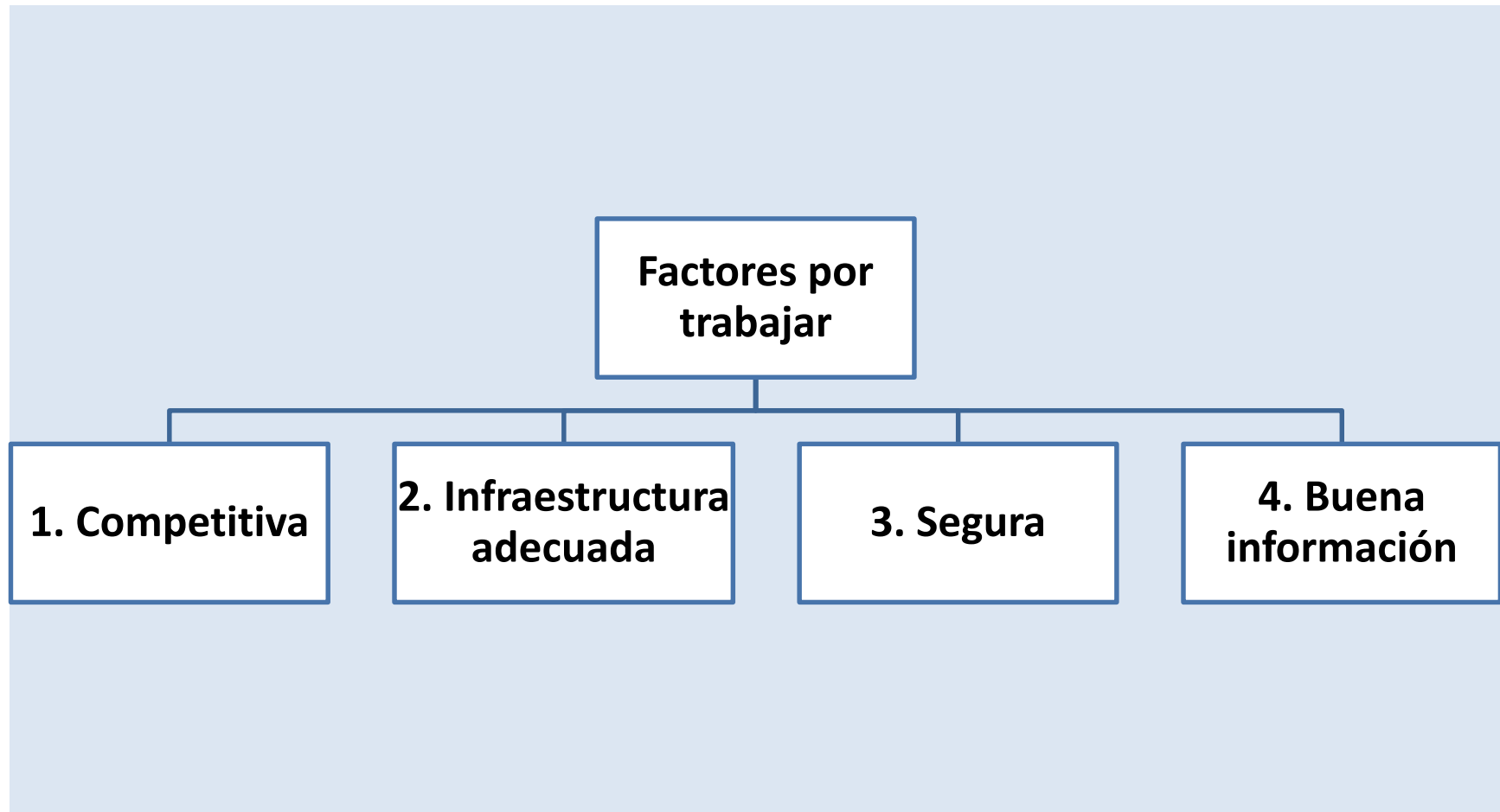
Contenedor A320 / A321	Contenedor LD3	Contenedor AMP
		
<p>Aceptado para aeronaves tipo: B747 - 200F - MD11 - A300 > A340</p>	<p>Aceptado para aeronaves tipo: B747 - 200F - MD11 - A300 > A340</p>	<p>Aceptado para aeronaves tipo: B747 - 200F - MD11 - A300 > A340</p>

ENVÍOS DE URGENCIA

- ✓ Se determina según la necesidad del cliente
- ✓ El costo dependerá de la cantidad y el tiempo de tránsito
- ✓ Utilización de empresas como Couriers, Servicios de Entrega Rápida o Servicios Postales
- ✓ Flete establecido por el peso de la mercancía
- ✓ Trámites aduaneros lo realiza la empresa de envío rápido



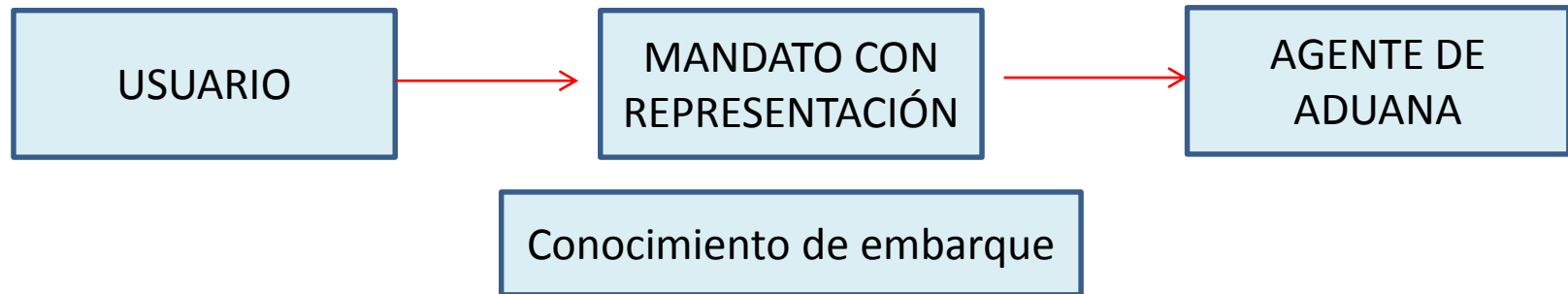
¿CÓMO DEBERÍA SER NUESTRA LOGÍSTICA?



AGENTES ECONOMICOS QUE INTERVIENEN EN OPERACIONES LOGISTICAS

AGENTE DE ADUANAS

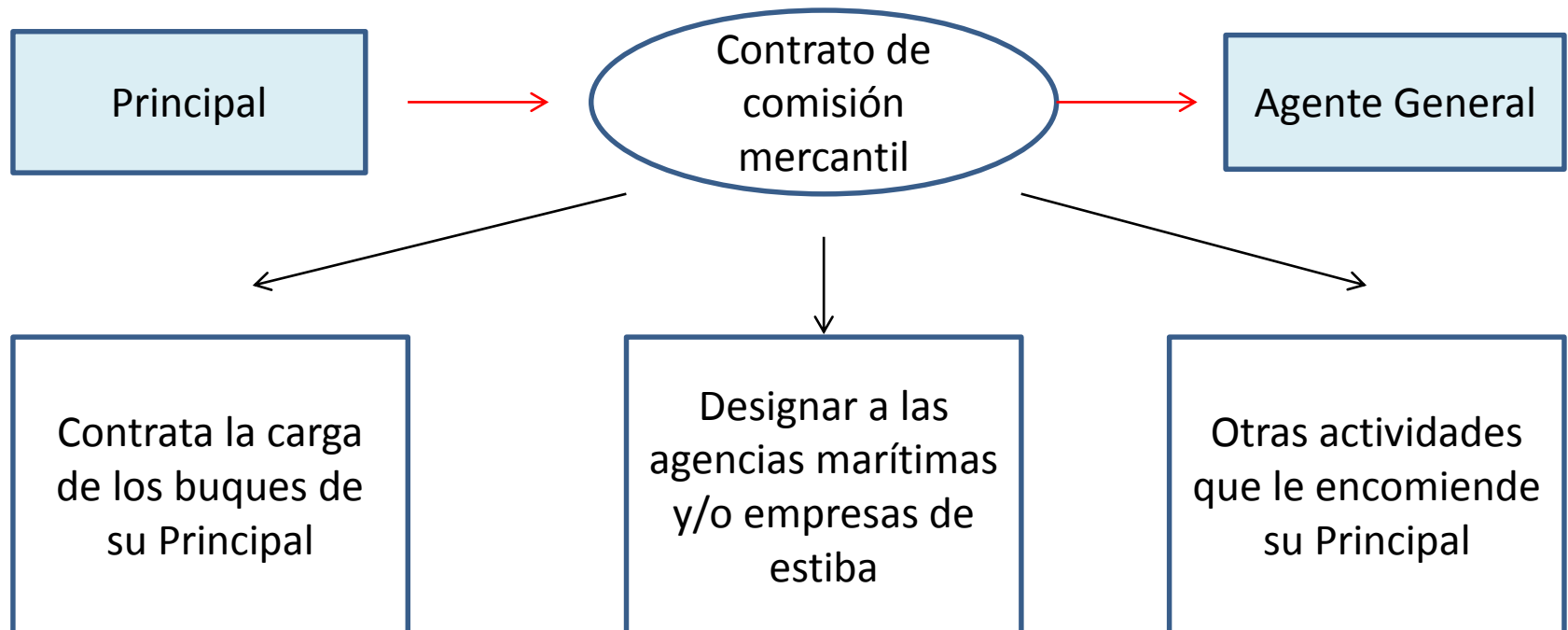
Operador de comercio exterior a quien el Usuario le confía el despacho aduanero de sus mercancías por cuenta y riesgo de éste, y asume la responsabilidad en la tramitación de los documentos.



Tiene doble misión: representar al usuario ante la autoridad aduanera y asesorar en materia de procedimientos, trámites, documentos y otros sobre las actividades vinculadas al proceso de exportación o importación.

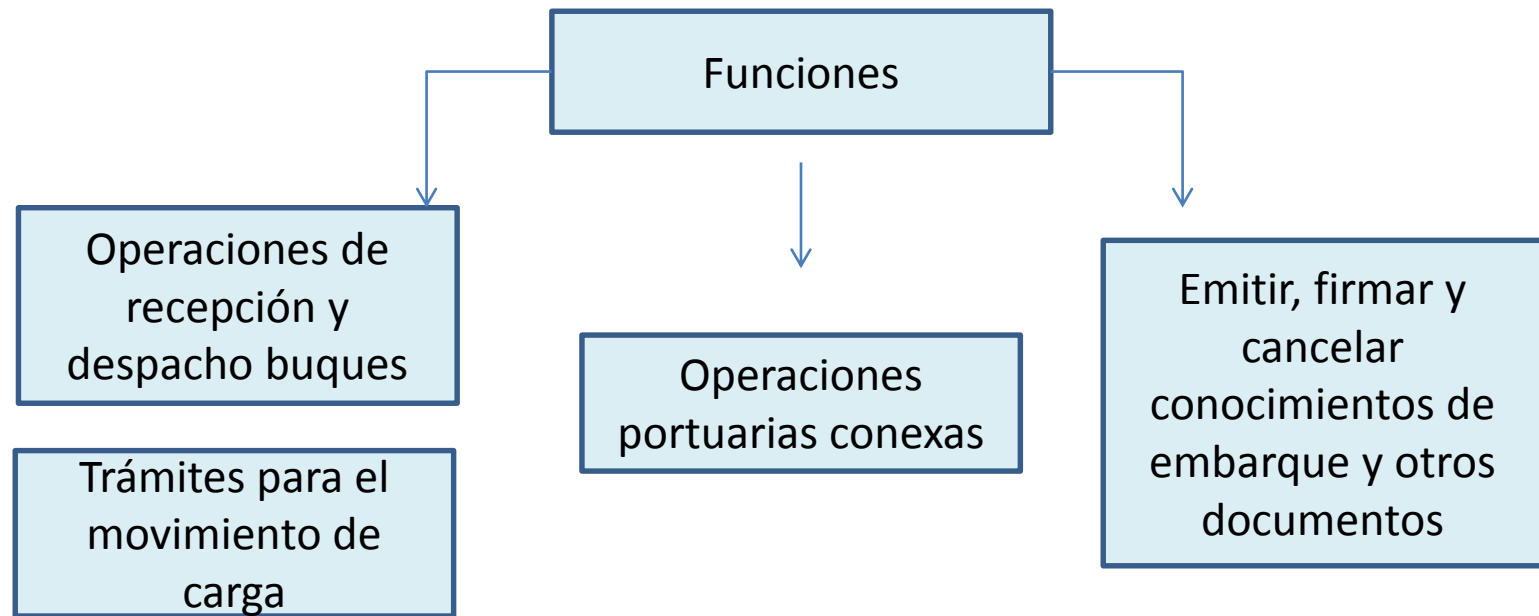
AGENTE GENERAL

Intermediario en el servicio regular o de línea.

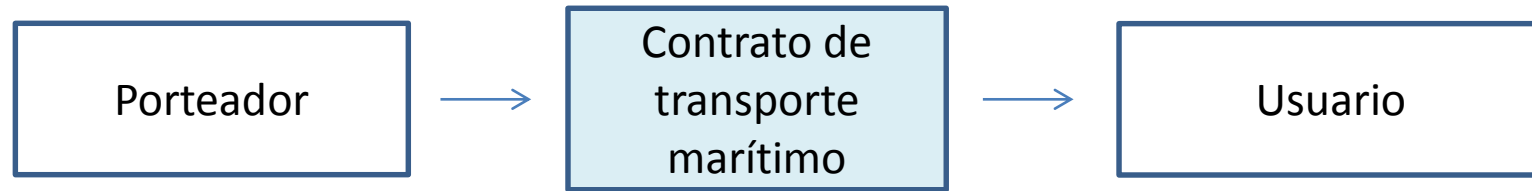


AGENTE MARÍTIMO

Persona jurídica constituida en el país conforme a Ley, que representa al capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque en el puerto del país donde éste arribe.



PORTEADOR O TRANSPORTISTA MARÍTIMO



El Porteador puede ser propietario, armador, fletador u operador de un buque. Salvo prueba en contrario, se presume que el naviero o armador, que es la persona natural o jurídica que en virtud de cualquier título posee el buque, y que ejerce la gestión náutica en nombre propio, es el Porteador.



DEPÓSITO TEMPORAL

Lugar que sirve como almacén, destinado a depositarla carga transportada por vía marítima que se embarque o descargue.

Es considerado como una extensión de la zona primaria, y por tanto en ella se pueden recibir y despachar las mercancías que sean objeto de los regímenes y operaciones aduaneros que establece la Ley.

El Usuario no suele tener pactadas tarifas y condiciones con el terminal de almacenamiento extra-portuario a donde llega su carga de importación o a donde deben entregar su carga de exportación, en cuyo caso debe adherir a las mismas.

TERMINAL PORTUARIO

Considerada como una unidad operativa de un puerto, habilitada para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios, que incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.

Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones, o por la fórmula de administración de las mismas, puede ser de Uso General o Uso Público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante y de Uso Exclusivo o Uso Privado cuando el propietario los destina para sus propios fines.



Fuente: Proinversión

TRANSPORTISTA TERRESTRE

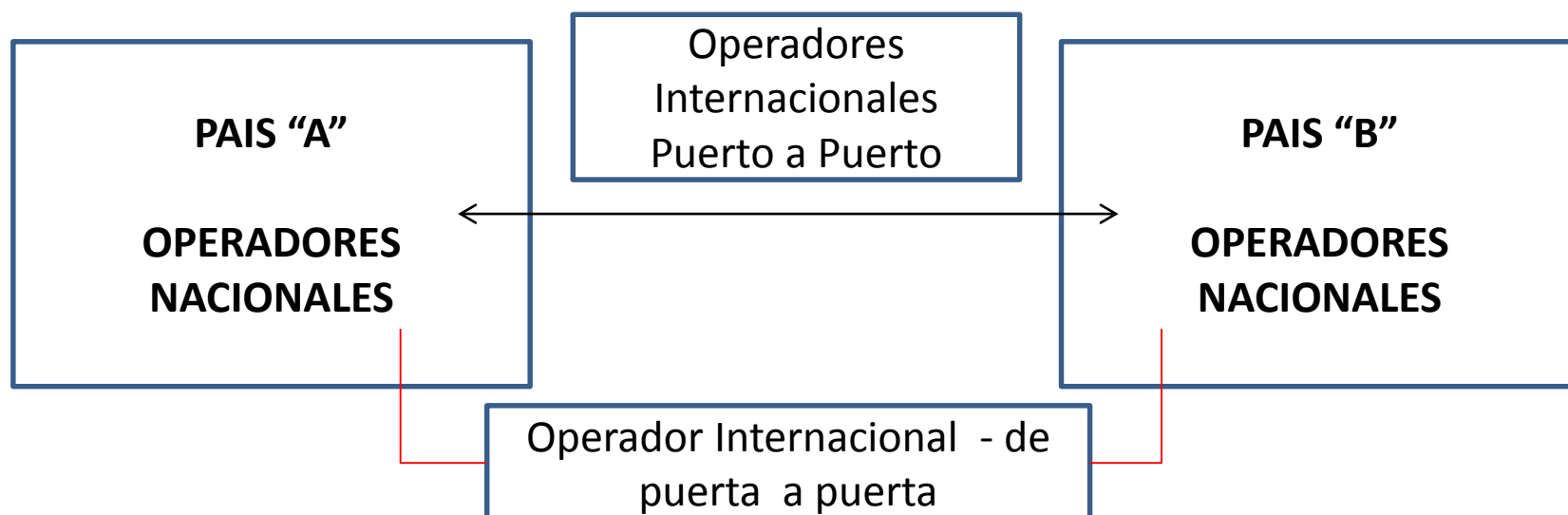
Encargado del transporte o traslado de las mercancías o carga general o mercancías de naturaleza riesgosa o con características especiales, por vía terrestre, el cual cuenta con los permisos exigidos para dicho movimiento.



AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

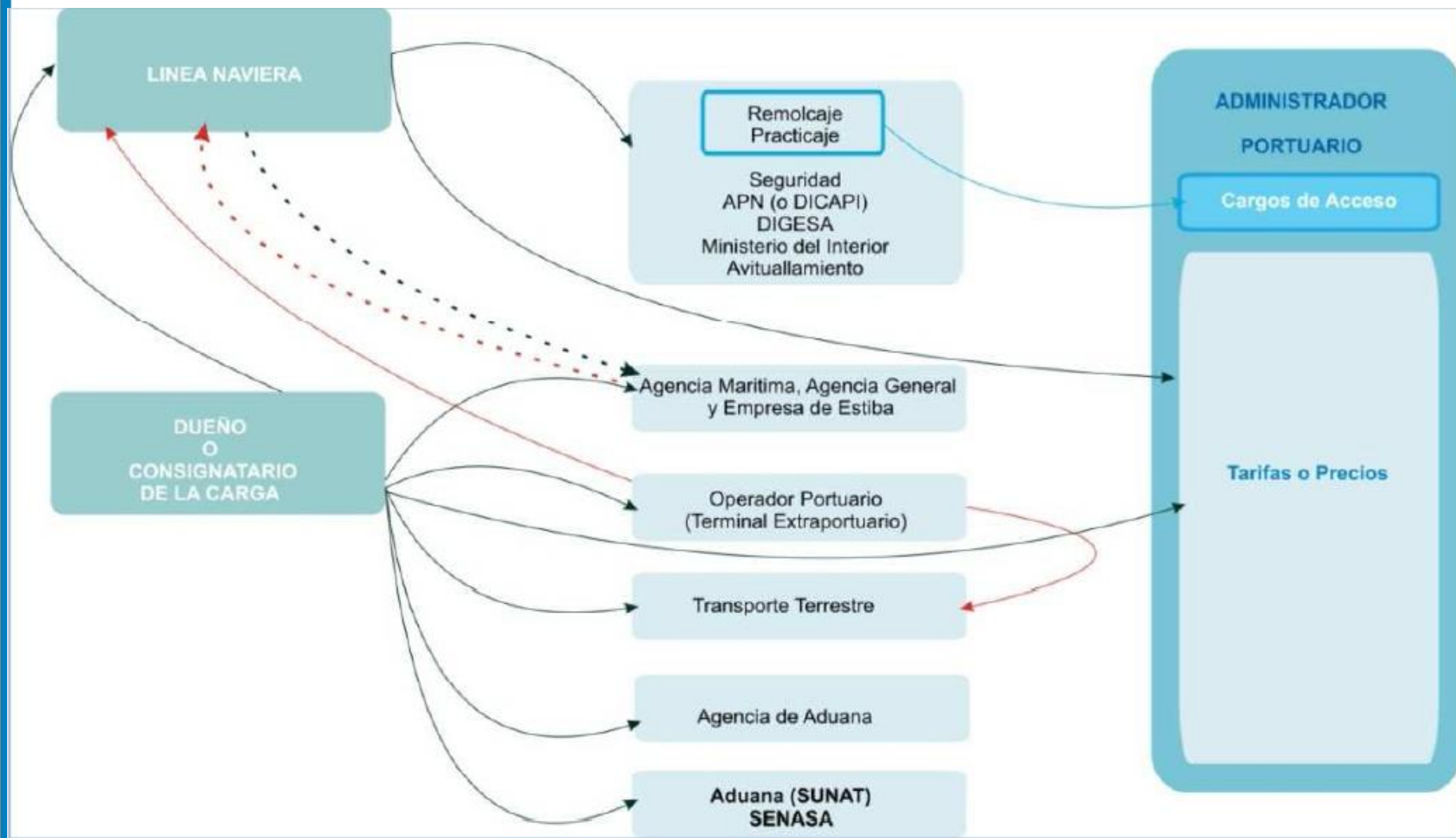
- También llamado Transitorios o empresa transitaria, es un agente que actúa en nombre del importador o exportador para organizar el transporte de las mercancías de forma segura, eficiente y rentable.

EVOLUCIÓN DE LOS OPERADORES LOGISTICOS



Integración de los servicios de puerta a puerta, que incluyen el transporte internacional, transporte nacional, transporte urbano, consolidación, des consolidación, desaduana miento, manipulación y almacenaje.

Interrelación entre prestadores de servicios y usuarios



SERVICIOS MARÍTIMOS - PORTUARIOS

1

MANIPULEO DEL CONTENEDOR VACÍO: Se efectúa desde el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario, y su puesta sobre el vehículo de carga para el recojo del contenedor., en el caso de exportación. Y en importación, se efectúa desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento en el terminal portuario o almacén extra portuario, para la re-entrega del contenedor vacío.

2

TRANSPORTE DEL CONTENEDOR VACÍO: Desde el lugar de recojo designado por el Porteador al lugar del llenado y transporte del contenedor lleno del lugar de llenado al terminal portuario, o un terminal de almacenamiento extra-portuario, en el caso de exportación. Y en la importación, comienza con el transporte del contenedor lleno del terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario al lugar de vaciado y transporte del contenedor vacío del lugar del vaciado al lugar de re-entrega designado por el Porteador.

3

LLENADO DEL CONTENEDOR: Este servicio usualmente lo realiza el Usuario con su propio personal y equipos cuando el llenado/vaciado se hace en su propio local. Si el Usuario opta por ingresar la carga suelta a un terminal de almacenamiento extra-portuario para realizar allí el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o realizar el vaciado del contenedor y 12 de allí retirar la carga suelta, en el caso de carga de importación.

4

MANIPUELO DEL CONTENEDOR LLENO EN ZONAS DE ALMACENAMIENTO DEL TERMINAL PORTUARIO: Desde el vehículo de carga al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento para su entrega al equipo de tracción que lo trasladará al costado del buque o a la zona de “pre-stacking”, en el caso de carga de exportación. Para la importación, desde el equipo de tracción que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado, del costado del buque o la zona de “pre-stacking” al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.

5

MANIPUELO DEL CONTENEDOR LLENO EN TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTRA-PORTUARIO: Desde el vehículo de carga al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento para su entrega al vehículo de carga que lo trasladará al costado del buque o a la zona de “pre-stacking”, en el caso de carga de exportación; y del vehículo de carga que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de “pre-stacking” al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga, si se trata de importación.

6

TRANSFERENCIA DEL CONTENEDOR LLENO: desde zonas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de “pre-stacking”, en el caso de carga de exportación; y desde el costado del buque o la zona de “pre-stacking” hasta zonas de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de importación.

7

TRANSPORTE DEL CONTENEDOR LLENO DEL TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTRA-PORTUARIO: Este servicio lo puede realizar el Usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el Porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extra-portuario o el agente de aduana, principalmente subcontratando a las empresas de transporte terrestre.

8

EMBARQUE/ESTIBA DEL CONTENEDOR LLENO EN EL BUQUE: Consiste en la preparación y enganche del contenedor en muelle (básicamente el aseguramiento del spreader de la grúa del buque en los esquineros superiores del contenedor), izada del contenedor con la grúa del buque y embarque, desenganche del contenedor a bordo, y aseguramiento del contenedor y trincado si va sobre cubierta, en el caso de carga de exportación; y lo contrario en caso de importación.

SERVICIOS OPCIONALES

1

“GATE-OUT”: Se denomina a la entrega de un contenedor vacío al Usuario en el lugar designado por el Porteador, que incluye su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga, así como la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor en el que se detalla el estado en el que se entrega el contenedor. El cobro se aplica por contenedor.

2

USO DE MUELLE: Es un servicio portuario regulado cuya tarifa cubre la utilización de la infraestructura del terminal portuario, para permitir el traslado del contenedor hasta el costado del buque, ya sea directamente o a través de una zona de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de carga de exportación; o viceversa en el caso de carga de importación. Incluye el servicio de pesaje conforme a las disposiciones aduaneras vigentes (el cual no será necesario en el caso de contenedores vacíos que ingresen o salgan con las puertas vacías, en cuyo caso se efectúa un descuento en la tarifa). La tarifa se aplica por contenedor.

3

TRANSPORTE TERRESTRE DEL CONTENEDOR VACÍO: Desde el lugar de recojo designado por el Porteador al lugar de llenado y transporte del contenedor lleno del lugar de llenado al lugar de entrega designado por el Porteador en el caso de exportación. Usualmente se cotiza como flete por viaje redondo independiente del número y tamaño de contenedores.

4

SERVICIO DE MANIPULEO: Es un servicio portuario no regulado cuya tarifa cubre la movilización del contenedor de recepción al lugar de apilamiento para luego entregarlo al costado del buque. El cobro se aplica por contenedor.

5

DERECHO DE DESCARGA: Constituye un cobro integral que incluyen los servicios de Uso de Muelle, Manipuleo y Transferencia, los mismos que realizan los prestadores de servicios que tienen asignadas zonas de almacenamiento en el terminal portuario y terminales de almacenamiento extra-portuario.

6

“GATE-IN”: Implica la re-entrega de un contenedor vacío por el Usuario en el lugar designado por el Porteador, que incluye su manipuleo desde el vehículo de carga, una inspección detallada del estado en el que se re-entrega el contenedor y la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor.

7

DESVÍO DE CONTENEDOR

8

VENTA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

9

EMISIÓN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (COSTO DEL LLENADO DEL DOCUMENTO)

10

TRANSPORTE TERRESTRE DEL CONTENEDOR

11

MANIPULEO AL COSTADO DEL BUQUE

12

SERVICIO DE TRANSFERENCIA

Logística de comercio exterior

Es un trabajo
mutuo



4. BUENA INFORMACIÓN

Avances
tecnológicos
e innovación

- Cultura de innovación y cambio tecnológico para mejoras de eficiencia, valor agregado, calidad de servicios y sostenibilidad.

Mejorar la
logística
portuaria

- Modelos colaborativos, plataformas tecnológicas de carga y sus medios de transporte

Integración
en el sistema

- Eficiencia en todo el proceso, conectividad multimodal y la gestión de procesos con la infraestructura y servicios en red.

CALLAO ON LINE

www.callaonline.com/Inicio.aspx

CALLAO
ON LINE

Login

INICIO

DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO

CALCULADOR

lunes, 27 de junio de 2016 | Tipo de Cambio: 3.36

PORTAL DE TRANSPARENCIA DE LOS SERVICIOS MARITIMOS EN LINEA



Callao Online

www.callaoonline.com/Sobrestadia.aspx

CALLAO ONLINE

miércoles, 28 de febrero de 2018

Tipo de Cambio: 3.25

INICIO DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO SOBRESTADIA DIRECCIONAMIENTO CALCULADOR LOGIN

SOBRESTADIA

Procedimiento de Sobrestadia

Naviera	Link	Archivo
YANG MING	YML - Demurrage	
WAN HAI		
PIL		
NYK	Tarifario Sobreestadias	
MSC	SOBREESTADÍA	
MOL	SOBREESTADIA	
MAERSK/SEALAND		
K LINE		

Windows taskbar: 10:54 a. m. 28/02/2018

Callao Online x

www.callaoonline.com/Direccionamiento.aspx







miércoles, 28 de febrero de 2018 Tipo de Cambio: 3.25

ON LINE

INICIO DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO SOBRESTADIA DIRECCIONAMIENTO CALCULADOR LOGIN

DIRECCIONAMIENTO

Procedimiento de Direccionamiento

Naviera	Link	Archivo
YANG MING	YML - Demurrage	
WAN HAI	DIRECCIONAMIENTO	
NYK		
MSC	DIRECCIONAMIENTOS	
MOL	DIRECCIONAMIENTO	
MAERSK / SEALAND		
K LINE		
HYUNDAI	Direccionamiento HMM	

Windows taskbar: 10:58 a. m. 28/02/2018



PRECIOS DE SERVICIOS LOCALES ESTÁNDAR

Naviera	Monto calculado en USD por contenedor	Detalle
COSCO	362	Ver Detalle..
MAERSK / SEALAND	379	Ver Detalle..
CMA-CGM	399	Ver Detalle..
APL	409	Ver Detalle..
EVERGREEN	439	Ver Detalle..
MOL	440	Ver Detalle..
WAN HAI	443	Ver Detalle..
HAPAG LLOYD	443	Ver Detalle..
HAMBURG SUD	457	Ver Detalle..

DETALLE DE LOS SERVICIOS LOCALES VINCULADOS A LA LÍNEA NAVIERA : MAERSK / SEALAND

IMPORTACION					
Concepto	Unidad Cobro	P. Unitario	Total	Moneda	Factura
GASTOS ADMINISTRATIVOS	Contenedor	22.00	22.00	DOLARES	ALCONSA
AGENCY FEE	Contenedor	45.00	45.00	DOLARES	MAERSK LINE PERU SAC
BOX FEE	Contenedor	80.00	80.00	DOLARES	MAERSK LINE
CONTAINER COVERAGE FEE	Contenedor	50.00	50.00	DOLARES	MAERSK LINE
SERVICIO INTEGRAL RECEPCIÓN DE VACÍOS	Contenedor 20	182.00	182.00	DOLARES	ALCONSA

Los montos no incluyen IGV
[Tarifario de dpworld](#)
[Tarifario apmterminals](#)

Información importante:
 Tomar nota que el Agency Fee está afecto a IGV (18%) y los cargos Box Fee y Agency Fee se encuentran afectos a Impuesto a la Renta (30%).



PRECIOS DE SERVICIOS LOCALES ESTÁNDAR

Naviera	Monto calculado en USD por contenedor	Detalle
COSCO	362	Ver Detalle..
MAERSK/SEALAND	379	Ver Detalle..
CMA-CGM	399	Ver Detalle..
APL	409	Ver Detalle..
EVERGREEN	439	Ver Detalle..
MOL	440	Ver Detalle..
WAN HAI	443	Ver Detalle..
HAPAG LLOYD	443	Ver Detalle..
HAMBURG SUD	457	Ver Detalle..

DETALLE DE LOS SERVICIOS LOCALES VINCULADOS A LA LÍNEA NAVIERA : CMA-CGM

IMPORTACION					
Concepto	Unidad Cobro	P. Unitario	Total	Moneda	Factura
COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN DE DESCARGA	Contenedor	125.00	125.00	DOLARES	UNIMAR
ADMINISTRACIÓN Y PROTECCIÓN DE EQUIPOS	Contenedor	35.00	35.00	DOLARES	UNIMAR
GATE IN 20'	Contenedor 20	180.00	180.00	DOLARES	UNIMAR
CONTROL DOCUMENTARIO DE AGENCIA	BL	55.00	55.00	DOLARES	UNIMAR
GASTOS ADMINISTRATIVOS	BL	3.50	3.50	DOLARES	UNIMAR

Los montos no incluyen IGV

[Tarifario de dpworld](#)

[Tarifario apmterminals](#)

SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR - SIICEX

www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=160.00000

SIICEX
Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior

Inteligencia de Mercados

Accede a documentos, revistas informes y mucho más

www.siicex.gob.pe/inteligenciademercados

27 de junio del 2016

Inteligencia de Mercados

Informes de las exportaciones peruanas por sectores

Recomendar 847

Twitter

PRODUCTO / MERCADO

Búsqueda de producto

Buscar ▶

Lista Completa | Búsqueda Avanzada

Búsqueda por mercado

Afganistán

Buscar ▶

SECTORES PRODUCTIVOS

- Agronegocios
- Exportación de Servicios
- Industria de la vestimenta y decoración
- Manufacturas Diversas
- Productos Pesqueros

FACILITACIÓN DE EXPORTACIONES

CAPACITACIONES

www.siicex.gob.pe

SIICEX Rutas Marítimas

Actualizado al 29 de abril del 2016

Contamos con más de **97 puertos** y **44 países** registrados en **25 rutas marítimas** del Perú al exterior, **TARIFAS DE FLETES INTERNACIONALES**, opciones de líneas navieras y mucho más.

En **3 pasos** infórmese sobre las opciones de **Rutas Marítimas** en el proceso de exportación

Paso 1 Elige el puerto de origen

Paso 2 Elige el país de destino

Paso 3 Selecciona una o más Rutas



Tu herramienta especializada en **Rutas Marítimas**
Ahora en tu celular

DESCÁRGALO AHORA



[VER MAPA PARA ESTA RUTA](#)

Puerto de origen (Perú)	Puerto de destino	US\$ Tarifa promedio de flete por contenedor (*)				Días de tránsito (**)	Frecuencia de salida (**)	Líneas navieras
		Contenedores			Mercadería Consolidada Tm/m ³			
		20 pies	40 pies	40 pies refrigerado				
Callao	Balboa (Panamá)	1,280	1,500	2,100	70	4	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Cartagena (Colombia)	1,300	1,600	2,300	85	10	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Leixoes (Portugal)	2,200	3,200	4,000	89	26	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Le Havre (Francia)	1,500	2,300	5,000	55	32	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Rotterdam (Países Bajos (Holanda))	1,500	1,737	5,500	65	24	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Hamburgo (Alemania)	2,280	2,490	6,000	80	24	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Amberes (Bélgica)	1,500	1,800	6,300	75	26	SEMANAL	Ver líneas
Callao	San Petersburgo (Federación Rusa)	1,900	2,900	6,300	94	28	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Tilbury (Reino Unido)	2,100	2,800	4,000	70	30	SEMANAL	Ver líneas

(*) El costo del servicio del flete del contenedor de 20" y 40" corresponde a la tarifa básica del flete internacional y no incluye los reajustes por características específicas, consultar directamente con las líneas navieras de su preferencia.

VER MAPA PARA ESTA RUTA

- Callao - Balboa
- Callao - Cartagena
- Callao - Leixoes
- Callao - Le Havre
- Callao - Rotterdam**
- Callao - Hamburgo
- Callao - Amberes
- Callao - San Petersburgo
- Callao - Tilbury

Líneas Navieras:
Callao - Rotterdam

Puerto de origen:
Callao (Perú)

Puerto de destino:
Rotterdam (Países Bajos (Holanda))

Tarifa promedio de flete por contenedor
20 pies: \$ 1500
40 pies: \$ 1737
40 pies refrigerado: \$ 5500

Mercadería Consolidada
Tm/m³
\$ 65

Línea naviera	Agente	Depósito	Días de tránsito	Frecuencia de salida
EVERGREEN	GREENANDES	TPP	23	SEMANAL
MAERSK LINE	MAERSK PERU	ALCONSA	23	SEMANAL
MOL	MOL PERU SAC	NEPTUNIA	25	SEMANAL
Hamburg Sud	COSMOS	LICSA	25	SEMANAL

Callao	Federación Rusa	1,500	2,000	4,000	30	25	SEMANAL	Ver líneas
Callao	Tilbury (Reino Unido)	2,100	2,800	4,000	30	30	SEMANAL	Ver líneas

(*) El costo del servicio del flete del contenedor de 20' y 40' corresponde a la tarifa básica del flete internacional y no incluye los recargos por características específicas, consultar directamente con las líneas marítimas de su preferencia.

EVOLUCIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS DE COREA (1999 Y 2020)



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL- 2013

ELECCIÓN DEL OPERADOR LOGÍSTICO



Directorio Logístico

Brinda información y contacto con prestadoras de servicios logísticos que intervienen en la cadena de distribución física internacional.

Registro

Consulta



Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo - PROMPERÚ
Calle Uno Oeste 50, Edificio Mincetur, Pisos 13 y 14, San Isidro - Lima | (51-1) 616 7300.

Esperando directoriologistico.promperu.gob.pe...

EVALUAR

Que ofrezca un soporte legal

Que ofrezca soporte informático

Custodia y seguro para la mercancía.

Contratar un buen transportista.

Muchas gracias!