




DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL





Distribución Física Internacional DFI

 **Es la serie de operaciones necesarias para viabilizar el traslado físico de producto desde el local de una empresa exportadora, hasta la bodega de un importador. Esto constituye la cadena de distribución física.**



DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

5.1. DEFINICIÓN DFI

Es el conjunto de actividades involucradas en el traslado de bienes, materias primas, insumos o productos terminados desde el punto de origen en el país exportador hasta el lugar de consumo, venta o futura transformación del país importador.

5.2. DEFINICIÓN LOGÍSTICA COMERCIO INTERNACIONAL

Transportar el producto adecuado en la cantidad requerida al lugar adecuado y al menor costo para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional. (*JUSTO A TIEMPO Y CON CALIDAD TOTAL*).

5.3. OBJETIVO LOGÍSTICA EN LA DFI

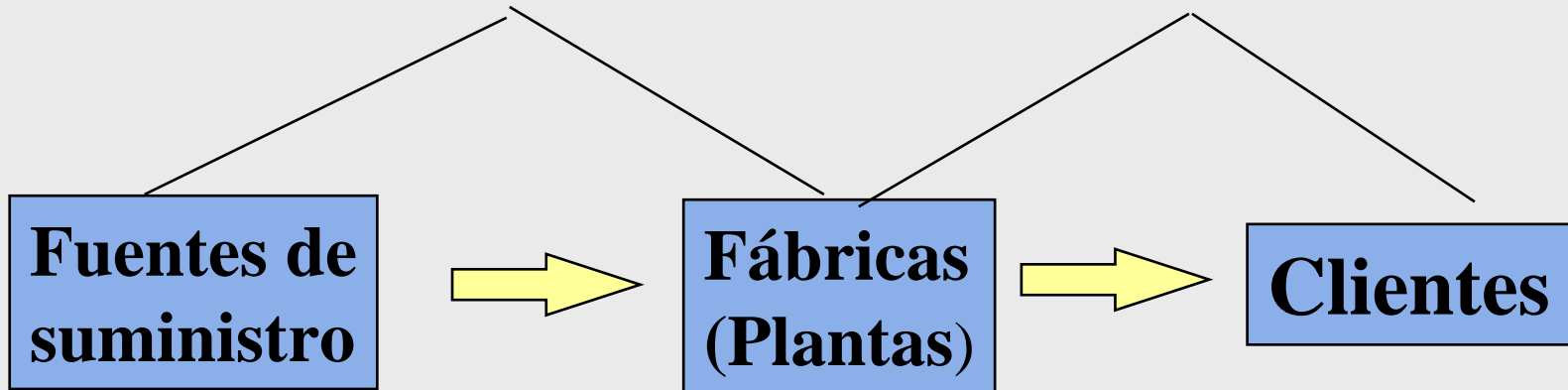
Optimizar las operaciones de comercio exterior en términos de costos, tiempo y calidad del servicio, con el fin de facilitar un flujo uniforme de carga entre todas las partes interesadas (exportador, importador y prestatarios del servicio).

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

Abastecimiento del exterior

Distribución clientes del exterior





DESARROLLO DE LA DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL EN MÉXICO



FACTORES



APERTURA ECÓNOMICA EN MÉXICO

- PROTECCIONISMO A LA PRODUCCIÓN NACIONAL.
- MONOPOLIO Y OLIGOPOLIOS (PRECIOS).
- INEFICIENCIA DEL APARATO PRODUCTIVO
- PRESIONES EXTERNAS INTERNACIONALES
- GLOBALIZACIÓN MUNDIAL DE MERCADOS

ESTRÁTEGIAS DESARROLLADAS APERT. ECÓNOMICA

- REORDENAMIENTO ARANCELARIO (REDUCCIÓN).**
- RECONVERSION INDUSTRIAL (TECNOLOGÍA).**
- FLEXIBILIZACION RÉGIMEN LABORAL Y CAMBIARIO.**
- MEJORA INFRAESTRUCTURA DE TRANSP.Y PUERTOS.**
- PRIVATIZACIÓN ESTATAL (MODERN. DEL ESTADO).**

CONSECUENCIAS

- ALTA COMPETITIVIDAD (LIBERACIÓN DE PRECIOS).**
- CAMBIO MENTALIDAD EMPRESARIAL (CAPACITACIÓN).**
- ALTA TECNOLOGÍA INCORPORADA.**
- INTERNACIONALIZACIÓN ECONOMÍA MÉXICANA.**
- ALTO IMPACTO SOCIAL (DESEMPLEO).**

PARAMETROS BASICOS DEL DFI

Costos



Directos:

- Embalaje
- Mercado
- Unitarización
- Documentación
- Manipulación
- Transporte
- Almacenaje
- Aduaneros
- Bancario
- Agentes



Indirectos:

- Admons
(sueldos y salarios)
- Inventario
(costo financiero)

Tiempo



- Duración de cada servicio
- Interfases
- Tiempo total de tránsito
- Tiempo de entrega

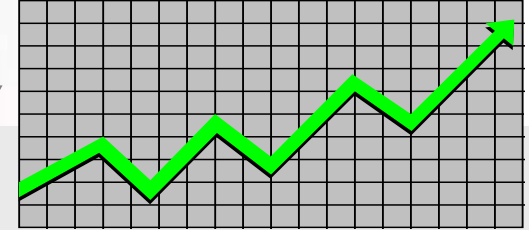
Calidad servicios



- Cumplimiento
- Confiabilidad
- Frecuencia
- Velocidad
- Comunicación
- Otros

Matrices: País Exportador, de Tránsito Internacional, País Importador y Resumen

COSTOS DIRECTOS DEL DFI



I. EMBALAJE

Es la preparación para su envío al cliente extranjero, los numerosos gastos incurridos tiene lugar en el país exportador, y es el primer componente de costo de la DFI

II. MARCADO

Se relaciona y complementa con el embalaje de la mercancía. La operación se realiza, en su totalidad en el país exportador.

III. DOCUMENTACIÓN

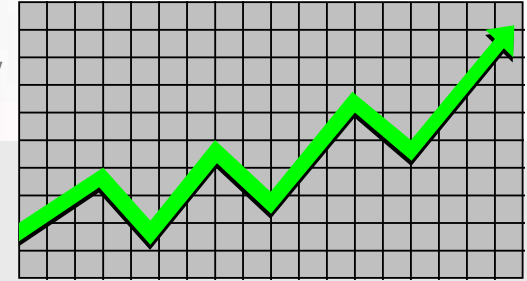
Incluye los gastos en que se incurre para obtener la documentación requerida, tanto en el país exportador como en el país importador.

IV. UNITARIZACION

Es la operación de juntar las piezas de carga en unidades como paletas o contenedores, y se lleva a cabo en el país exportador, el proceso contrario en el país importador.

COSTOS DIRECTOS DEL DFI

(continuación)



V. ALMACENAMIENTO

Es el almacenamiento de los productos que se movilizan a través de las operaciones de la DFI, en el país exportador en embarque internacional o durante el transito aduanero y antes de llegar al local del importador en el país importador.

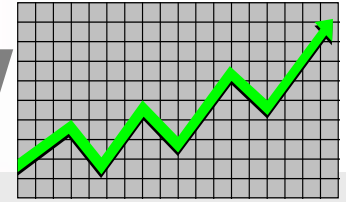
VI. MANIPULEO

Es la manipulación a los productos (unidad de carga) desde el local del exportador al importador y a través del transito aduanero (cargue, descargue, rupturas de carga).

VII. ADUANEROS

Es una revisión general de los mecanismos que gobiernan los derechos e impuestos de aduana.

COSTOS DIRECTOS DEL DFI **(continuación)**



VIII. TRANSPORTE

Es el pago por el servicio de transporte de mercancías, llamado “*FLETE*”. Este se define como la suma pagada al porteador por el traslado de mercancías a través de toda la cadena del DFI (ORIGEN - DESTINO).

IX. SEGURO

Es uno de los servicios esenciales del comercio internacional vincula tres (3) elementos entre sí: *el asegurado (exportador o importador), el asegurador (compañías de seguros) y el objeto asegurado (carga).*

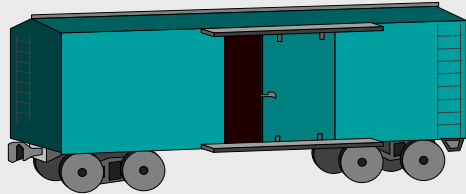
X. BANCARIOS

Se genera en el país exportador o importador y esta relacionado con las condiciones estipuladas en el contrato de pagos internacionales que rige la transacción dentro del marco del contrato de compraventa internacional.

XI. AGENTES

Delegar en un departamento especializado externo o en agentes especializados el manejo de toda la operación o parte de ella.

No obstante, en los dos (2) casos es conveniente que los exportadores e importadores supervisen el proceso de la cadena de distribución en todos los productos.



GESTIÓN LOGÍSTICA DE LA CADENA D.F.I.

1. EMBALAJE / MARCADO:

- INVESTIGAR NUEVOS MÉTODOS Y MATERIALES DE EMBALAJE.
- MAXIMIZAR EL USO DE LA CAPACIDAD CUBICA EN FUNCIÓN DEL TRANSPORTE.

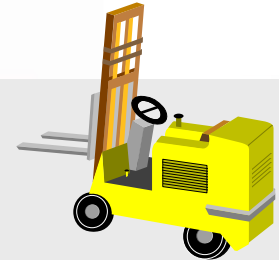
2. UNITARIZACIÓN:

- TIPO DE MATERIALES PARA ESTIBAS (PLÁSTICOS, MADERAS, ETC.).
- COMPARACIÓN DE COSTOS ENTRE COMPRA O LEASING DE CONTENEDORES.

3. MANIPULEO:

- MEJORAMIENTO DE LAS OPERACIONES EN TÉRMINOS CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS.
- USO DE CONTENEDORES ISO (ESTÁNDAR)

GESTIÓN LOGÍSTICA DE LA CADENA D.F.I.



4. **TRANSPORTE**

- NEGOCIACIÓN DE TARIFAS PREFERENCIALES.
- ANALIZAR CONSOLIDACIÓN DE CARGA.
- INVESTIGAR PELIGROS DE TRANSPORTE Y PRINCIPALES CAUSAS DE PERDIDA Y DAÑO.

5. **ALMACENAJE:**

- COMPARAR PRECIOS ENTRE DIFERENTES ALMACENADORAS DE MERCANCÍA.
- MAXIMIZAR EL USO DE LA CAPACIDAD CUBICA.

6. **ADMINISTRATIVOS:**

- SIMPLIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS.
- INTRODUCIR TÉCNICAS DE COMPUTACIÓN.

7. **CAPITAL (INVENTARIOS):**

- REDUCIR EL TIEMPO DE CICLO DE DISTRIBUCIÓN.
- INVESTIGAR NUEVOS CANALES DE DISTRIBUCIÓN.

Consecuencias de una mala planeación de la DFI

1. Incremento en los costos de servicios.
2. Mala utilización de los recursos disponibles.
3. Desaprovechamiento de las ventajas comparativas.
4. Mal uso cargas de compensación.
5. Falta de transferencia relación usuario -proveedor.



La Comercialización Internacional y la Logística Empresarial (DFI) como actividades simultáneas

<u>Areas</u>	<u>Comercialización Internacional</u>	<u>Logística Empresarial (DFI)</u>
<u>Objetivos Funcionales</u>	Identificación y satisfacción del cliente	Lugar, costo, tiempo, calidad, cantidad
<u>Actividades Básicas</u>	<u>Producto:</u> Investigación de mercados, desarrollo y promoción de productos, costos y precios, canales de comercialización	<u>Carga:</u> Preparación, manipulación, almacenaje, documentación, transporte, seguros.
<u>Niveles de control</u>	Retroalimentación consumidor, incremento o disminución ventas	Plazos de entrega y tiempos de tránsito

Regla de oro de la DFI

- 📄 Selección de la cadena óptima.
- 📄 Oportunidad en la entrega.
- 📄 Precios competitivos.



UNA EXCELENTE GESTIÓN DE DFI ES LA MATERIALIZACIÓN DE UNA BUENA NEGOCIACIÓN.



Consecuencias de una inadecuada gestión de DFI

Costos visibles

- **Pérdida de mercancías**
- **Agilizaciones**
- **Bodegajes adicionales**
- **Manipulaciones adicionales**
- **Fletes pagados en exceso**
- **Sobrecostos por comunicaciones excesivas**
- **Inadecuada cobertura de seguros**
- **Incremento de reclamaciones**
- **Otros**



Consecuencias de una inadecuada gestión de DFI

Costos ocultos

- **Pérdida del cliente**
- **Pérdida de mercados**
- **Pérdida de imagen**
- **Exceso de inventarios**
- **Mayor costo por tiempo de ejecutivos**
- **Administración de quejas**
- **Reprocesos: -Producción -Comercialización**



International Commercial Terms INCOTERMS

- Definición:

son los términos mediante los cuales se definen las obligaciones recíprocas de vendedor y comprador ocasionadas por el desplazamiento o traslado internacional de mercancías, tomando como base tres elementos fundamentales: los riesgos, los gastos y los documentos.

MÉXICO:

En 2007 el movimiento nacional de carga fue de 272,934,412 toneladas



- TRÁFICO DE MERCANCÍAS COMERCIO EXTERIOR = 202,432,585
- EXPORTACIONES = 134,496,428 TON
- IMPORTACIONES = 67,936,157 TON:

Puertos de México



Movimiento nacional de carga en puertos comerciales 2007 (Toneladas)

PUERTO	TOTAL		
	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
PACIFICO	41,729,898	26,501,438	68,231,336
ROSARITO, B.C.	518	-	518
EL SAUZAL, B.C.	20	347,901	347,921
ENSENADA, B.C.	1,981,472	1,320,634	3,302,106
ISLA DE CEDROS, B.C.	6,720,901	5,992,755	12,713,656
GUERRERO NEGRO, B.C.S.	-	6,174,503	6,174,503
SAN CARLOS, B.C.S.	-	57,058	57,058
PICHILINGUE, B.C.S.	712	2,551,901	2,552,613
LA PAZ, B.C.S.	-	1,112,182	1,112,182
ISLA SAN MARCOS, B.C.S.	1,663,801	5,169	1,668,970
SANTA ROSALIA, B.C.S.	-	13,319	13,319
PUNTA SANTA MARIA, B.C.S.	967,030	120,962	1,087,992
GUAYMAS, SON.	773,027	566,527	1,339,554
TOPOLOBAMPO, SIN.	776,734	1,976,251	2,752,985
MAZATLAN, SIN.	450,916	1,097,162	1,548,078
MANZANILLO, COL.	15,240,441	2,709,756	17,950,197
LAZARO CARDENAS, MICH.	13,070,083	2,267,495	15,337,578
ACAPULCO, GRO.	60,737	-	60,737
SALINA CRUZ, OAX.	19,073	172,202	191,275
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	4,433	15,661	20,094

Movimiento nacional de carga en puertos comerciales 2007 (Toneladas)

PUERTO	TOTAL		
	ALTURA	CABOTAJE	TOTAL
GOLFO Y CARIBE	46,562,349	6,605,819	53,168,168
ALTAMIRA, TAMPS.	12,324,606	150,635	12,475,241
TAMPICO, TAMPS.	2,275,397	1,096,508	3,371,905
TUXPAN, VER.	1,032,459	135,439	1,167,898
VERACRUZ, VER.	16,497,366	35,355	16,532,711
COATZACOALCOS, VER.	4,839,473	479,965	5,319,438
DOS BOCAS, TAB.	45,907	936,107	982,014
FRONTERA, TAB.	-	-	-
CD. DEL CARMEN, CAMP.	178,012	3,489	181,501
SEYBAPLAYA, CAMP.	4,615	5,557	10,172
LERMA, CAMP.	-	870	870
PROGRESO, YUC.	2,226,185	125,307	2,351,492
PUNTA SAM, Q.ROO	-	506,664	506,664
ISLA MUJERES, Q.ROO	-	506,664	506,664
PUERTO MORELOS, Q.ROO	23,671	7,369	31,040
COZUMEL, Q.ROO	-	957,566	957,566
PUNTA VENADO, Q.ROO	7,114,668	1,658,324	8,772,992



Movimiento de contenedores

SERIE HISTORICA DE CONTENEDORES

(TEUS)

TOTAL

PUERTO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ALTURA	1,313,137	1,353,098	1,563,028	1,684,441	1,902,560	2,133,213	2,676,691	3,062,420
PACIFICO	477,296	505,668	704,800	773,861	928,204	1,098,447	1,564,173	1,830,387
EL SAUZAL, B.C.	-	-	-	-	-	-	-	-
ENSENADA, B.C.	26,822	26,016	53,142	46,332	39,202	75,101	123,711	120,324
SAN CARLOS, B.C.S.	362	-	-	-	-	-	-	-
PICHILINGUE, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	28
GUAYMAS, SON.	498	-	33	2	-	-	25	4
MAZATLAN, SIN.	16,813	18,315	12,900	16,394	15,954	17,559	30,111	29,363
MANZANILLO, COL.	426,717	458,472	638,507	708,417	829,603	872,386	1,249,630	1,409,614
LAZARO CARDENAS, MICH.	752	-	134	1,646	43,445	132,479	160,696	270,240
SALINA CRUZ, OAX.	5,332	2,665	84	1,070	-	922	-	734
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	-	-	-	-	-	-	-	60
GOLFO Y CARIBE	835,841	847,430	858,228	910,580	974,356	1,034,766	1,112,518	1,232,033
ALTAMIRA, TAMPS.	182,545	206,864	225,937	256,417	297,017	324,601	342,656	407,657
TAMPICO, TAMPS.	49,472	29,531	18,848	14,347	9,862	9,001	10,243	11,040
TUXPAN, VER.	104	341	276	58	1	15	24	8
VERACRUZ, VER.	540,014	543,327	548,422	571,867	591,736	620,858	674,872	729,717
DOS BOCAS, TAB.	-	-	-	64	150	265	46	60
SEYBAPLAYA, CAMP.	-	-	-	-	-	12	98	5
PROGRESO, YUC.	56,581	60,117	57,787	60,312	68,082	71,769	75,692	75,584
PUERTO MORELOS, Q. ROO	7,125	7,250	6,958	7,515	7,508	8,245	8,887	7,942

Arribo de buques en puertos comerciales 2007

ARRIBO DE BUQUES EN PUERTOS COMERCIALES 2007


PUERTO	GENERAL		GRANEL		OTROS FLUIDOS	TOTAL
	SUELTA 1/	CONTENERIZADA	AGRICOLA	MINERAL		
PACIFICO	914	1,878	79	3,207	16	6,094
EL SAUZAL, B.C.	1	-	-	29	-	30
ENSENADA, B.C.	72	283	11	639	-	1,005
ISLA DE CEDROS, B.C.	-	-	-	856	-	856
GUERRERO NEGRO, B.C.S.	-	-	-	1,036	-	1,036
SAN CARLOS, B.C.S.	20	-	-	-	-	20
PICHILINGUE, B.C.S.	41	-	-	86	-	127
ISLA SAN MARCOS, B.C.S.	-	-	-	56	-	56
PUNTA SANTA MARIA, B.C.S.	-	-	-	40	-	40
GUAYMAS, SON.	19	-	10	77	6	112
TOPOLOBAMPO, SIN.	12	-	15	78	-	105
MAZATLAN, SIN.	296	46	-	-	-	342
MANZANILLO, COL.	238	1,269	21	163	-	1,691
LAZARO CARDENAS, MICH.	173	274	15	144	10	616
ACAPULCO, GRO.	27	-	-	-	-	27
SALINA CRUZ, OAX.	-	5	7	2	-	14
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	15	1	-	1	-	17
GOLFO Y CARIBE	1,229	1,757	315	882	886	5,069

Arribo de buques en puertos comerciales 2007

ARRIBO DE BUQUES EN PUERTOS COMERCIALES 2007

PUERTO	GENERAL		GRANEL		OTROS FLUIDOS	TOTAL
	SUELTA 1/	CONTENERIZADA	AGRICOLA	MINERAL		
GOLFO Y CARIBE	1,229	1,757	315	882	886	5,069
ALTAMIRA, TAMPS.	105	619	5	187	431	1,347
TAMPICO, TAMPS.	245	53	-	187	8	493
TUXPAN, VER.	19	-	25	19	52	115
VERACRUZ, VER.	458	689	185	131	120	1,583
COATZACOALCOS, VER.	104	-	34	111	261	510
DOS BOCAS, TAB.	107	4	-	4	-	115
CD. DEL CARMEN, CAMP.	18	-	-	1	-	19
SEYBAPLAYA, CAMP.	123	1	-	-	-	124
PROGRESO, YUC.	31	328	66	12	14	451
PUERTO MORELOS, Q.ROO	19	63	-	-	-	82
PUNTA VENADO, Q.ROO	-	-	-	230	-	230
TOTAL	2,143	3,635	394	4,089	902	11,163

1/ No se incluyen 8,453 arribos de embarcaciones menores a Rosarito, B.C., El Sauzal, B.C., Ensenada, B.C., Isla de Cedros, B.C., San Carlos, B.C.S., Isla San Marcos, B.C.S., Santa Rosalía, B.C.S., Dos Bocas, Tab. y Lerma, Camp.



International Commercial Terms INCOTERMS

◆ Objeto: Los Incoterms, surgen como respuesta a la necesidad de manejar un lenguaje común entre dos comerciantes internacionales, de diferentes idiomas, costumbres comerciales, y separados geográficamente.

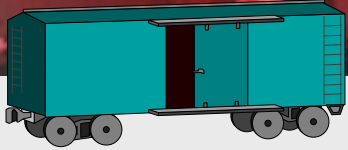
INCOTERMS

GRUPO E SALIDA	EXW	EXWORKS	EN FÁBRICA
GRUPO F SIN PAGO TRANSP.	FCA FAS FOB	FREE CARRIER FREE ALONGSIDE SHIP FREE ON BOARD	FRANCO TRANSP. FRANCO COSTADO BUQUE FRANCO A BORDO
GRUPO C CON PAGO TRANSP.	CFR CIF CPT CIP DAF	COST AND FREIGHT COST INSURANCE AND FREIGHT CARRIAGE PAID TO CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO DELIVERED AT FRONTIER	COSTO Y FLETE COSTO, SEGURO Y FLETE TRANS. PAG. HASTA TRANS. Y SEGURO PAGADO HASTA ENTREG. EN FRONTERA
GRUPO D LLEGADA	DES DEQ DDU DDP	DELIVERED EX SHIP DELIVERED DUTY UNPAID DELIVERED DUTY PAID	ENTREG DESDE ABORDO ENTREGADO EN MUELLE ENTREG SIN PAGO DERECH ENTREG DERECH PAGAD.



División Incoterms

- **GRUPO "E" (EXWORKS)**: El vendedor coloca a disposición del comprador la mercancía en sus propias instalaciones.
- **GRUPO "F" (FCA, FAS, FOB)**: El vendedor coloca la mercancía a disposición de un transportador nominado por el comprador.
- **GRUPO "C" (CFR, CIF, CPT, CIP)**: el vendedor contrata y paga el costo del transporte. El seguro sólo ampara los riesgos mínimos.
- **GRUPO "D" (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP)**: El vendedor asume todos los costos y riesgos hasta el destino designado.



CONTENEDORES

VENTAJAS

- ✓ Eliminar el manipuleo en las terminales.
- ✓ Permiten primas de seguros más favorable y fletes.
- ✓ Requieren menos embalaje de la mercancía.
- ✓ Reducen el saqueo y riesgo de daño y pérdida.
- ✓ Permite la consolidación de la carga.

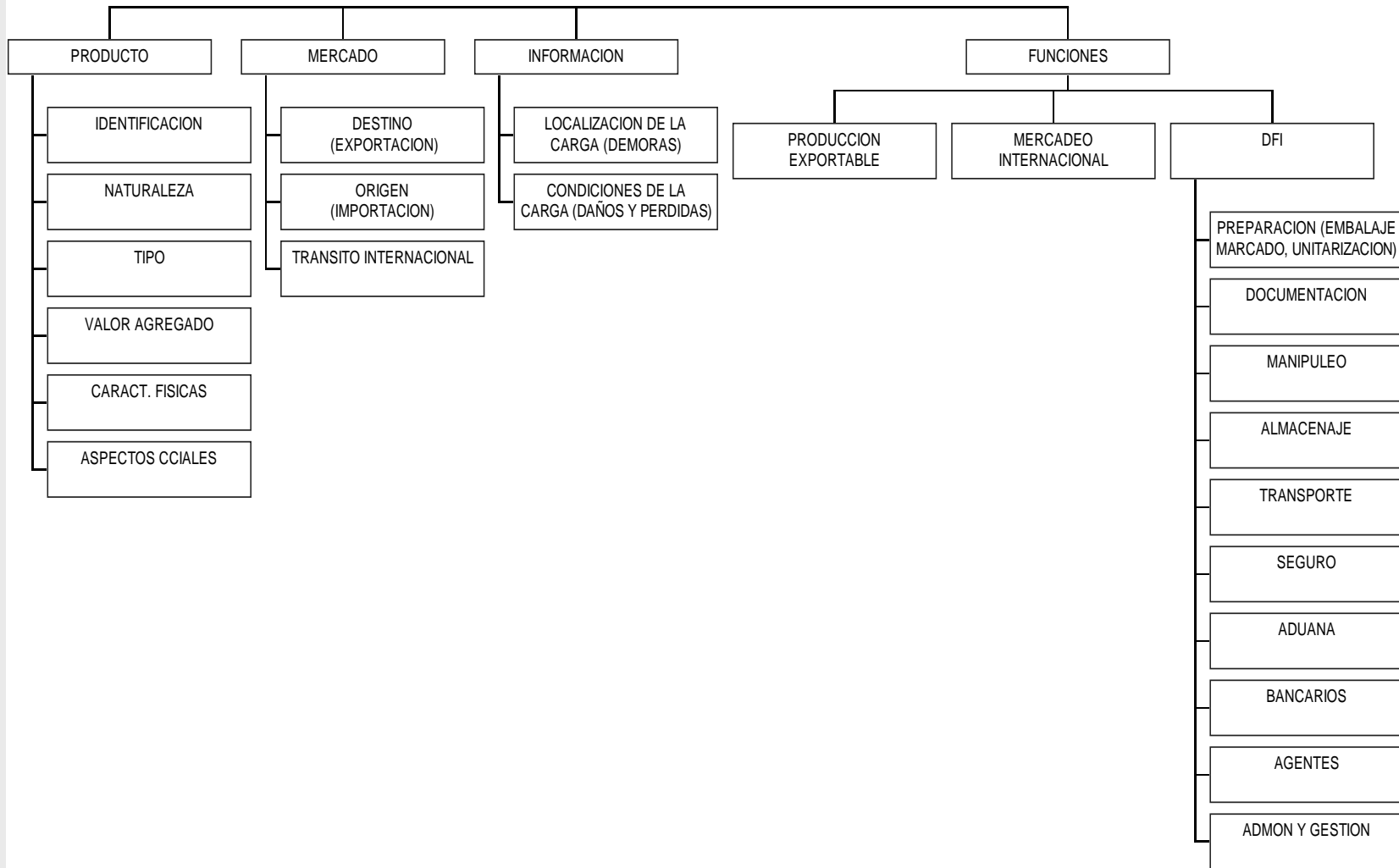
DESVENTAJAS

- ✗ Costos (compra o leasing).
- ✗ Problemas laborales.
- ✗ Diferentes especificaciones técnicas.
- ✗ Desequilibrio entre el comercio contenedorizado entre países en desarrollo y desarrollados.



ALCANCE DE LA LOGISTICA COMERCIAL INTERNACIONAL (L.C.I.)

Es el sistema que integra las funciones de producción, comercialización y distribución física para la gestión estratégica del abastecimiento, movimiento y almacenamiento del inventario de insumos y productos terminados, con el flujo de información requerida en una operación de comercio internacional.



RELACION ENTRE PRODUCCION EXPORTABLE, MERCADERO INTERNACIONAL Y DFI

OBJETIVO CORPORATIVO: *Satisfacción del consumidor.*

IMPACTO: *Costos, tiempo y calidad del producto y de los servicios.*

AREAS	Producción Exportable	Mercadeo Internacional	Distribución Física Internacional (DFI)
OBJETIVOS FUNCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad aceptable y precio conveniente (costo) 	<ul style="list-style-type: none"> – Identificación y satisfacción de las necesidades del consumidor a precios convenientes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lugar. • Costo. • Tiempo. • Calidad. • Cantidad
ACTIVIDADES BASICAS	<p><u>Producto.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseño. • Adaptación al mercado. • Proceso de producción. 	<p><u>Mercancia</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Segmentación e investigación de mercado. – Promoción y desarrollo del producto. – Costeo y precio – Canales de comercialización. 	<p><u>Carga</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Preparación. • Manipuleo. • Almacenaje. • Documentación. • Transporte. • Seguro.
NIVELES DE CONTROL	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de producción. • Números de rechazos. 	<ul style="list-style-type: none"> – Retroalimentación del consumidor. – Expansión o retracción de las ventas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Términos de entrega. • Tiempo de tránsito.

CÓDIGOS INCOTERMS

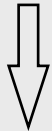
PAÍS DE ORIGEN

TRANSP. MARÍTIMO

PAÍS DESTINO

EXW

EX WORKS
PUESTO EN FABRICA EXP.



FCA

FREE CARRIER
INDICANDO SUGAR
CONVENIDO FRANCO
TRANSPORTISTA

FOB

FREE BOARD
INDICANDO PUERTO DE
EMBARQUE ORIGEN

CIF

COST INSURANCE FREIGHT
INDICANDO PUERTO
DESTINO

DDP

DELIVERY DUTY PAID
ENTREGA DE DERECHOS
PAGADOS

DAF

ENTREGA EN FRONTERA

DES

ENTREGA SOBRE BUQUE



PROYECCIÓN CADENA D.F.I. EN COLOMBIA

TRANSPORTE MULTIMODAL

CENTRALIZAR Y UNIFICAR EN UN OPERADOR MULTIMODAL (OTM) QUE SEA RESPONSABLE POR LA OPERACIÓN COMPLETA DESDE EL ORIGEN HACIA DESTINO Y QUE INTEGRA EL CONCEPTO DE CALIDAD TOTAL EN EL SERVICIO AL CLIENTE.

PROYECTO PUERTO SECO

CONTROLAR EN EL INTERIOR DEL PAÍS LAS OPERACIONES DE NACIONALIZACIÓN, ALMACENAMIENTO Y CUIDADO DE LA MERCANCÍA IMPORTADA.

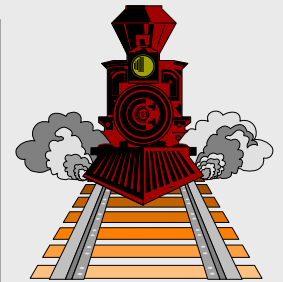
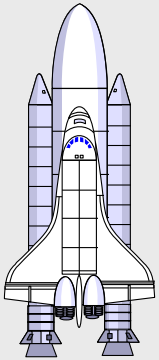
ZONAS FRANCAS

ÁREA GEOGRÁFICA ESTABLECIDA EN TERRITORIO NACIONAL CON PRIVILEGIOS COMERCIALES (*RÉGIMEN PREFERENCIAL EN MATERIA FISCAL, CAMBIARIA Y DE COMERCIO EXTERIOR*) CREADA CON EL FIN DE ESTIMULAR LAS INVERSIONES DEDICADAS A EXPORTACIÓN DE BIENES Y MUEBLES.

TRANSPORTE MULTIMODAL

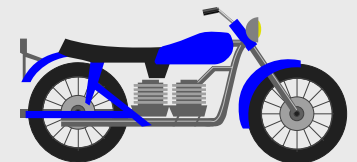
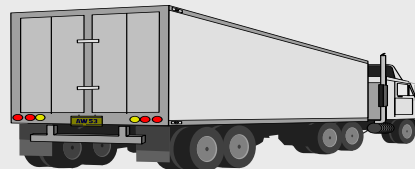
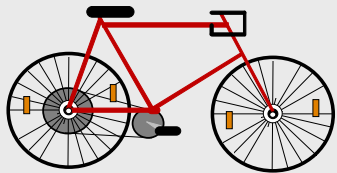
“OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL”

“ES EL PORTE DE MERCANCIAS UTILIZADA POR LO MENOS EN DOS MODOS DE TRANSPORTE EN VIRTUD DE UN ÚNICO CONTRATO DE TRANSPORTE DESDE EL LUGAR QUE SE TOMA LA MERCANCIA EN CUSTODIA HASTA EL LUGAR DE ENTREGA”



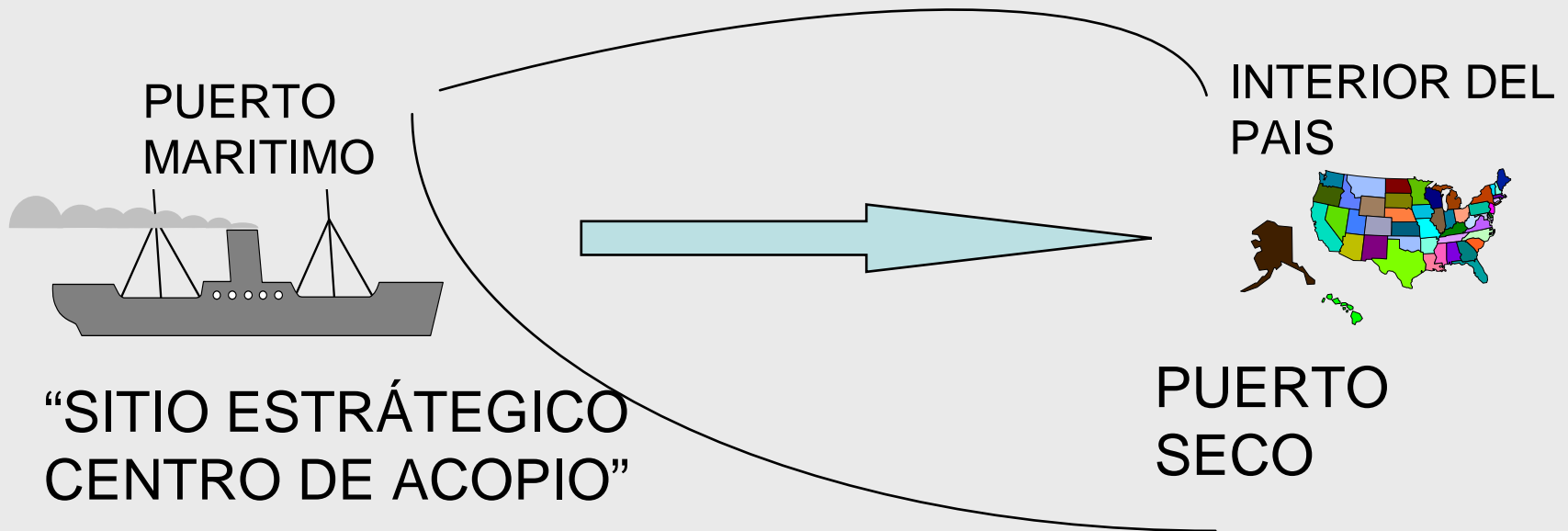
VENTAJAS →

- ↳ DESCONGESTIÓN PUERTOS MARITIMOS
- ↳ REDUCCIÓN COSTOS DE OPERACIÓN
- ↳ MAYOR SEGURIDAD EN EL PROCESO
- ↳ EVITA DISPERSIÓN RESPONSABILIDAD
- ↳ FACILITA CARGA DE COMPENSACIÓN
- ↳ INCORPORA EL JIT EN EL DESPACHO



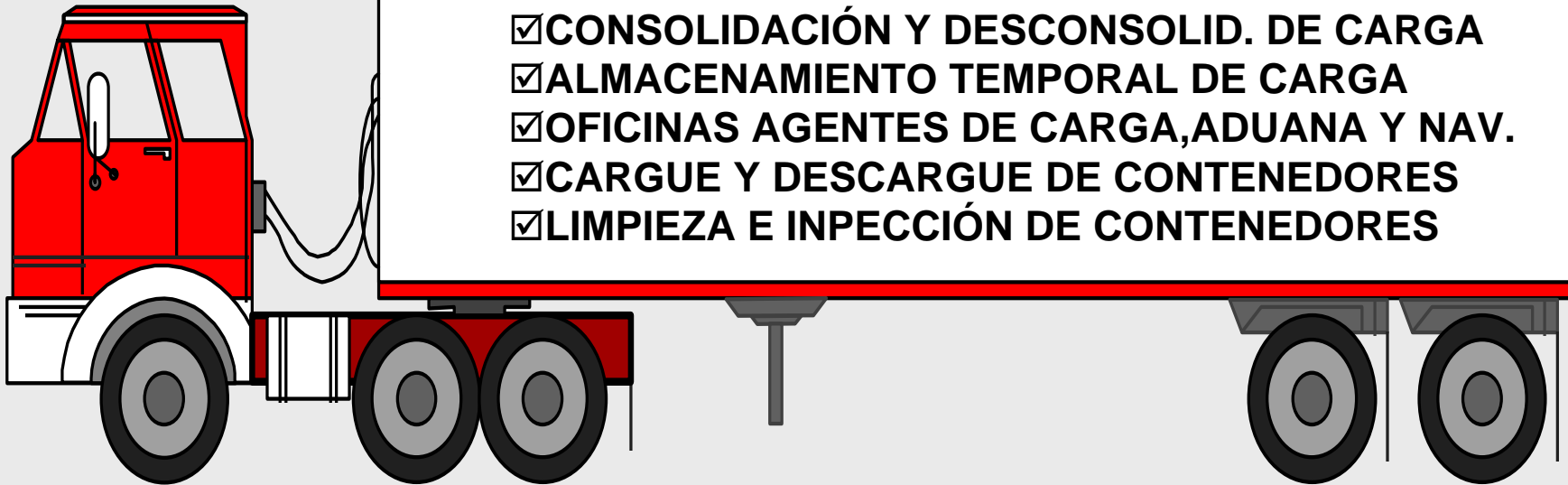
PUERTO SECO

ES UNA PLATAFORMA PARA UNA EFICIENTE DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS SUeltas Y CONTENEDORIZADAS MEDIANTE LA COMBINACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE.



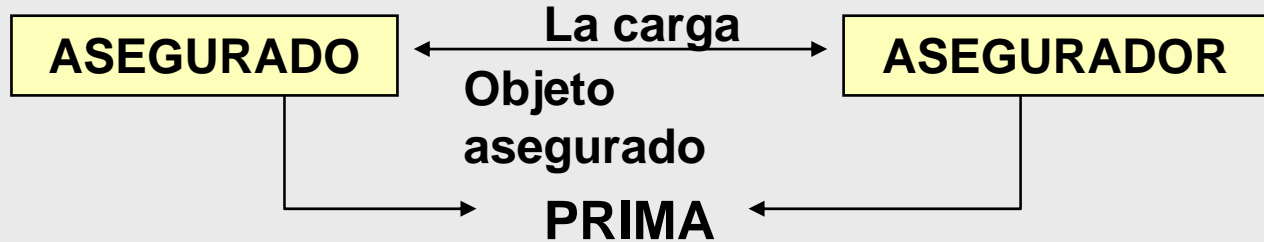
SERVICIOS DE UN PUERTO SECO

- ☑ TRANSBORDOS E INTERCAMBIOS CON CONT.
- ☑ LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES
- ☑ SERVICIOS ADUANEROS Y ALMACENADORAS
- ☑ CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLID. DE CARGA
- ☑ ALMACENAMIENTO TEMPORAL DE CARGA
- ☑ OFICINAS AGENTES DE CARGA, ADUANA Y NAV.
- ☑ CARGUE Y DESCARGUE DE CONTENEDORES
- ☑ LIMPIEZA E INPECCIÓN DE CONTENEDORES

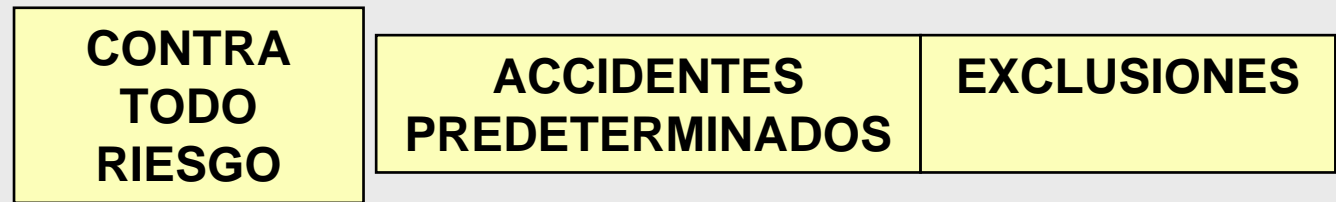


SEGUROS

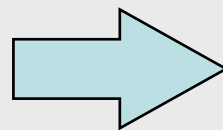
ELEMENTOS BÁSICOS



SEGUROS DE CARGA TERRESTRE



SEGURO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL



- *CAUSAS PERDIDAS: FORTUITAS PREVISIBLES.*
- *TIPOS DE RIESGO
AVERÍA PARTICULAR
AVERÍA GENERAL
GUERRA Y/O HUELGA*

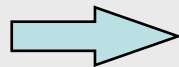


VENTAJAS

PUERTO SECO

- II DESCONGESTIÓN DE TERMINALES MARITIMOS
- II MEJOR PROTECCIÓN CARGA IMPORTADA
- II MEJOR UTILIZACIÓN DEL USO DEL CAMIÓN
- II COMPENSACIÓN DE USO DE CONTENEDORES
- II AHORROS EN COSTOS DE INVENTARIO
- II CENTRALIZACIÓN Y EFICIENCIA EN OPERACIÓN

DEBILIDADES



- ✓ INEFICIENCIA ADUANERA
- ✓ POCA INFRAESTRUCTURA VIAL
- ✓ TRAMITOLOGIA EXCESIVA



Dificultades para hacer una buena gestión de DFI

1. No conocer la naturaleza y características de la carga y las opciones de DFI posibles.
2. Mala selección del embalaje y falta de prevención de los requisitos internacionales.
3. Mala planeación del impacto de los transbordos y/o cambios de modo de transporte a que se verá expuesta la carga.
4. Falta de prevención en caso de demoras, que impiden cumplir con los plazos previstos.
5. Desconocimiento de posibles impactos por manipuleos a que se verá expuesta la carga.
6. Almacenajes deficientes y tiempo de permanencia no determinado.