



Universidad Del Azuay

Diplomado en Negociación Internacional

“MANUAL FUNDAMENTAL DE LOGISTICA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LAS IMPORTACIONES DE CUENCA”

Autores: Ing. Marjorie Alvarez Liberio

Ing. Com. Dalia Andrade Romero

Director: Ing. Antonio Torres

Cuenca, Ecuador

2010

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	ii
Agradecimientos.....	iii
Índice de Contenidos.....	iv
Índice de Anexos.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
Antecedentes.....	1
Objetivos Generales y específicos.....	1
Capítulo 1: Conocimiento General.....	2
1.1 Concepto de Logística	
1.2 Concepto de Transporte Internacional	
1.3 Seguro del Transporte Internacional	
1.3.1 Características básicas del seguro de transporte en importaciones de las empresas de Cuenca	
Capítulo 2: Proceso de Importación.....	4
2.1 Términos de Negociación más utilizados en Cuenca, Incoterms	
2.2 Aplicación del régimen 080 en las importaciones de Cuenca	
2.3 Requisitos previos a la importación	
Capítulo 3: Flete Internacional.....	8
3.1 Contratación del flete internacional	
3.2 Ventajas y Desventajas de la contratación local	
3.2.1 Ventajas	
3.2.2 Desventajas	
Capítulo 4: Envase Empaque y Embalaje.....	10
4.1 Sistemas de Empaque, Envase, y Embalaje	
4.2 Sistema de empaque y su función	
4.3 Sistema de Embalaje	
4.4 Sistemas de Envase y tipos de materiales	
Capítulo 5: Medios de Transporte.....	14
5.1 Transporte	
5.2 Modalidades del transporte	
5.3 Ventajas de los medios de transporte	
5.3.1 Transporte marítimo	
5.3.2 Transporte aéreo	
5.3.3 Transporte terrestre	
Capítulo 6: Análisis a los operadores de comercio.....	16

Capítulo 7: Conclusiones y Recomendaciones

7.1 Recomendaciones.....	18
7.2 Conclusiones.....	18

Bibliografía

Anexos

Anexo 1 Tabla de Incoterms

Anexo 2 Listado de operadores de Comercio Exterior en Cuenca

Anexo 3 Medidas y usos de contenedores

Dedicatoria

Dedicamos este trabajo a nuestras familias y profesionales del área de comercio exterior por el apoyo continuo brindado y experiencia compartida a fin de extraer la información necesaria y actualizada para el importador cuencano. Al empresario local puesto que el esfuerzo empleado se magnifica en un compendio de datos que agilizarán sus gestiones de nacionalización y aumentarán su actividad productiva.

Agradecimiento

Queremos agradecer a Dios por permitirnos culminar una meta más planteada en nuestras vidas profesionales, también a cada uno de nuestros Padres, amigos y profesores por contribuir con un granito de arena para alcanzar lo deseado.

A todos muchas gracias!

Resumen

Considerando que la planificación es un factor preponderante e indispensable para las empresas, y conociendo que nuestro país Ecuador tiene una balanza comercial más inclinada a las importaciones, hemos basado nuestro trabajo en la creación de un Manual Básico y Fundamental con un solo objetivo el de ayudar a los lectores a tener un conocimiento más amplio de lo que implica realizar una importación, así como dar herramientas para la toma de decisiones sobre los términos de negociación y en que debe basar su elección al momento de considerar el medio de transporte por el cual su mercadería llegará al Ecuador.

Creemos firmemente que el análisis y selección que realice el importador sobre factores como : producto, proveedor, tipo de negociación a aplicar, país de adquisición del producto, capital a invertir, tipos de financiamiento, empresa de transporte internacional (navieras, agencias de cargas), rutas, medios de transporte etc., tendrá un impacto positivo para la empresa al momento de vender su producto, creando una ventaja para el importador, lo que conlleva a optimizar recursos, tanto económicos como materiales permitiendo al empresario estar un paso más adelante que su competencia y siendo eficiente en la labor desempeñada.

Abstract

A strategic planning is a very important factor for enterprises. Nowadays, Ecuadorian Trade Balance is more inclined to imports than exports which gave us the idea to design a basic manual to help importers from Cuenca with the enough information about how to import. It contains some special tools to take decisions about negotiation terms and the points to consider to transport goods.

We believe that the analysis and selection made by importers in different factors such as: product, provider, negotiation terms, types of financing, international transport companies (shipping, freight agencies), roads, etc. will have a positive impact on their sale price with an added value, optimizing economic and material resources being efficient and efficacious in job.

Antecedentes

El desconocimiento del importador en la logística de las importaciones ha hecho que exista un cierto temor a las importaciones por las complicaciones que pueden existir al momento de realizar esta actividad.

Es menester conocer que el transporte aéreo, marítimo y multimodal en estos momentos constituye uno de los componentes más importantes en la cadena de importación, llegando a ser inclusive un factor determinante para el precio final del producto importado.

El importador debe estar en la capacidad de contar con una logística eficiente para realizar el proceso de importación de una manera exitosa, entendiéndose que dentro del proceso logístico la empresa debe conocer los requerimientos, restricciones, pago de aranceles e impuestos al momento de realizar la compra y posterior importación de la misma.

Hemos visto en nuestra ciudad un crecimiento de las consolidadoras de carga, las mismas que son las encargadas de armar la mejor logística para realizar una correcta coordinación del transporte internacional, a través de sus oficinas y representantes a nivel mundial lo que permite mantener un contacto directo tanto en origen con el exportador, como en destino con el importador.

Sin embargo, en la práctica el importador no hace uso de los recursos disponibles en la ciudad, como son los servicios de las navieras y consolidadoras de carga, dejando el proceso de contratación del transporte internacional en origen, en manos del exportador o vendedor.

Objetivos generales y específicos

Objetivo General:

La logística internacional del transporte es compleja, ya que existen barreras como la distancia, idioma, cultura que se deben enfrentar al momento de realizar la coordinación del embarque, es por ello que mediante el análisis y desarrollo del proceso de importación determinaremos una guía para consolidar la actividad importadora de las empresas cuencanas.

Objetivos Específicos:

- Establecer bases de conocimiento en el importador cuencano sobre la logística del transporte internacional.
- Entender la importancia de la logística y del transporte internacional en el comercio exterior.

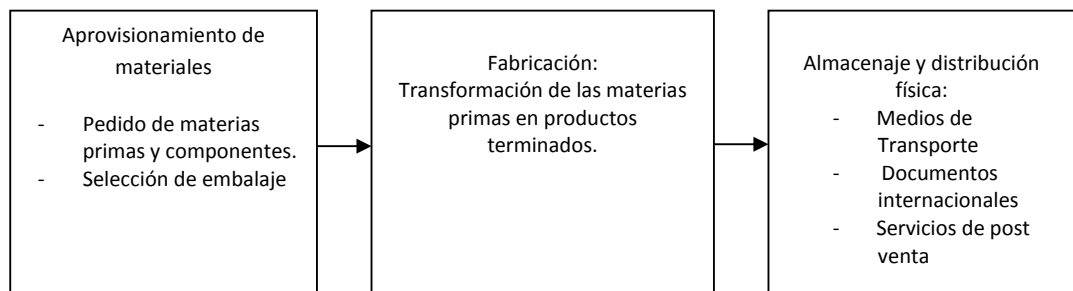
- Requisitos para desaduanizar en Cuenca considerando los operadores de Comercio Exterior que intervienen en el proceso.
- Definir las funciones de cada uno de los Operadores de Comercio Exterior en el proceso de importación: Shipper, navieras, consolidadoras, Seguros, Verificadoras de carga, dependiendo la naturaleza de la carga, agente de aduanas, Corporación Aduanera Ecuatoriana, Almaceneras temporales, importador.

Capítulo 1

Conocimiento General

1.1 Concepto de Logística

Conjunto de actividades encargadas de planificar, ejecutar y controlar de forma interrelacionada y eficiente el flujo físico de materiales e información de la empresa desde el aprovisionamiento de materias primas hasta la entrega de productos terminados a los clientes. La empresa planificará y coordinará las siguientes funciones relacionadas con la logística:



La logística internacional constituye las operaciones del movimiento de mercancías involucradas en importaciones y exportaciones.

En la logística del movimiento de materiales se destacan dos etapas principales:

1. El manejo de materiales: movimiento de materias primas e insumos hacia la compañía y por medio de ella.
2. La distribución física: movimiento del producto terminado hacia los consumidores.

1.2 Concepto de Transporte Internacional

Componente básico de la actividad comercial internacional cuyo éxito en el cumplimiento de entrega de mercancías depende de la correcta coordinación de las fases operacionales desde el pre embarque hasta la entrega al cliente. Además que determina el precio final del producto.

La tarea de coordinación para que el cliente reciba en tiempo y forma su mercancía comprende considerar: distancia geográfica, exigencias reglamentarias del país de destino, utilización de diferentes medios de transporte, almacenamiento antes de la entrega, reserva de espacios de carga.

El productor, fabricante o comercializador cuencano a fin de que las mercancías importadas arriben debe involucrarse en los aspectos de coordinación y percibir las ventajas que aportan el uso de los servicios de agencias de carga y navieras. En las operaciones comerciales se resumen las fases por:

- Preparación del contrato.
- Contratación
- Ejecución y pago

El transporte internacional corresponde a la etapa de ejecución que depende de los términos acordados entre vendedor y comprador basados en los INCOTERMS 2000.

1.3 Seguro del Transporte Internacional

Contrato que cubre parcial o totalmente (siempre y cuando no exceda del valor real) daños o pérdidas de mercancías durante su traslado desde origen a destino mediante el uso de un medio de transporte. Intervienen el asegurador y asegurado quien por el pago de una prima obliga a la contraparte a cubrir cualquier evento o siniestro que sufra el bien asegurado.

1.3.1 Características Básicas del Seguro de Transporte en Importaciones de las empresas de Cuenca

- El seguro de transporte tiene el carácter de indemnizatorio no superiores al daño sufrido.

- En Cuenca, las aseguradas brindan su servicio para el proceso de importación, las mismas cubren las cláusulas de la póliza de seguro sin excepción alguna siendo el cálculo: Valor flete + valor FOB. La prima depende del tipo de mercadería y tránsito (trasbordo). Cabe recalcar que si existe una póliza de seguro contra todo riesgo la misma que cubre desde la bodega del proveedor hasta la bodega del cliente cualquier daño.

Durante el transporte terrestre de Cuenca a Guayaquil los transportistas ofrecen de manera adicional en sus tarifas, servicios como custodia armada, chip localizador en el contenedor dependiendo de la naturaleza del producto y criterio del importador. La contratación de estos servicios constituye una inversión al importador cuencano pues habilita cualquier acción contra el transportista por la compañía de seguros en caso de pérdidas hasta la indemnización al asegurado. A pesar que esta figura parezca encarecer el producto en su P.V.P. es básicamente una herramienta de protección para el importador.

Los importadores deben verificar las condiciones de cobertura de seguro que se estipulan en las cartas de crédito a fin de que no resulten contradictorias e imposibles de cumplir.

- Términos en contratos de seguro: asegurado, asegurador, tomador, beneficiario, riesgo, valor asegurado, prima e interés asegurado.

Capítulo 2

Proceso de Importación

2.1 Términos de Negociación más utilizados en Cuenca, Incoterms

Es menester que antes de desarrollar los términos de negociación más usados en nuestra ciudad de Cuenca recordemos que son los Incoterms y su finalidad

Los Incoterms son un conjunto de reglas y disposiciones internacionales que sirven para la interpretación de los términos de negociación más usados en el Comercio Internacional, y nos indican cuando empieza el riesgo y cuando termina el mismo permitiendo conocer la distribución de los gastos y las responsabilidades entre el vendedor y comprador los Incoterms son regidos por la Cámara de Comercio Internacional, como se indica en el ANEXO 1.

De acuerdo a una investigación realizada con las agencias de carga (forward) hemos conocido que los términos de importación que se manejan en mayor magnitud en el Distrito de Cuenca son:

➤ FOB : FREE ON BOARD (FRANCO A BORDO)



El vendedor cumple con la entrega de la carga en el puerto de entrega convenido, es decir la mercancía sobrepasa la borda del buque, al usar este término de negociación el vendedor cubre los costos de transporte interno de la carga hasta el puerto de salida, así como los costos de aduanas en el exterior.

➤ CIF: COST INSURANCE AND FREIGHT (COSTO SEGURO Y FLETE)



El vendedor cumple con su obligación al entregar la mercancía cuando sobrepasa la borda del buque , al utilizar este término de negociación el vendedor se encarga de la elección del medio de transporte desde la fábrica hasta el puerto de llegada que el comprador previamente informe , adicional todos los costos generados en el exterior deben ser cubiertos por el vendedor

➤ EX WORKS: EX WORKS (EN FABRICA)



El vendedor pone a disposición del comprador la carga en su establecimiento o en un lugar convenido, siendo esto el almacén bodega, fábrica o taller. Al

negociar con este término el comprador tiene que asumir todos los costos generados en el exterior que se generen para el embarque de su carga.

2.2 Aplicación del régimen 080 en las importaciones de Cuenca

Previo a la explicación del régimen 080, hemos visto la necesidad de explicar brevemente lo que son los regímenes aduaneros y su clasificación

Regímenes Aduaneros: El conocimiento de los regímenes aduaneros es un punto vital y de alta importancia para los operadores de comercio exterior, en especial para el importador pues es una herramienta que le ayudará a cerrar las operaciones de importación de una manera ágil adecuada, evitando de esta manera la pérdida de tiempo y dinero

Con este antecedente es primordial conocer que los regímenes aduaneros son los procedimientos al que se sujetan las mercaderías sometidas al control de la aduana en el caso de Ecuador (CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA) de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros expedidos en la Ley Orgánica de aduanas (LOA) según la naturaleza y objetivos de la operación comercial.

Los regímenes aduaneros de acuerdo a la ley orgánica de aduanas se dividen en:

REGIMENES	{	1.-	REGIMENES COMUNES
		2._	REGIMENES ESPECIALES
ADUANEROS		3._	REGIMENES PACTICULARES

- **Regímenes Comunes:** Son aquellos que no están sujetos ni a liberación ni a suspensión del pago de impuestos y tributos al comercio exterior que grava la importación de mercancías así mismo se sujetarán al cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones o regulaciones no arancelarias y de las formalidades establecidas.

Dentro de este grupo se encuentra las Importaciones a Consumo, la Ley Orgánica de Aduanas art 55 define a la Importación a Consumo como el régimen aduanero por el cual las mercancías extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo en el país.

- **Regímenes Especiales:** Son regímenes que se caracterizan por ser liberatorios suspensivos, y devolutivos de los tributos aduaneros, según sea el caso.

Dentro de los regímenes especiales tenemos:

- Tránsito aduanero
- Importación Temporal con reexportación en el mismo estado
- Importación temporal para Perfeccionamiento Activo
- Depósitos Aduaneros
- Almacenes Libres y Especiales
- Zona Franca
- Régimen de Maquila
- Ferias Internacionales
- Regímenes Particulares o de Excepción :
 - Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos
 - Tráfico Fronterizo
 - Zona Libre de Comercio

Régimen 080 Tránsito Aduanero: El tránsito aduanero es un régimen por el cual las mercancías son transportadas bajo el control aduanero, de una oficina distrital o otra del país o con destino al exterior , el transporte se lo realiza desde una aduana de partida hacia un distrito de destino dentro del territorio aduanero nacional donde finaliza la operación , por ejemplo el traslado de las mercancías o de las cargas del distrito de la aduana de Guayaquil hasta el distrito de Cuenca , a través de la aplicación del régimen 80 , con una guía de movilización, previamente aprobada por el distrito de Cuenca.

En el caso del distrito de Cuenca para que las cargas sean movilizadas a las almaceneras temporales aprobadas por la C.A.E se debe aprobar previamente una guía de movilización la misma que cumple todas y cada una de las reglamentaciones emitidas por la Corporación Aduanera Ecuatoriana (C.A.E) este documento aprobado permite a la almacenera movilizar la carga para que de inmediato sea nacionalizada la carga.

2.3 Requisitos previos a la importación

Tanto las personas naturales como las jurídicas que tengan como finalidad realizar importaciones y exportaciones deben registrarse ante Corporación Aduanera Ecuatoriana a través del Sistema Interactivo de Comercio Exterior realizar este trámite le permitirá obtener una clave de acceso la misma que servirán para regularizar sus operaciones .

La clave que le otorga la C.A.E. es intransferible y personal, y de absoluta responsabilidad del importador o exportador para su uso.

Para obtener esta clave, previamente se debe enviar electrónicamente la información a la C.A.E. luego se debe acompañar de la siguiente documentación:

Persona Natural

- Solicitud a la C.A.E. (Carta original dirigida al gerente de la C.A.E. solicitando la clave)
- Copia de la cédula de identidad
- Copia del R.U.C.

Persona Jurídica

- Solicitud a la C.A.E. (Carta original dirigida al gerente de la C.A.E. solicitando la clave)
- Nombramiento del representante legal
- Copia de la cédula de identidad del representante legal
- Copia del R.U.C.

Capítulo 3

3.1 Contratación Del Flete Internacional

Sin duda otro punto importante dentro del proceso de las importaciones como de las exportaciones es la contratación del flete internacional, pues va de la mano con los términos de negociación que está cerrando el importador, pues el transporte de su carga no se puede encargar a una empresa que no tenga el conocimiento de la correcta realización de su trabajo, ya que el minimizar este punto podría llevar al importador al fracaso al momento de la comercialización de su producto.

Al momento de realizar la contratación del flete Internacional el importador tiene que estar consciente y conocer las tendencias de mercado pues las tarifas varían de acuerdo al precio del petróleo, la temporada del embarque la tarifa esta conformada por: la tarifa básica más recargos que se aplica a la tarifa de fletes marítimos, estos incrementos son informados previamente por las navieras y agencias marítimas, a las agencias de carga.

Los recargos con mayor frecuencia se aplican son:

- PSS – PEAK SEASON SURCHARGE este valor se aplicará a partir del 01 de Junio hasta el 17 de Octubre , este valor se aplicará por TEU desde todos los puertos de lejano Oriente

- GRI – GENERAL RATE INCREASE este valor se aplica tres veces al año, el incremento se aplica por TEU es decir por unidad de contenedor como medida se toma al contenedor de 20ft.
- EFS –EMERGENCY FUEL SURCHARGE este valor entra en vigencia en el periodo de 15 de Junio hasta el 14 de Julio
- BAF – BUNKER ADJUSTMENT FACTOR es el recargo por combustible
- CAF – CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR. Este valor es aplicable por diferencias de cambio de divisas , es aplicable al flete y se hace efectivo según el día en que se embarca la carga (aplicable para países con monedas distintas al dólar)

3.2 Ventajas y Desventajas de Contratación local

3.2.1 Ventajas:

- Responsables activos y actores directos a cargo del proceso de importación. En la ciudad de Cuenca se dispone la contratación de agencias de carga, navieras y agentes afianzados de Aduana. ANEXO 2-Listado de operadores de comercio exterior en Cuenca.
- Tiene un status actualizado de lo que está ocurriendo con su carga, puesto que al elegir la empresa de carga en el país de destino , se ofrece al importador información oportuna
- Cliente cuenta con información en su idioma nativo y al mismo uso horario del estatus de su carga.
- El pago del flete y costos generados por la empresa de transporte en el exterior son realizados en el momento de arribo de la carga lo que da seguridad al importador que la carga fue embarcada
- Cuenta con una mayor liquidez ya que como los pagos se realizan en el momento de la llegada de la carga el importador tiene opción a seguir invirtiendo mientras la carga llega a Guayaquil, en este punto es específico cuando los tiempos de tránsitos son de 30 días en adelante
- El Bill of Lading se imprime en Ecuador lo que permite al importador que en el caso que se tenga algún inconveniente con su nombre o cambio de almacenadora se la pueda realizar 48 horas antes de la llegada de la carga de esta manera evita el pago de multas por corrección y pérdida de tiempo, caso contrario toda corrección se debe solicitar en origen.

- Recibe información de parte de un único operador , sin importar las maniobras que se tengan que ejecutar en el exterior , el importador recibe información de su carga por su ejecutivo de cuenta
- Pago del flete se realiza en la moneda de país de destino, para el caso en que las negociaciones hayan sido realizadas con países que mantengan monedas distintas al dólar.
- Información de las tendencias del mercado acerca del valor de la tarifa.
- Conocimiento de los valores a cancelar por el total del transporte
- Optimización en los costos de comunicación, pues al cerrar la tarifa del transporte en el destino las llamadas telefónicas son valores locales.
- Conocimiento del nombre de la naviera , y días libres que dispone el importador previamente al embarque para que se pueda programar la nacionalización de la carga

3.2.2 Desventajas:

- Tarifa más alta por contratarse en el país de destino
- Los espacios para los embarques son reducidos para fletes cerrados en destino

Capítulo 4

Envase, Empaque y Embalaje

4.1 Sistemas de Empaque, Envase, y Embalaje

Comprenden los términos genéricos que involucran tanto los diversos aspectos de la industria y el comercio de sistemas de contención y protección de bienes y mercancías, como los contenedores mismos, los cuales pueden definirse de la siguiente manera:

- Envase: Objeto manufacturado que contiene, protege y presenta una mercancía para su comercialización en la venta al detalle, diseñado de modo que tenga el óptimo costo compatible con los requerimientos de la protección del producto y del medio ambiente.
- Embalaje: Objeto manufacturado que protege, de manera unitaria o colectiva, bienes o mercancías para su distribución física, a lo largo de la cadena logística; es decir, durante las operaciones de manejo, carga, transporte, descarga, almacenamiento, estiba y posible exhibición.
- Empaque: Nombre genérico que en ocasiones se usa para describir la industria y el comercio de los envases y embalajes; nombre genérico para un envase o un

embalaje; material de amortiguamiento; sistema de sello en la unión de dos productos o de un envase y su tapa.

Fuente: Manual Logística Internacional. Corpei. 2007.

4.2 Sistema de empaque y su función

Es un recipiente de estructura flexible como bolsas, costales y big-bags elaborado en uno o varios materiales, con o sin impresos gráficos, para la exhibición y promoción de uno o varios productos líquidos, sólidos o gaseosos, estando o no en contacto directo con el contenido, destinados a la distribución comercial y facilitación al usuario final. Para algunos productos el empaque se constituye en embalaje.

El sistema de empaque debe desarrollar mínimo funciones básicas de: protección, comercialización y una función social.

FUNCIÓN:

- Protección:
 - Primer nivel (empaque primario): De venta de presentación elemental o interior. Es el que está en contacto directo con el producto específico con la función de envasarlo, protegerlo. Dentro de este nivel se encuentran por ejemplo: vasos, botellas, garrafas, bolsas, envolturas de papel, tubos colapsables, entre otros muchos. Comprende elementos adicionales que lo integran (tapa, foil, banda de seguridad etiquetas, cintas adhesivas etc.)
 - Segundo nivel (empaque secundario o intermediario): Elemento que se usa como complemento externo, con la función de contener o agrupar varias unidades de empaque primario, en esta línea se encuentra: cajas plegadizas, de cartón corrugado, cubetas plásticas, guacales, etc.
 - Tercer nivel (empaque colectivo, de transporte): Elemento que se usa como complemento externo con el objeto de contener o agrupar varias unidades de empaque secundario: cajas de cartón corrugado, estibas, cajas de madera.
- Comercialización:

La función comercial que cumplen los sistemas de empaque facilita la exhibición del producto, y estimula la sensibilidad directa y subliminalmente en el consumidor, logrando que sus características y beneficios lleven al comprador a tomar su decisión a favor del producto en fracción de segundos.
- Función Social:

De forma similar su participación en la protección al Medio Ambiente es indudable, pues la óptima utilización de sus materiales, de un proceso

responsable, del uso correcto de los empaques y de un post-uso correctamente planificado, dependerá en gran parte la conservación de la naturaleza, de tal manera que la utilización de los recursos naturales que se haga hoy en día, no comprometa la utilización a que tienen derecho los habitantes del mañana, es decir Desarrollo Sostenible.

Fuente: Manual Logística Internacional. Corpei. 2007.

4.3 Sistema de Embalaje

El sistema de embalaje debe llevar impreso o mediante rótulos adhesivos la siguiente información:

- La identidad y ubicación geográfica del productor y/o exportador y la del importador o comprador en el lugar de destino, y
- La identificación comercial del producto (si éste no es susceptible al robo), cantidad de unidades contenidas números del paquete en relación con el total del despacho y los números de los documentos de exportación.

Es el conjunto de elementos envolventes de diversos materiales que tienen por finalidad tratar de proteger y dar solidez al producto o conjunto de productos que se exporten, para ser manejados como carga y por lo tanto manipulados sin temor a ser dañados en el proceso de distribución física desde las instalaciones del productor hasta las bodegas del comprador; es decir durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo.

El embalaje debe adecuarse a las penalidades que vaya a sufrir el producto hasta el mercado de utilización y por ello debe pensarse siempre en:

- Términos de recorrido total del transporte en que se vaya a realizar,
- El apilamiento al que deberá estar sometido en camiones, bodegas o almacenes.
- La manera en que será cargado, descargado y manipulado (ganchos, atarrayas, plataformas, montacargas, grúas, altura desde que será soltado al terminal o al lugar de estiba),
- Los climas de condiciones de humedad a los que será sometido, tanto en el país de destino como en el de utilización y lluvias que deberá soportar,
- Las revisiones aduaneras (con las consiguientes aperturas y cierres del embalaje) a los que se verá sometido,
- Las posiciones en las que podrá manipularse y estibarse,
- Los almacenes en los que se ubicará

- Los países de trasbordo y destino (para el idioma de las marcas),
- Los medios de transporte que se van a utilizar (el avión precisa de embalajes más livianos),
- La importancia con los aranceles aduaneros.

Los criterios de selección de un embalaje, deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Características físicas y químicas de la mercancía: estado físico, peligrosidad, pulverulencia, etc.
- Condiciones ambientales como: variaciones en la temperatura, humedad, ventilación, condensación, etc.
- Materiales compatibles con la mercancía.
- Medios de transporte que van a ser utilizados, duración del mismo y riesgos que pueden presentarse tales como saqueo y robo.
- Almacenamientos intermedios y en destino.
- Disposiciones legales y exigencias de calidad de los países compradores.
- Regulaciones y controles ambientales y aduaneros.
- Coeficiente o factor de estiba.

Los tipos de embalaje y empaque más comúnmente empleados son:

- Cajas de madera
- Cajas de cartón
- Guacales (jaulas)
- Contenedores
- Toneles
- Tambores
- Sacos
- Fardos
- Balas
- Forros plásticos
- Garrafas
- Damajuanas
- Paletas

Fuente: Manual Logística Internacional. Corpei. 2007.

4.4 Sistemas de Envase y tipos de materiales

El objetivo de este sistema es proteger el producto durante su transportación. Recipiente de estructura rígida como: cajas, botellas, frascos y tarros, con o sin impresión gráfica que contienen uno o varios productos líquidos, sólidos o gaseosos, a fin de proteger sus características intrínsecas. El diseño debe proteger el producto hasta su destino hacia el consumidor final.

- Envases de papel: kraft, papel pergamino vegetal, papel resistente a grasas y papel glassine, papel tissue.
- Bolsas y sacos de papel.
- Cajas plegadizas.
- Plásticos: PEV, PVC.
- Vidrio, vidrio emplomado.
- Metálicos
- Aluminio
- Eclético.
- Flexible laminado.

Fuente: Manual Logística Internacional. Corpei. 2007.

Capítulo 5

5.1 Transporte

La logística del transporte dentro de las importaciones constituye un factor importante a considerar dentro de la planificación por parte de toda empresa en su distribución física del producto a importar, este punto se debe considerar desde el momento mismo en que la mercadería abandona la fábrica, almacén , bodega donde se encuentra la mercadería hasta cuando la carga está en la bodega del importador , e incluso hasta la comercialización definitiva , ya que al escoger el transporte internacional que se va a utilizar para ser embarcada la mercadería va a depender de factores como el acceso a la industria , bodega o punto de venta de ubicación de la carga, peso de la carga , embalaje de la carga , el peso de la carga, el tiempo en el que necesito que mi carga esté para comercializarse, entre otros factores , puesto que el transporte internacional de la carga representa el elemento individual más importante de los costos de logística para las importaciones, pues al momento de realizar las importaciones se tiene que considerar las ventajas y desventajas al elegir la forma de cómo se va a transportar la carga, esta decisión de cómo será embarcada la carga se reflejará en los costos de la carga así como en una ventaja antes los competidores.

5.2 Modalidades del transporte

Con lo anterior expuesto podemos indicar que los importadores de Cuenca utilizan:

- Transporte Terrestre
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo

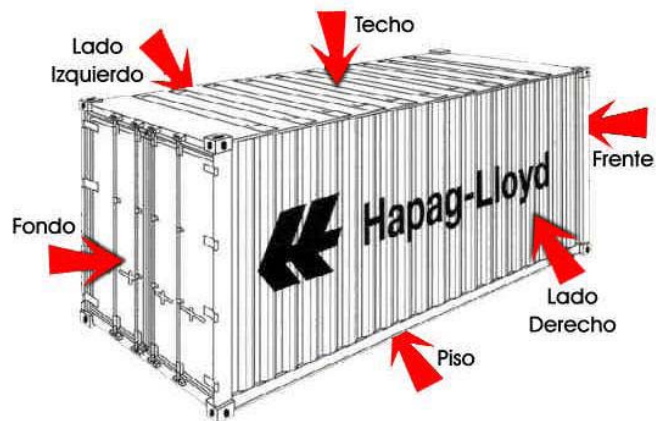
En el caso específico de Cuenca, se usa frecuentemente el transporte multimodal, es decir se combina el transporte marítimo con el transporte terrestre o el transporte aéreo con el transporte terrestre, debido a que en Cuenca se aplica el régimen 080 que nos permite movilizar a través de una aprobación de una guía de movilización las cargas que se encuentran en el puerto de llegada (Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar) hasta el distrito de Cuenca para que sea la carga nacionalizada.



5.3 Ventajas de los medios de transporte

5.3.1 Transporte Marítimo: Este tipo de transporte es el más empleado y con mayor frecuencia por los importadores del distrito de Cuenca, siendo el medio de transporte más económico para transportar la carga, ahora hay un equilibrio en la oferta y demanda que ofrecen las navieras, lo que ha permitido que sea un transporte más utilizado por su costo y por su seguridad al transportar carga desde una gran distancia y con tonelajes elevados.

Al momento se han generado grandes ventajas económicas en el transporte marítimo mediante el uso de contenedores, existiendo contenedores de tamaños y capacidades normalizados los mismos que permiten ahorrar costos de descarga en cada una de las estaciones del transporte, puesto que la carga antes de llegar a su destino final es manipulado por varias veces, y en lugares distintos, con el riesgo de robo y rotura de la mercadería.



Existen varias clases de contenedores, pero los más usados por los importadores de Cuenca son:

- Contenedores de 20ft
- Contenedores de 40std
- Contenedores de 40 hc
- Contenedores Open Top
- Contenedores Flat Rack

Hemos realizado un resumen de medidas y uso de contenedores, ANEXO 3.

5.3.2 Transporte Aéreo: Este medio de transporte es el más seguro de todos los tipos de transporte, pues todos los adelantos tecnológicos han permitido que la aviación haya progresado, además que las frecuencias de vuelos se han visto beneficiadas por la logística que tienen las aerolíneas al enviar la carga tanto en vuelos cargueros como de pasajeros dependiendo el tipo y características de la carga.

Este tipo de transporte tiene una gran ventaja que es el tiempo en el traslado de las mercaderías hasta el destino final permitiendo al importador disponer de bajos stocks de mercadería por la rapidez y frecuencia que tiene el transporte aéreo, una gran desventaja para este tipo de transporte es el costo elevado y con una ilimitada infraestructura para el traslado de las cargas sobredimensionadas y de peso elevado.

5.3.3 Transporte Terrestre: La finalidad de utilizar este tipo de transporte es realizar el traslado de la mercadería desde el lugar de origen hasta el lugar de destino ,

cumpliendo con todas las normas sobre el tránsito aduanero , este transporte de un país a otro , se le conocer como transporte transfronterizo , en la ciudad de Cuenca utilizan los importadores para transportar carga provenientes de Colombia y Perú , las empresas que realizan este tipo de transporte son empresas que previamente han sido calificadas cumpliendo con todos los requisitos que exige cada país.

El documento que da la titularidad de la carga en esta modalidad de transporte es la Carta Porte, la misma que es emitida por la compañía transportadora de la carga, este documento es de suma importancia pues en este documento se estipula el nombre del Exportado, el nombre del Consignatario lugar y fecha de emisión la descripción de la carga entre otros datos más los mismos que servirán al momento de nacionalizar la carga.

Para la ciudad de Cuenca el transporte terrestre es muy importante pues al aplicar el régimen 080 de tránsito aduanero, a diario se utiliza el transporte terrestre para realizar la movilización de la carga desde la aduana de Guayaquil hasta uno de las almaceneras privadas que previamente han sido habilitadas por la C.A.E. para que las cargas que se han acogido al régimen 080 puedan transportar sus cargas de manera segura y eficaz para que una vez que las cargas arriban al distrito de Cuenca se aplique de inmediato el proceso de nacionalización de la carga .

Capítulo 6

6.1 Análisis a los operadores de comercio

Todos los actores del comercio internacional son importantes al momento de cerrar las negociaciones, tanto el importador, proveedor, agente de aduanas, verificadoras, agencia de carga, seguro, almaceneras temporales, C.A.E. deben actuar de manera eficiente para que el proceso de importación sea un éxito.

El importador desde el momento de seleccionar el producto, proveedor, y buscando las distintas ventajas con el conocimiento del impacto que va a tener dentro del mercado ecuatoriano decide tomar el riesgo e importar su carga.

Todo importador debe organizar a su comprador una vez que se ha cerrado la negociación es de vital importancia dejar en claro y por escrito los términos de negociación , las especificaciones y calidad del producto , la forma de pago , el tiempo de entrega de la carga, el embalaje , y otros puntos que cada importador considere se debe plasmar en un contrato de compra este documento va a permitir tanto al importador como para el exportador tengan muy en claro todo sobre la negociación de esta manera se va a permitir que la agencia de carga pueda agilizar y

prestar sus servicios eficientemente , con la finalidad que al momento de coordinar el embarque la empresa de carga tenga facilidad y claridad en la coordinación del embarque evitando la pérdida de tiempo y dinero al importador.

El distrito de Cuenca, en los últimos años ha crecido lo que ha permitido que existan en la ciudad además de un distrito aduanero las navieras, agencias de carga tengan sus propias oficinas en Cuenca para cumplir con la demanda y exigencias del mercado importador.

Cuenca es un mercado altamente importador, con gente muy emprendedora lo que ha permitido que se desarrolle el distrito de Cuenca, es por ello que con la cantidad de carga que viene para el distrito en forma de carga suelta sería muy bueno que se pueda desconsolidar directamente en Cuenca la carga que viene para el distrito, ya que Cuenca tiene todos los operadores de comercio para que sea dado este punto.

Capítulo 7

7.1 Recomendaciones

- Incentivar intensivamente las exportaciones del distrito organizando conferencias para los exportadores sobre el trabajo que cumple la C.A.E. y los requerimientos que se debe cumplir para que una exportación sea cerrada exitosamente porque los exportadores desconocen todo el proceso.
- Otorgar facilidades para movilización de carga en menor tiempo: 1 día para la aprobación de la guía de movilización, tiempo recomendable: 1 hora. Es urgente una delegación de funciones entre el personal para disminución de tiempos en temas operativos.
- Cuando el importador decide nacionalizar la carga en Cuenca, aplicando el régimen 080, se debe adicionar un costo que mantienen las almaceneras que brindan este servicio
- Prontitud del transporte interno Guayaquil-Cuenca. Depende básicamente de las compañías de transporte por falta de unidades. Las compañías de transportes en Cuenca ofertan precios accesibles pero las unidades existentes no satisfacen la demanda en temporadas altas.
- Crear un departamento exclusivo de exportaciones e implementar la ventanilla única de exportaciones con personal capacitado para atender los trámites de exportación.

- Ampliar plazo para presentación de documentos para el cierre de exportaciones para beneficiar al exportador y no pago de multas (exoneración de multas para incentivar las exportaciones)
- Fomentar programas de capacitación internos con la finalidad de aplicar la política de rotación de personal para mejorar la Atención al cliente.
- Agilidad en trámites como almacenajes, aprobación de guías de movilización.

Es importante considerar el Distrito de Cuenca como un ente ágil con eficiente y eficacia.

7.2 Conclusiones

Es indudable que si algún operador no actúa de una manera eficiente dentro de la logística para las importaciones, el objetivo final no será alcanzado de la manera prevista

El manejo de la carga internacional, así como los servicios integrales que se oferta hoy en día en el mercado cuencano son variados y en ofertados en gran manera por varias empresas, pero es imperante el papel que juega el importador al momento de tomar decisiones sobre cómo va ser transportada su carga, y por quien va ser manejada esa carga, lamentablemente hemos visto que aún este tiempo hay temor de encargar el manejar de la carga a empresas ecuatorianas , puesto que muchos importadores piensan que al dejar todo en las manos del proveedor están dejando de tener problemas , cuando en realidad están dejando de aprovechar las oportunidades que puede brindar el conocer todo el proceso de importación llevando a tomar decisiones óptimas que permitan el ahorro en el tiempo y costos sobre el manejo de la carga. Lo que si podemos decir es que las importaciones no es un proceso complicado cuando el conocimiento, el asesoramiento y la capacidad negociadora van de la mano.

Bibliografía

CORPEI. Logística Internacional

Corporación Aduanera del Ecuador

Como Hacer Importaciones. Autor Luis Patricio Estrada

ANEXO 1

INCOTERMS			
GRUPOS		RESPONSABILIDAD	MODOS DE TRANSPORTE
<u>GRUPO E</u>	Grupo de salida	1.- Máxima responsabilidad para el comprador. 2.- Mínima responsabilidad para el vendedor.	Cualquier modo de transporte.
Ex work	EXW En fábrica		
<u>GRUPO F</u>	Sin pago transporte principal	Se le encarga al vendedor depositar las mercancías en un medio de transporte escogido por el comprador.	
Free Carrier	FCA Franco Transportista		Terrestre
Free Alongside ship	FAS Franco al Costado del Buque		Transporte Marítimo
Free on Board	FOB Franco a Bordo		Transporte Marítimo
<u>GRUPO C</u>	Con pago transporte principal	Se le encarga al vendedor contratar adicionalmente al transporte y o seguro y transporte de la carga.	
Cost and freight	CFR Costo y flete		Transporte Marítimo
Cost, insurance and freight	CIF Costo, seguro y flete		Transporte Marítimo
Carrier paid to	CPT Transporte pagado hasta		Cualquier modo de transporte
Carriage and insurance paid to	CIP Transporte y seguro pagados hasta		Cualquier modo de transporte

<u>GRUPO D</u>	Llegada	1.- Máxima responsabilidad para el vendedor 2.- Mínima responsabilidad para el comprador	
Delivered at frontier	DAF Entrega en frontera		Terrestre
Delivered ex ship	DES Entrega sobre el buque		Transporte Marítimo
Delivered ex quay	DEQ Entregada en muelle		Transporte Marítimo
Delivered duty unpaid	DDU Entregada derechos no pagados		Cualquier modo de transporte
Delivered duty paid	DDP Entregada derechos pagados.		Cualquier modo de transporte

ANEXO 2

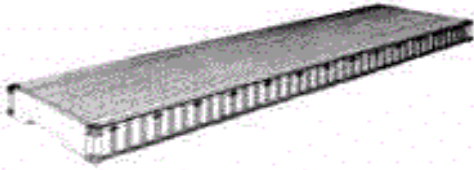
LISTADO DE OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR EN CUENCA

DIRECTORIO DE AGENTES DE CARGA					
NOMBRE COMERCIAL	CIUDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO	GERENTE	E-MAIL
CUENCA					
AUSTROCARGO	CUE	Av. de las Américas 5-600 y Padre Aguirre	2840541 / 2848612 / 843273	Juan Valencia	austrocargo@on.net.ec
AIR-SEA LOGISTIC S.A.	CUE	Jaime Roldós 4-80 y Huayna-Capac, Edificio el Consorcio, 5to. Piso Oficina 509	2860865 / 2861842	Alicia Otavalo	rolasa@cue.satnet.net
CUENCA CARGO	CUE	Alfonso Cordero 1-44 y Florencia Astudillo	2888886 / 2885283	Gustavo Toledo	cuencacargo@etapaonline.net.ec
ECUADOR CARGO	CUE	Juan León Mera 2-38 y Jaime Roldós	2867379	Catalina Delgado	cargocue@cue.satnet.net
EXPOBROKER	CUE	Eugenio Espejo y Javier Loyola Esquina	2830715 / 085-806793	Segundo Fernández	sfernandez37@hotmail.com
MASTERCARGO	CUE	Juan Montalvo 14-40 E/Rafael María Arizaga y Pio Bravo	2834672 / 2850699 / 2845131	Marcelo Domínguez	mastercg@etapaonline.net.ec
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	CUE	Av. Solano, Edificio Colegio de Ingenieros Civiles del Azuay CICA, Oficina 111, Piso 1ero.	2885532 / 096-031918	Lauro Rojas	expocue@panatlantic.com
ROLASA INTERNACIONAL SA.	CUE	Jaime Roldós 4-80 y Huayna-Capac, Edificio el Consorcio, 5to. Piso Oficina 509	2860865 / 2861842	Alicia Otavalo	rolasa@cue.satnet.net
UGALDECARGO (*)	CUE	Av. Gil Ramírez Dávalos # 3-86 y El Chorro	809222 / 862999	Eduardo Ugalde N. Del Arco	eugalde@homeroortega.com

ANEXO 3

MEDIDAS Y USOS DE CONTENEDORES

CLASE	FOTOS	MEDIDAS	TIPO DE CARGA
CONT 20 PIES		LARGO 5.89 MTS ANCHO 2.35 MTS ALTURA 2.39 MTS	CARGA SECA
CONT 40 PIES		LARGO 12.029 MTS ANCHO 2.35 MTS ALTURA 2.39 MTS	CARGA SECA
CONT 40 H.C.		LARGO 12.029 MTS ANCHO 2.35 MTS ALTURA 2.39 MTS	CARGA SECA
REEFER 40		LARGO 11.19 MTS ANCHO 2.28 MTS ALTURA 2.12 MTS	CARGA PERECEDERA

FLAT RACK		LARGO 11.19 MTS ANCHO 2.28 MTS ALTURA 2.12 MTS	CARGA SOBREDIMENSIONADA
OPEN SIDE		LARGO 12.038 MTS ANCHO 2.33 MTS ALTURA 2.32 MTS	CARGA SOBREDIMENSIONADA
CONTENEDOR CISTERNA		LARGO 12.038 MTS ANCHO 2.33 MTS ALTURA 2.32 MTS	CARGA LÍQUIDA VINO

OPEN TOP 20 FT		LARGO 5.89 MTS ANCHO 2.33 MTS ALTURA 2.36 MTS	CARGA DE DIFÍCIL MANEJO (VIDRIO)
---------------------------	---	--	---