



Transporte Internacional

Definiciones Operacionales

1. Elementos del transporte internacional

¿Qué es el transporte?

- El transporte es un traslado de personas o mercancías, que según se cumpla o no las normas vigentes, será considerado transporte legal o clandestino.
- La ejecución de transporte implica un acuerdo de voluntades y supone la realización de un contrato entre dos partes: Cargador y transportista.
- Es el que hace posible que la mercancía llegue al consumidor desde los centros de producción, es el eslabón que une la producción con el uso o consumo.

¿Qué es el transporte internacional de mercancías?

Se puede definir al transporte internacional de mercancías como la actividad realizada por un transportista autorizado que procede al traslado de bienes desde un país a otro, conforme a lo dispuesto en acuerdos internacionales y en acuerdos de carácter bilateral o multilateral suscritos por los países entre los cuales se realiza la operación.





- Es el traslado de una determinada mercancía desde un punto A, situado en un cierto país, hasta otro punto B, situado en un país destino; efectuado de forma tal que la mercancía llega a su destino en las condiciones especificadas en el contrato.
- Para lograrlo, es necesario un conocimiento de la geografía Internacional, de los vehículos y de las técnicas de protección físicas de la mercancía.

¿Qué es el tráfico internacional?

Se define como el conjunto de actividades que tienen por objeto la planeación y control del movimiento de inventarios, protección y almacenamiento de materia prima, productos semi-manufacturados y terminados de una línea de fabricación. Esto incluye transportación, manejo de materiales, empaquetado industrial, almacenamiento, control de inventarios y la comunicación adecuada para una administración eficaz.



- El concepto de tráfico es muy amplio y se refiere al transporte externo de las mercancías y materiales para que se reciban y entreguen adecuadamente. La actividad de tráfico se enfoca primordialmente hacia la identificación, ubicación de los embarques y su agilización o activación durante su trayecto a la empresa.
- Dentro del abastecimiento moderno, el tráfico representa una actividad especializada y definida que coadyuva al mantenimiento de un constante flujo de materiales hacia la empresa; y por su área de desarrollo puede ser: tráfico nacional y tráfico internacional.



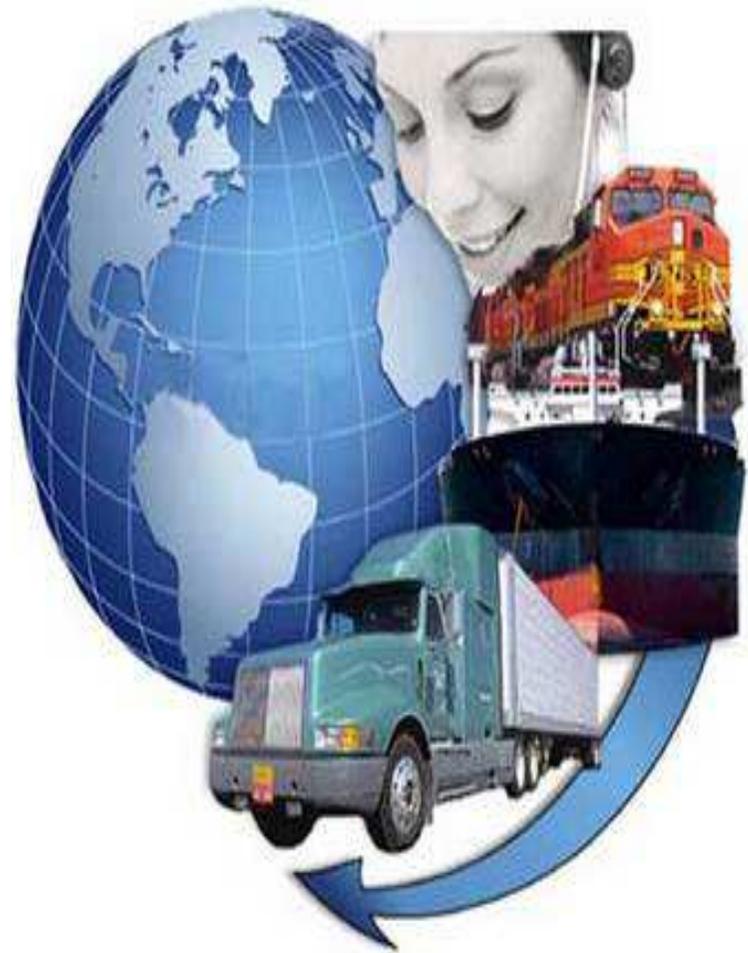
¿Qué es la logística?

Definimos Logística como la planificación, organización y control de una serie de actividades de transporte y almacenamiento, que facilitan el movimiento de los materiales y productos desde su origen hasta el consumo de los mismos, con el fin de satisfacer la demanda al menor coste, incluidos los flujos de información y control, ofreciendo el mayor servicio posible al cliente.



¿Cuáles son sus actividades claves?

- Almacenamiento
- Manipulación
- Gestión de stock
- Estudio y previsión de la demanda
- Organización de los transportes



Clasificación del transporte

- Según su naturaleza:
 - Públicos: mediante pago
 - Privados: necesidades privadas.
- Según su objeto:
 - De Viajeros
 - De Mercancías
 - Mixto
- Según su geografía:
 - Urbanos
 - Interiores
 - Internacionales





- Según medio utilizado:
 - Marítimo
 - Por Carretera
 - Por Ferrocarril
 - Aéreo
 - Varios (Tubería, Cable, etc.)

Según la forma de utilización de los vehículos:

- Sucesivo
- Superpuesto
- Combinado
- Multimodal

Los documentos de transporte

Dependiendo del modo de transporte a ser utilizado para el traslado de las mismas de un país a otro, el transportista autorizado y el remitente o destinatario de las mercancías necesariamente deben suscribir un documento de transporte en el cual se establezcan las condiciones en las que se ejecutará la operación de transporte.



Relación de los documentos de transporte con el tránsito aduanero

Los documentos de transporte utilizados para el transporte internacional constituyen documentación soporte, con base a la cual el transportista autorizado elabora el manifiesto de carga y la declaración de tránsito aduanero





- **Documentos de transporte como instrumentos negociables**

Con el objeto de dinamizar y facilitar las operaciones de comercio exterior, y considerando imponderables que muchas veces impiden concretar transacciones comerciales conforme a lo previsto inicialmente por exportadores o importadores de mercancías, es que se hace necesaria la emisión de una copia del documento de transporte con carácter de copia negociable.



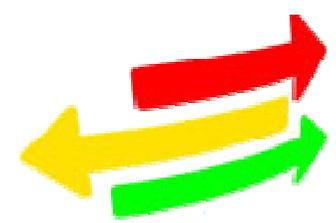
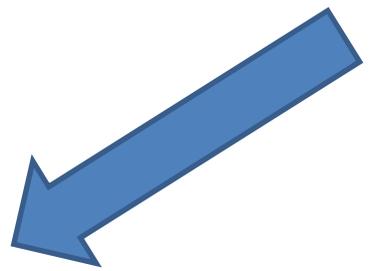
Esta situación contribuye de gran manera a facilitar el desarrollo de las operaciones de comercio exterior, principalmente cuando se requiere disponer de las mercancías en condiciones diferentes a las inicialmente previstas

Relación entre transporte internacional de mercancías y tránsito aduanero

Se puede establecer la relación, tomando en cuenta que:

- Las empresas o cooperativas de transporte que realizan el transporte de mercancías, deben cumplir con las formalidades pertinentes ante las autoridades aduaneras encargadas del control de medios de transporte, unidades de carga y mercancías que ingresan o salen de su territorio aduanero.
- Los documentos de transporte, manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero requeridos para la ejecución de operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, se encuentran previstos en los acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.





Aduana Nacional

Porque Bolivia importa... y Exporta!

Transito Aduanero

Definicion

- Cuando se hace referencia al régimen de tránsito aduanero de mercancías, lo primero que debemos tener en cuenta es la existencia de una operación de transporte internacional a ser ejecutada por un transportista autorizado y bajo control aduanero conforme a lo establecido en los acuerdos y convenios internacionales vigentes en la región
- En otras palabras, para el tránsito aduanero de mercancías se requiere que las empresas de transporte hayan cumplido ante los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana con las formalidades que los habilitan para ejecutar operaciones de transporte internacional de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.
- *Definicion de Tránsito aduanero internacional:* régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas desde un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales.

Elementos que intervienen en el tránsito aduanero

Transportistas autorizados.

- Como operadores de transporte autorizados, las empresas y cooperativas de transporte son responsables de la ejecución del transporte internacional, la custodia de las mercancías y el cumplimiento de las formalidades aduaneras establecidas mediante acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.
- Los transportistas autorizados deben utilizar los documentos aprobados para la ejecución de estas operaciones, desde el lugar en el que las mercancías son recibidas bajo su custodia y responsabilidad hasta el lugar de entrega convenido con el remitente o con el destinatario.

Autoridades aduaneras

- Son las encargadas de efectuar las tareas de control aduanero⁵ establecidas en los acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países y ratificados en la legislación nacional de los mismos.
- Al respecto, el régimen de tránsito aduanero de mercancías se inicia en una aduana de partida, sujetándose a los controles pertinentes en aduanas de paso de frontera para finalmente concluir en la aduana de destino declarada.
- Se puede establecer a las autoridades aduaneras de la siguiente manera:
 - Aduana de partida
 - Aduana de paso fronterizo
 - Aduana de destino

Empresas concesionarias de servicios aduaneros

- Considerando lo dispuesto en su legislación nacional y con la finalidad de brindar un mejor servicio en la atención de trámites relacionados a operaciones de tránsito aduanero de mercancías, algunos países han concesionado o delegado a empresas privadas legalmente constituidas en sus territorios la prestación remunerada de determinados servicios, relacionados principalmente a la administración de las instalaciones, a los cuales las mercancías les son entregadas a la conclusión de la operación de tránsito aduanero en la aduana de destino declarada)
- **En exportaciones**, la información y documentación proporcionada por el remitente al transportista autorizado constituye una fuente de información con base a la cual este último procede al llenado del documento de transporte requerido para ejecutar la operación de tránsito aduanero, sujetándose al control aduanero establecido en la legislación supranacional.
- **En importaciones**, los destinatarios o consignatarios de las mercancías, desempeñan un rol preponderante en la verificación de las mercancías entregadas una vez concluida la operación de tránsito aduanero en la aduana de destino declarada, considerando que es en esta instancia en la que se verifica que las mercancías entregadas por el transportista autorizado correspondan a las embarcadas por el remitente y arriben en las mismas condiciones en las que fueron verificadas en la aduana de partida, debiendo asumirse las acciones pertinentes contra los responsables por pérdidas o deterioro de las mercancías.

Importancia del tránsito aduanero en la integración

- Como se mencionó anteriormente, la ejecución de una operación de transporte internacional de mercancías necesariamente contempla el traslado de las mismas de un país a otro, cumpliendo los requisitos y formalidades aduaneras establecidos en acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.
- Esta situación repercute de manera directa en los procesos de integración que llevan adelante los países, considerando que para la ejecución de estas operaciones, los vehículos habilitados y las unidades de carga en los que se transportan las mercancías necesariamente deben cruzar una o más fronteras existentes entre los Países Miembros por los que se efectúa el transporte.



El tránsito aduanero y la facilitación del comercio en el marco de la OMC

- La facilitación del comercio, prevista en el marco de la Organización Mundial de Comercio – OMC, guarda una estrecha relación con los aspectos establecidos por el Artículo V – Libertad de tránsito – del Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT de 1947, el cual establece la aplicación de los siguientes criterios para el “tráfico en tránsito”:
- Las mercancías y los medios de transporte se consideran en tránsito a través del territorio de una parte contratante (denominándose como “tráfico en tránsito”) si el paso por dicho territorio constituye sólo una parte del viaje completo que comienza y termina fuera de las fronteras de dicha parte contratante.
- Habrá libertad de tránsito para el “tráfico en tránsito” que se realice utilizando la ruta más conveniente, no debiendo realizarse ninguna distinción que se funde en el país de origen de los medios de transporte (barcos y otros), el lugar de origen, los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o a la propiedad de las mercancías o de los medios de transporte.
- Todas las cargas y reglamentaciones deberán ser razonables.

- Se puede exigir que el “tráfico en tránsito” sea declarado en la aduana correspondiente, no debiendo ser objeto de demoras o restricciones innecesarias, excepto las previstas por leyes y reglamentos de aduana.
- El tráfico en tránsito está exento de derechos de aduana y de cualquier derecho de tránsito. Los gastos de transporte y las cargas imputadas como gastos administrativos deben reflejar el costo de los servicios prestados.
- Las disposiciones previstas en el Artículo V del Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT, se aplican al tránsito aéreo de mercancías y equipajes, pero no así a las aeronaves.
- No habrá discriminación en materia de expedición directa.
- Debe aplicarse un trato no menos favorable.



Tipos de transporte

Transporte Carretero

- Se caracteriza por la facilidad en la entrega de a mercadería, realizando conexiones entre el transporte multimodal y el intermodal.
- Es recomendable para cortas y medias distancias en la exportación o importación de bienes. Proporciona agilidad y flexibilidad tanto en el traslado de las cargas, aisladas o en conjunto con otras y también en la integración de regiones.



- Ventajas:
 - Simplicidad del funcionamiento
 - Flexibilidad
 - Entrega segura y directa de los bienes al importador
 - Manoseo mínimo de las cargas, pues el camión sigue lacrado hasta el destino
 - Entrega rápida en distancia corta
 - Embalajes más simples y de bajo costo
- Desventajas:
 - Costo elevado
- Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Chile y Perú firmaron un "Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre".











Transporte ferroviario

- El transporte ferroviario internacional es hecho en vagones traccionados por locomotoras que, sobre rieles, recorren trayectos debidamente delineados, por lo tanto, sin flexibilidad de recorrido y presos a caminos únicos. Las conexiones más comunes son entre los países limítrofes y pueden ser utilizadas las vías de otros países. La agilidad del transporte ferroviario no se compara a la del carretero pues las cargas, tienen que ser llevadas a él.
- Ventajas:
 - Costo menor de transporte
 - Flete mas barato que el carretero
 - Ejecuta viajes sin problemas de congestionamiento
 - Proporciona el transporte de gran cantidad de mercaderías de una sola vez
- Desventajas:
 - No es flexible
- El modo ferroviario es apropiado para el transporte de mercaderías agrícolas a granel, minerales, derivados del petróleo y productos siderúrgicos. Permite también el trafico de contenedores.





Transporte Maritimo

- Representa casi la totalidad d los servicios internacionales de movimiento de carga, con cifras del orden de trillones de dólares, es el medio mas utilizado en el comercio exterior porque se caracteriza por su bajo costo. En las operaciones CFR y CIF, la indicación del navío es hecha por el exportador, cabiendo al importador esta indicación en el caso de las operaciones FOB.
- El exportador debe certificarse de que el transporte de la mercadería va a contar con una malla portuaria automatizada y con una buena capacidad de carga, descarga y trasbordo, lo que posibilita una disminución en los costos. En este tipo de transporte, el flete representa el monto recibido por el armador como remuneración por el transporte de la carga.
- Consolidación de la Carga Marítima

Consiste en el embarque de varios lotes de cargas, incluso de diferentes agentes embarcadores, con pago de fletes a valores proporcionales a los espacios ocupados efectivamente por los respectivos volúmenes embarcados.

- La consolidación de la carga marítima posibilita la reducción del costo de transporte par el exportador o importador. De este modo, el embarcador puede cargar apenas con la tasa representativa de la fracción del espacio utilizado, practica conocida en el exterior como "boxrate", permitiendo a los agente consolidadores de carga a fraccionar el costo total del contenedor entre los interesados.
- Además de la agilidad y eficiencia que resulta de la consolidación de la carga, acelerando su traslado a costo menor, otro beneficio es el de promover concurrencia entre los agentes consolidadores, a través de la inevitable transferencia de parte de las diferencias de fletes obtenidas junto a los armadores para los exportadores.

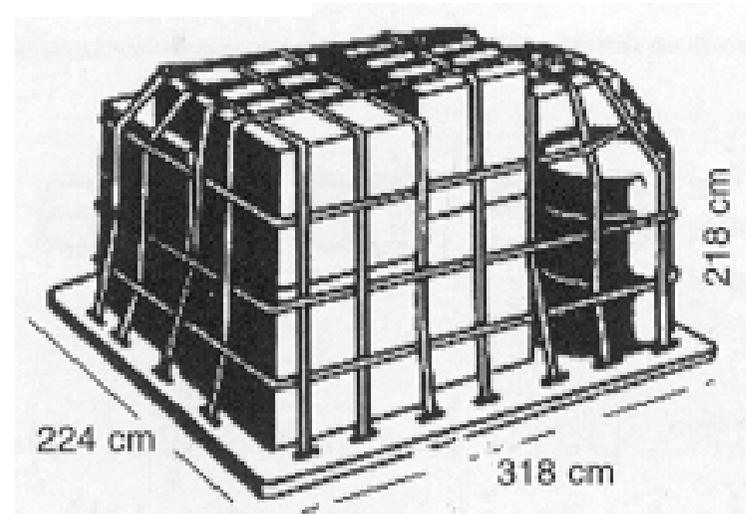
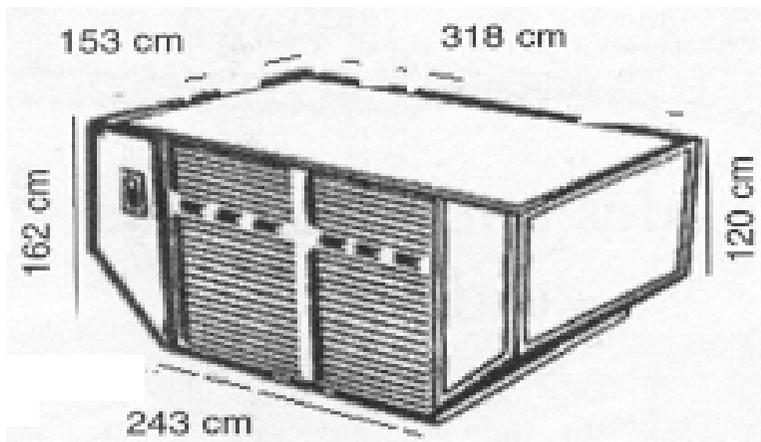




Tansporte aereo

- Por la velocidad utilizada, el transporte aéreo es utilizado para pequeñas cargas y que tiene urgencia en la entrega, los factores básicos de seguridad, ética y operacionalidad están establecidos en las normas IATA (International Air Transport Association) y en acuerdos y convenciones internacionales.
- Este modo tiene las siguientes características:
 - Creciente aumento de flotas y rutas
 - Mayor rapidez en el transporte
 - Ideal para el envío de mercaderías con poco peso o volumen y alto valor
 - Muy eficaz en el transporte de muestras
 - Eficacia comprobada en al prioridad de entrega (Urgencia)
 - Acceso a determinados mercados, difíciles de alcanzar por otros medios de transporte
 - Reducción de los gastos de almacenaje

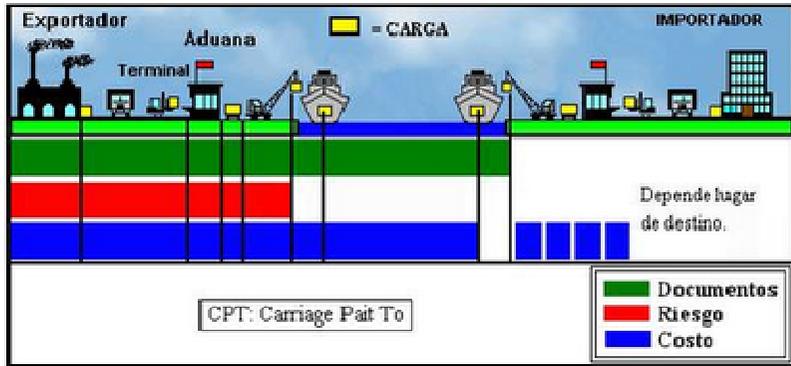




Transporte multimodal

- El transporte multimodal comprende el transporte de mercancías realizado por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.
-
- El transporte intermodal, por su parte, corresponde al transporte internacional de mercancías realizado por dos o más modos de transporte, en virtud de varios contratos de transporte, a los cuales cada transportista que interviene en la operación de transporte desde un país a otro toma las mercancías bajo su custodia y asume la responsabilidad por el tramo del transporte que le corresponde ejecutar.

- Se puede establecer que las principales diferencias entre el transporte multimodal y el transporte intermodal radican principalmente en la responsabilidad que se le atribuye al operador que ejecuta el transporte internacional y en los documentos de transporte al amparo de los cuales se realiza la operación
- Por una parte, en el transporte multimodal, el Operador de Transporte Multimodal – OTM se responsabiliza por la ejecución de la totalidad de la operación de transporte, emitiendo para tal efecto un sólo contrato de transporte multimodal
- En cambio, en el transporte intermodal, la operación de transporte se divide en dos o más tramos establecidos desde el lugar de embarque hasta el lugar de entrega de las mercancías, cada uno de los cuales es ejecutado por un transportista autorizado.



Puertos

- El puerto es un lugar en la costa, ya sea construído o natural, cuya función principal es el refugio de las naves y realizar en él las tareas de carga y descarga de las mercancías.
- Según la UNCTAD los puertos marítimos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado.
- Los puertos más importantes por tráfico de contenedores son :
 - Hong Kong (china)
 - Singapore,
 - Kaohsiung (Taiwán)
 - Rotterdam (Holanda)
 - Pusan (Corea del Sur)
 - Los Angeles (EE UU)
 - Shangai (China)
 - Hambrgo (Alemania)
 - Amberes (Bélgica)

CLASES

Clasificación funcional: refugio, pesquero, deportivo, marinas, mixto, militar, industrial, de pasaje y comercial

Clasificación física: exterior, interior o mixto y puertos de abrigo

Por servicios prestados:

- Puertos de primera generación: están dedicados principalmente a la carga general
- Puertos de segunda generación: Además de la carga general se explotan los graneles, tanto líquidos como secos
- Puertos de tercera generación: A la carga general y de granel se añaden los contenedores. Esto implica una ampliación de sus funciones: distribución de la carga, impulso logístico, apertura de nuevos canales de información, conexión intermodal y aparición del “puerto seco”

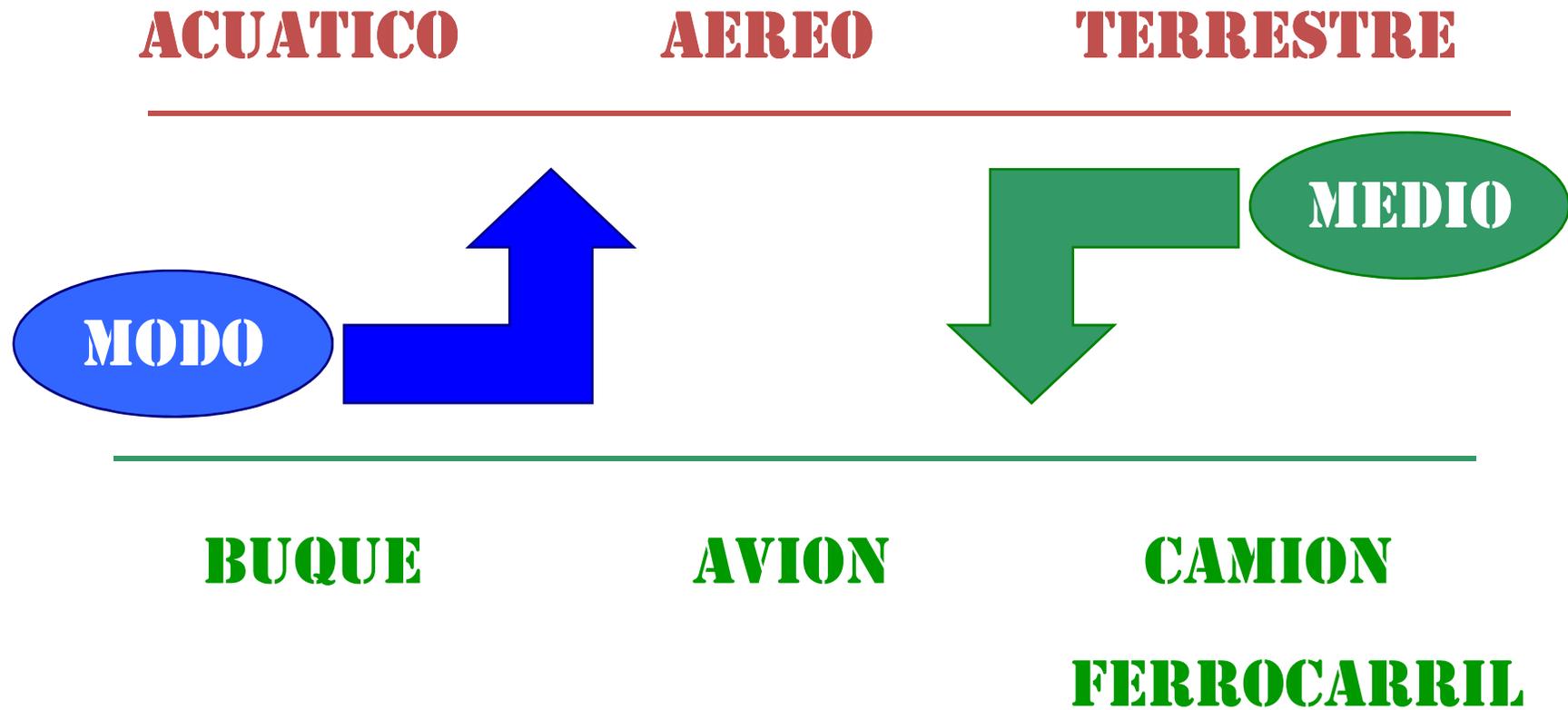
Clasificación institucional: según la titularidad y su gestión



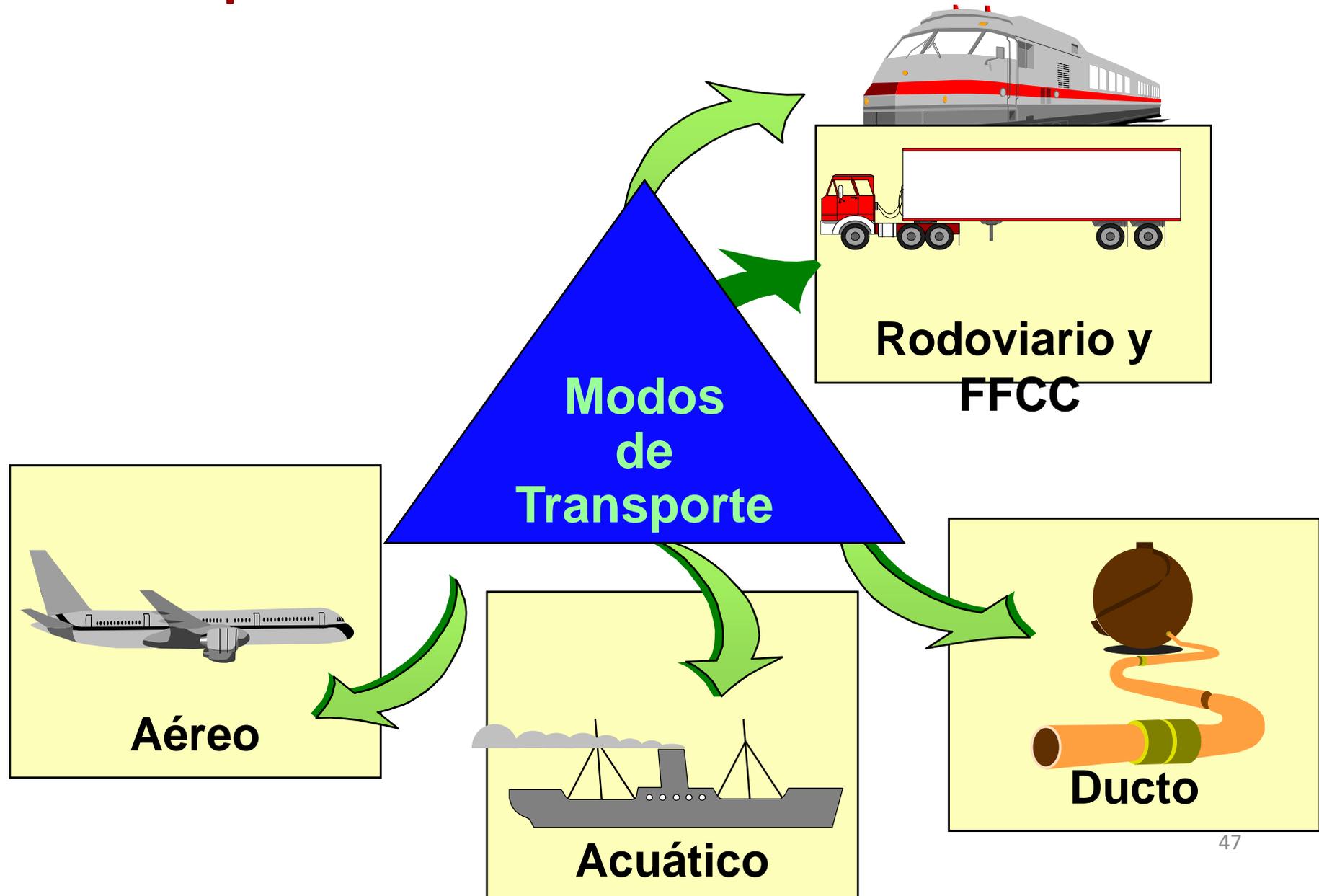


Transporte acuático

Modos de Transporte Internacional



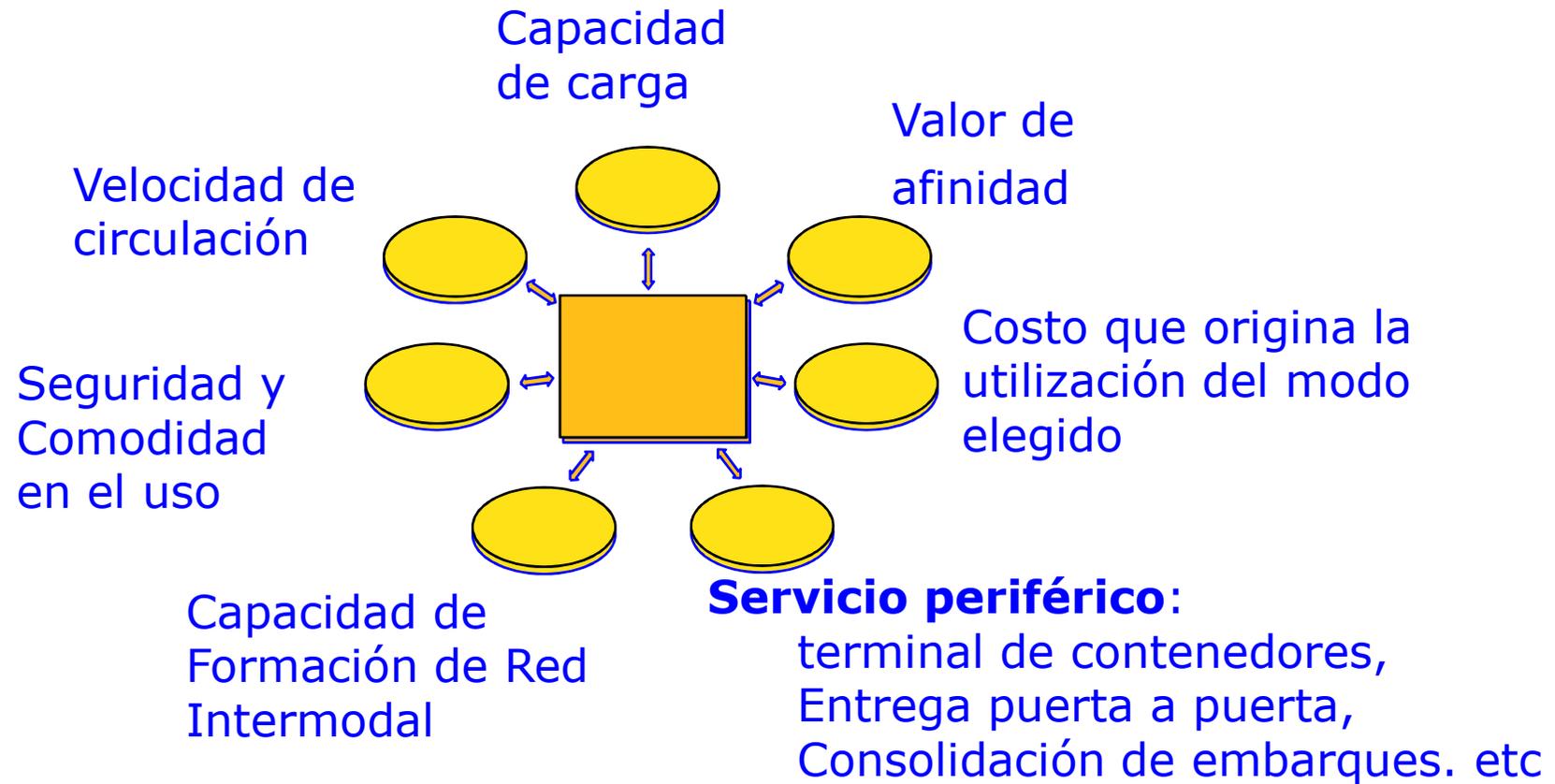
Desplazamiento Físico Internacional



Fases del transporte

Operaciones físicas	Obligaciones correspondientes del vendedor o del comprador	Documentos correspondientes
Preparación, etiquetado y embalaje	- Estas operaciones son siempre a cargo del vendedor	- Packing List
	- El etiquetado permite identificar la mercancía, buscarla en caso de pérdida, dar instrucciones de mantenimiento	- Certificados correspondientes a los controles exigidos por el cliente (certificado de calidad, de cantidades, por ejemplo...)
	- El embalaje debe estar adaptado al producto o al transporte elegido. Puede responder a ciertas normas	- Documentos comerciales (facturas)
Entrega de la mercancía al transportista	- En las ventas FOB, FAS, FCA, el comprador debe transmitir al vendedor los datos del transportista o del comisario encargado de la expedición	- Instrucción del transportista u orden de retirada por el vendedor o el comprador
	- En las ventas CFR, CPT, CIP, CIF, DES, DEQ, el comprador debe indicar las referencias del consignatario de la mercancía	- Atestación de entrega al tránsito
	- En lo que concierne las ventas DDU y DDP, habrá que indicar el lugar y las modalidades de recepción de la mercancía	- Documentos de transporte
		- Certificado del seguro si es necesario
Control de la mercancía a la salida	- El transportista o el comisario controla todos los aspectos de las mercancías entregadas (naturaleza, cantidad, calidad)	- Los controles pueden ocasionar reservas que serán anotadas en el documento de transporte
	- Estos controles así como la responsabilidad del cargamento pueden variar en función de los modos de transporte elegidos	
Pago de derechos de aduana export	- El pago es a cargo del vendedor en todos los casos, salvo en las ventas EXW y FAS	- Documentos exigidos por la aduana
Control de mercancías a la llegada	- La recepción de mercancías ocasiona una operación de descarga a cargo del beneficiario salvo en los envíos de detalle por carretera o ferrocarril (mensajería) o transporte FCL	- La firma del documento de transporte, o de la carta de coche, o del bono de entrega certifica la entrega
	- El control se refiere a numerosos elementos tales como el peso y el estado de los paquetes y de la mercancía	
		- Las eventuales reservas son anotadas en todos los ejemplares del documento de transporte o del bono de entrega
	- En caso de deterioros o faltas, deben establecerse reservas	
		- Por los daños no visibles, las reservas se efectúan por medio de correo certificado en un plazo mínimo
Pago de derechos de aduana importación	- El pago es siempre a cargo del comprador excepto en las ventas DDP	- Documentos exigidos por la aduana

Puntos esenciales del transporte



MODO ACUATICO

Modos de Transporte Internacional

Puertos

Canales de acceso

Instalaciones de carga

Instalaciones de descarga

Depósitos de almacenaje

Medios de transferencia de cargas

Adecuadas vías de acceso terrestre

MODO ACUATICO

Modos de Transporte Internacional

EN CONTRA

LENTITUD EN EL TRANSPORTE

LLEGADA A POCOS PUNTOS

DEPENDIENTE DE TERCEROS

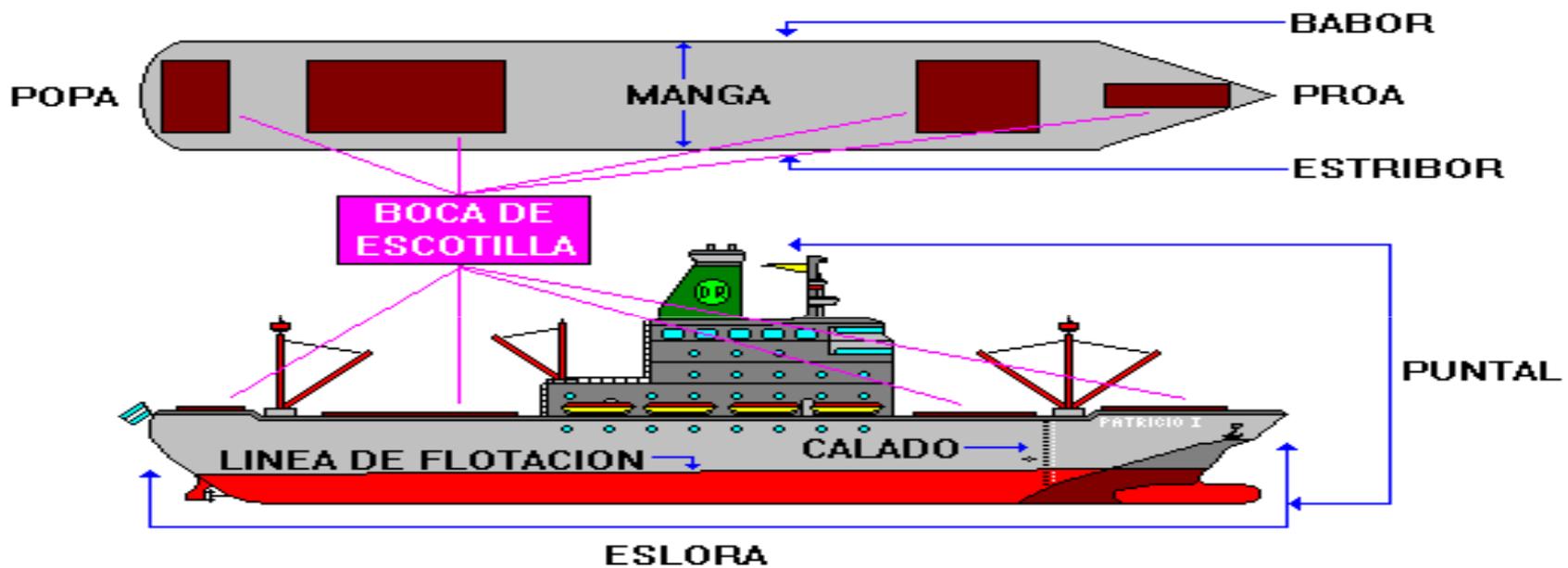
DEPENDIENTE DE OTROS TTES

A FAVOR

GRANDES VOLUMENES

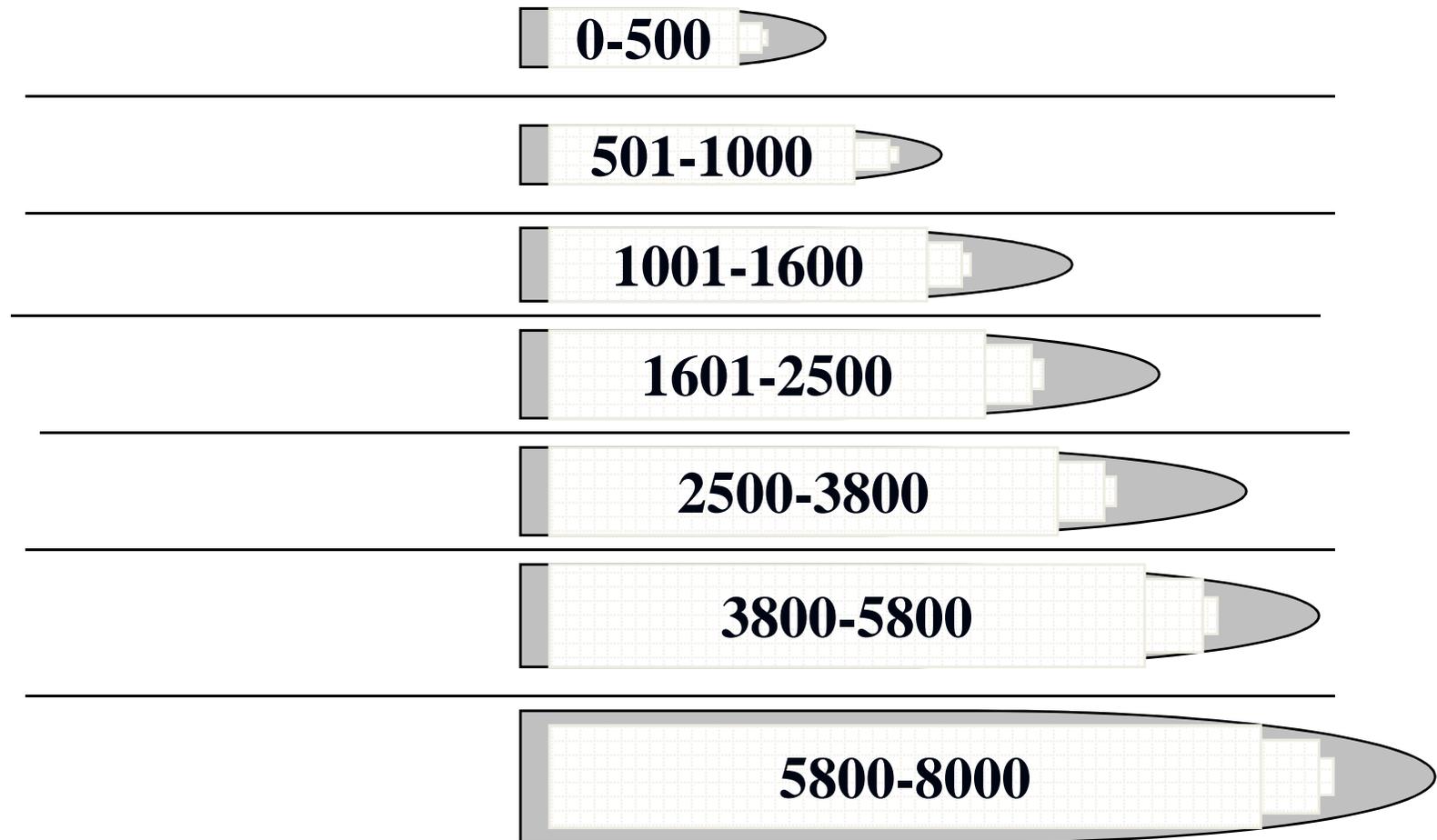
ECONOMIA DE FLETE

Componentes básicos de un buque

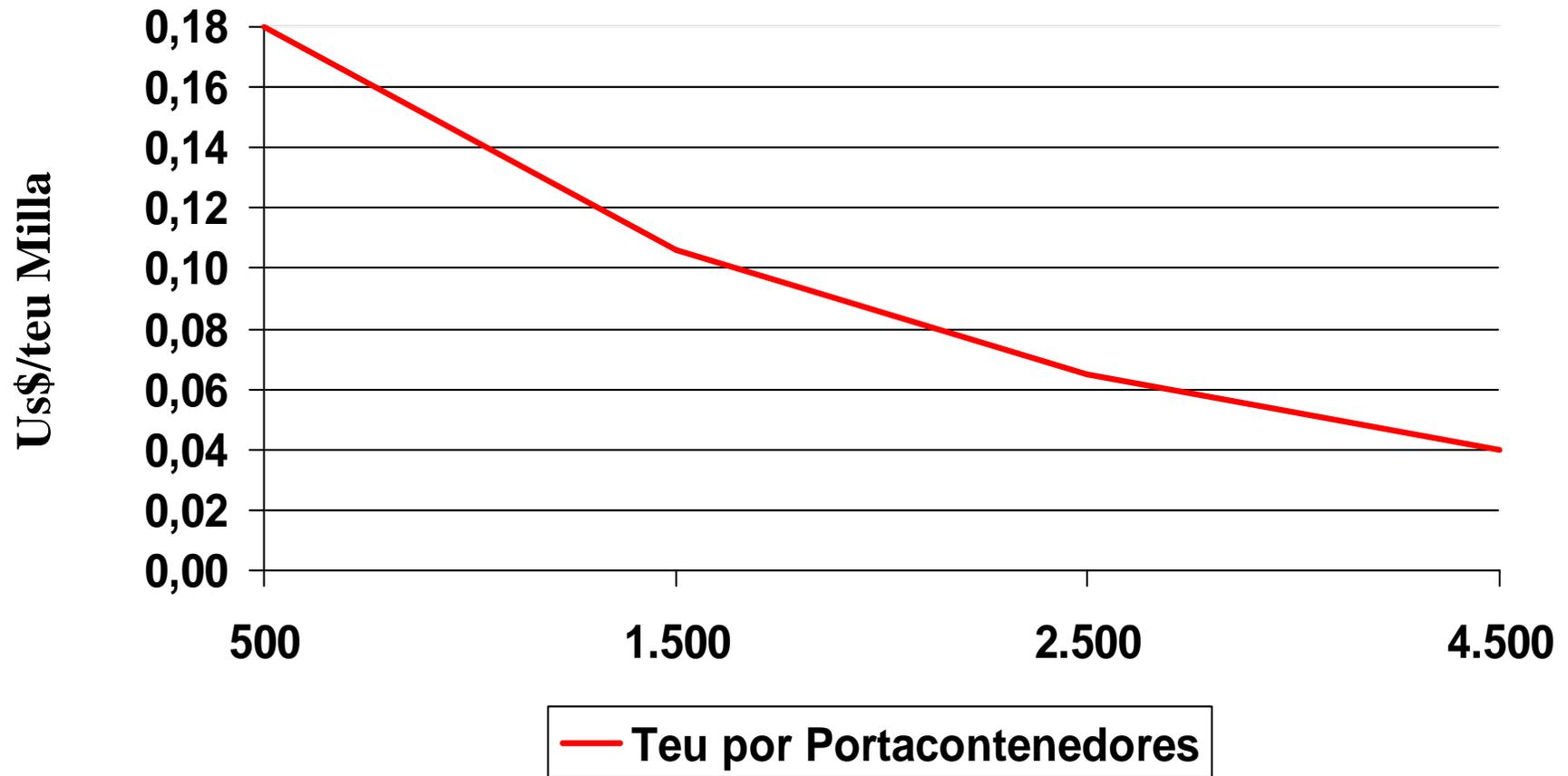


REGISTRO NETO _____	PESO DEL BUQUE
REGISTRO BRUTO _____	CAPACIDAD DE CARGA
PESO MUERTO _____	PESO A CASCO DESNUDO
PIES _____	30,48 cms.
NUDO _____	1 MILLA = 1,852 kms.

Barcos para Contenedores



Flete según Capacidad del Barco



TRANSPORTE GAS



BARCO GRANELERO





Transporte Marítimo

- **Conferencias**

Regularidad en el tráfico

Buques nuevos

Tarifas Uniformes

Fletes de linea

Bonos de fidelidad

- **Outsiders**

Simil tráfico de línea

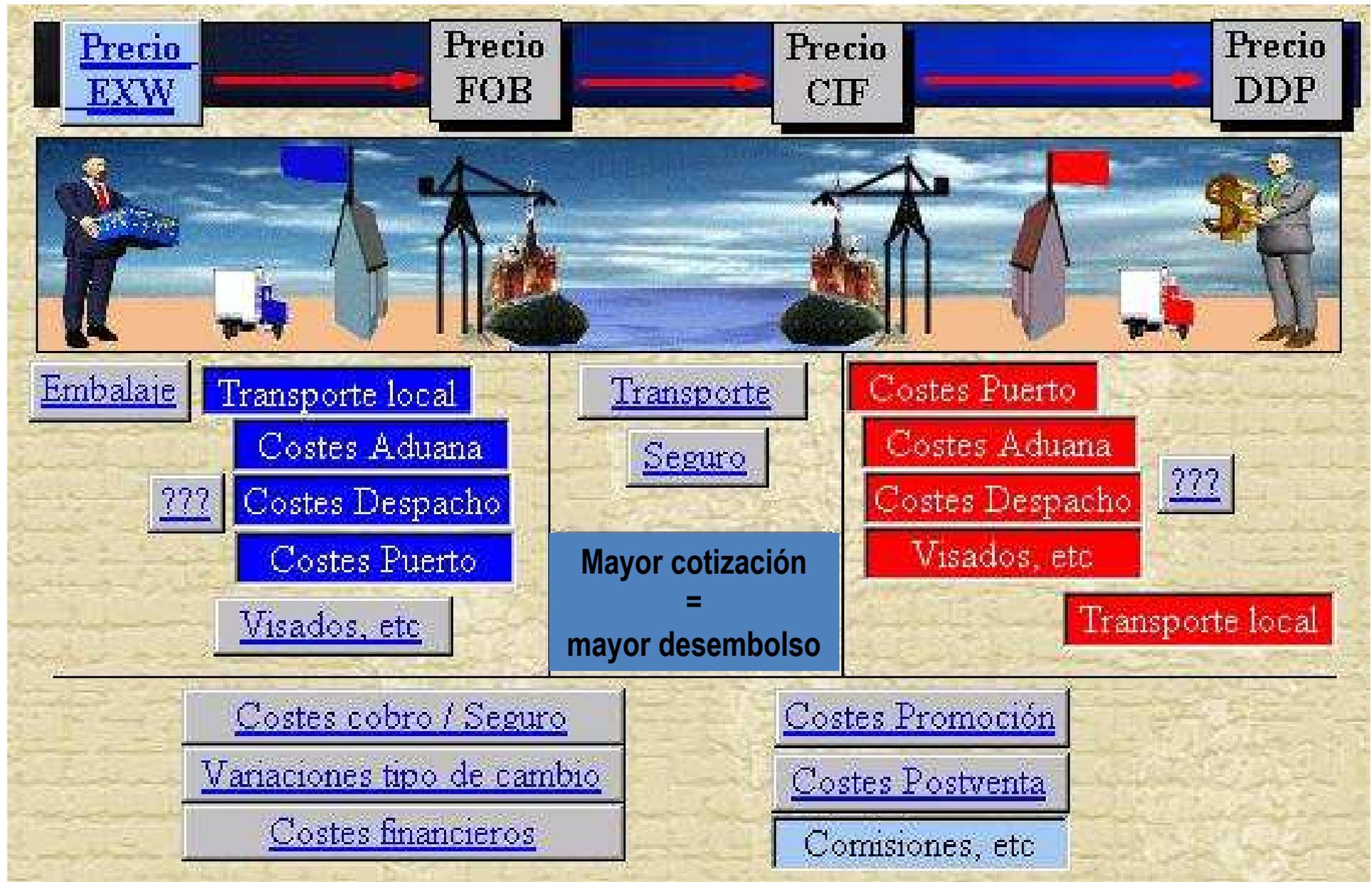
- **Tramp:**

Tráfico Vagabundo

Transporte Marítimo

- **Factor de estiba**
- **Tarifas**
- **Básicos y adicionales**
- **Condiciones de fletes**
- **Contratos de transporte**

LOS INCOTERMS – TRANSPORTE MARÍTIMO





PAN SOUTH AMERICA CO., LTD.

OCEAN BILL OF LADING

BILL OF LADING CARGA SUELTA

SHIPPER DIACION CO., LTD.		BILL OF LADING No. PKAR-6042 S/O: 4141	
ADDRESSEE SSO LTDA. LE COLOMBIA NO. 556 ZONA SAN FEDRO LA BOLIVIA FONONO: 359322		EXPORT REFERENCES	
PARTY E AS CONSIGNEE		FORWARDING AGENT	
PLACE OF ORIGIN OF GOODS		POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS	
ALSO NOTIFY (Name and Full Address) - DOMESTIC ROUTING / EXPORT INSTRUCTIONS / PIER - TERMINAL / ONWARD ROUTING FROM POINT OF DESTINATION		FOR CARGO DELIVERY: PAN SOUTH AMERICA (CHILE) CO., LTD. MAC-IVER 142 OF 609 SANTIAGO CHILE FAX: 6337179 TEL: 6328124	
PLACE OF DELIVERY BY ON CARRIER	PLACE OF INITIAL RECEIPT	SHIPPED ON BOARD AUG. 30, 1996 <i>fm</i>	
VOYAGE HIGHGATE V-3601E	PORT OF LOADING KEELUNG, TAIWAN	TYPE OF MOVE TCL-LCL	
DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY BY ON CARRIER	Final Destination (for the Merchant's reference)	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				
MKS & NOS/CONTAINER NOS	NO OF PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
KLFUI134304 85A-546064		S.T.C.: AUTO PARTS "FREIGHT PREPAID" SAY TOTAL: FIVE (5) W/CASES ONLY. "IN TRANSIT TO LA PAZ BOLIVIA"	2,230KGS	8.42M3
DIACION (DIACION) NO. 01/95/BV002-P5325 O.1-5 E IN TAIWAN R.O.C. 5 W/CASES =====				

ORIGINAL

FREIGHT CHARGES	PREPAID	COLLECT
OCEAN FREIGHT SAY TOTAL:	US\$875.68	
TOWN CFS CHARGE SAY TOTAL:	NT\$2,694.00	
	US\$875.68	
TOTAL CHARGES	NT\$2,694.00	

Received the goods, or packages said to contain goods herein mentioned, in apparent good order and condition unless otherwise indicated, to be transported and delivered, to trans-shipped as herein provided. This carriage is subject to the provisions of the U. S. Carriage of Goods by Sea Act of 1924. All the terms and conditions of the Carrier's regular form Bill of Lading, as filed with the Federal Maritime Commission available to any shipper or consignee upon request, are incorporated with like force and effect as if they were written at length herein, and all such terms and conditions so incorporated by reference are agreed by Shipper to be binding and to govern the relations, whatever they may be between those included in the words "Shipper and Carrier" as defined in Carrier's regular form Bill of Lading. IN WITNESS WHEREOF the carrier has signed and the Shipper has received THREE(3) original bills of lading ONE of which being accomplished, the others to stand void.

Prepaid at TAIPEI, TAIWAN	Payable at
Place at TAIPEI, TAIWAN	PAN SOUTH AMERICA CO., LTD.
Date of issue AUG. 30, 1996	<i>[Signature]</i>

CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO

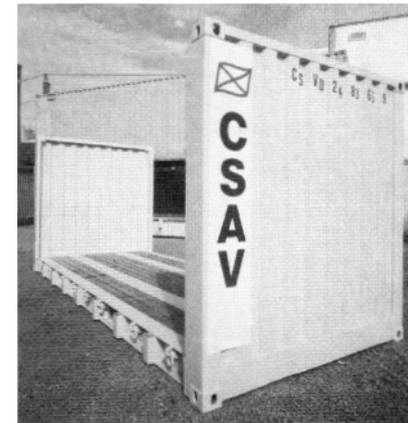
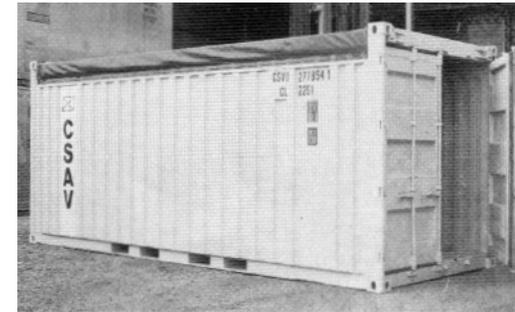
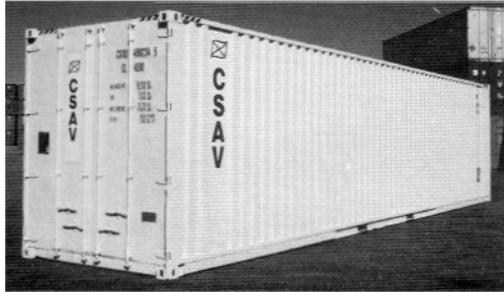
BARCO DE CONTENEDORES



PORTEO DE CONTENEDOR



TIPOS DE CONTENEDORES



Beneficios del Transporte por Contenedor

- ✓ **Menos Robos**
- ✓ **Mejor Llegada de la Mercadería con Menor Manipuleo**
- ✓ **Menos Mano de Obra en el Transporte**
- ✓ **Menores Costos de Manipuleo y Almacenaje en Puerto**
- ✓ **Menor costo de Envases**
- ✓ **Simplificación del Trámite Aduanero en Transbordos o Combinaciones**
- ✓ **Menor Estadía de Buques en Puerto**
- ✓ **Mayor Rapidez de Viaje por Menos Tiempos en Puerto**



ZONAS FRANCAS Y PORTUARIAS EN LA CUENCA DEL PLATA

CANAL TAMENGO

VILLETA

ROSARIO

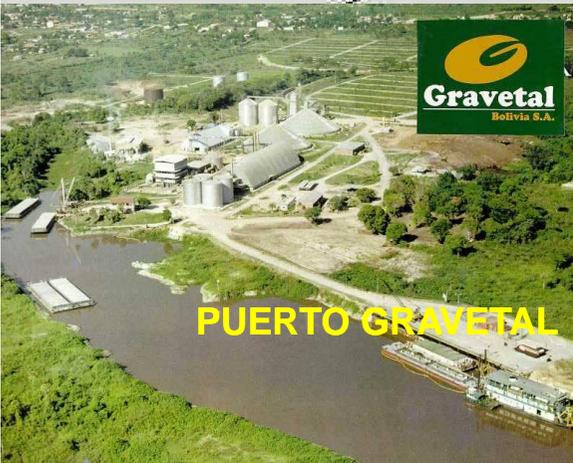
N.PALMIRA

MONTEVIDEO

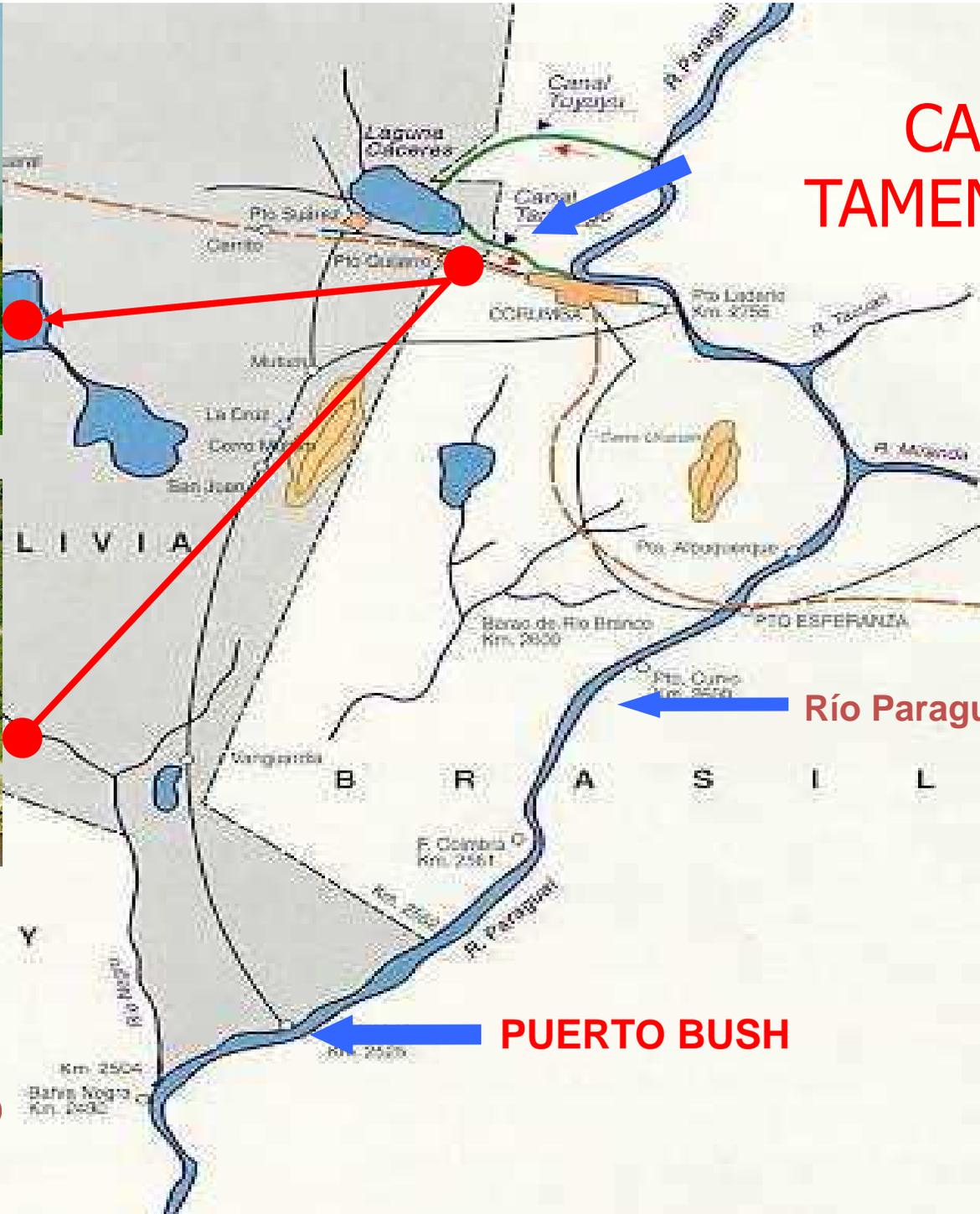




PUERTO AGUIRRE



PUERTO GRAVELAL



CANAL TAMENGO

Río Paraguay

PUERTO BUSH

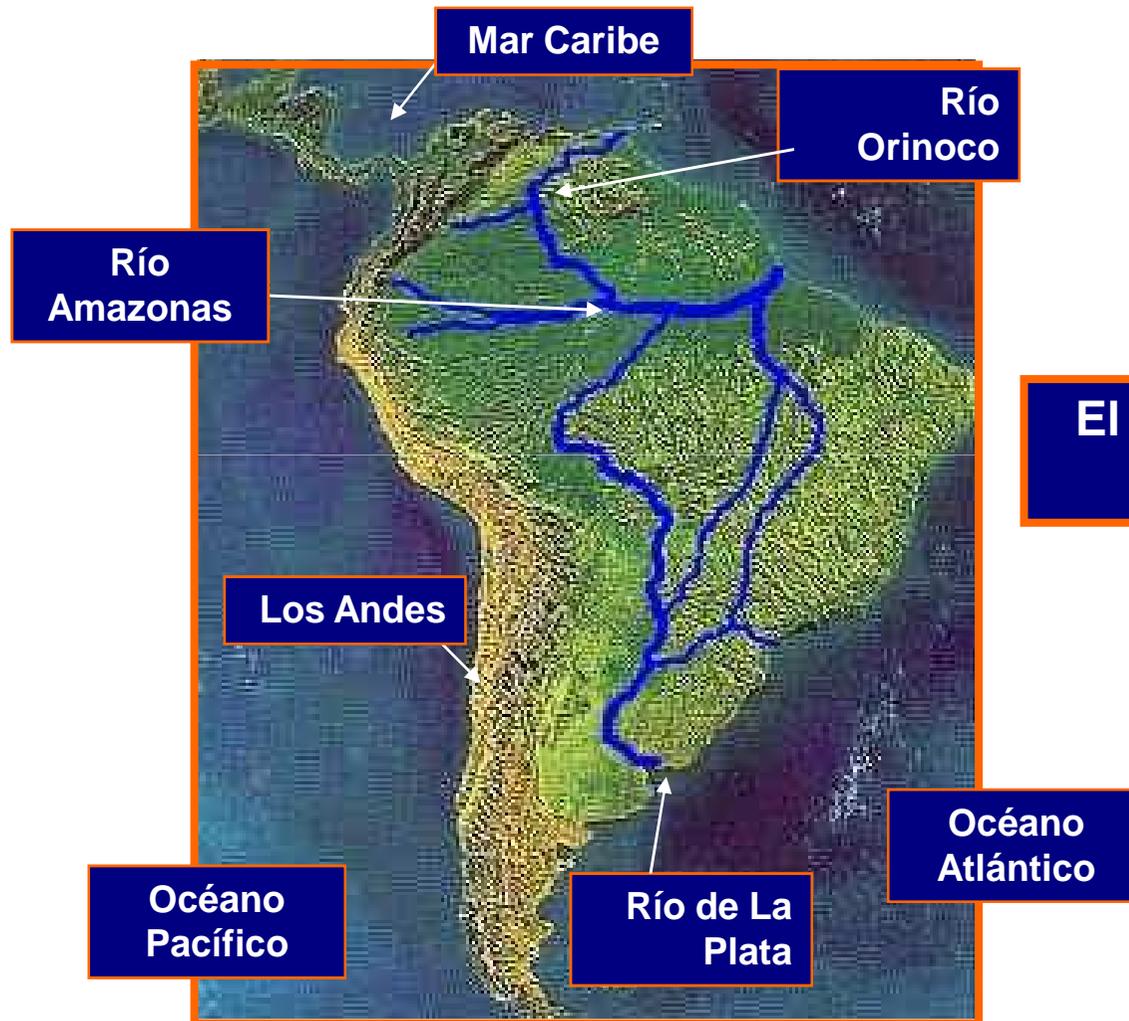
P A R A G U A Y

**POR ESTOS PUERTOS
BOLIVIA MOVILIZA
UN MILLON DE TN/AÑO**

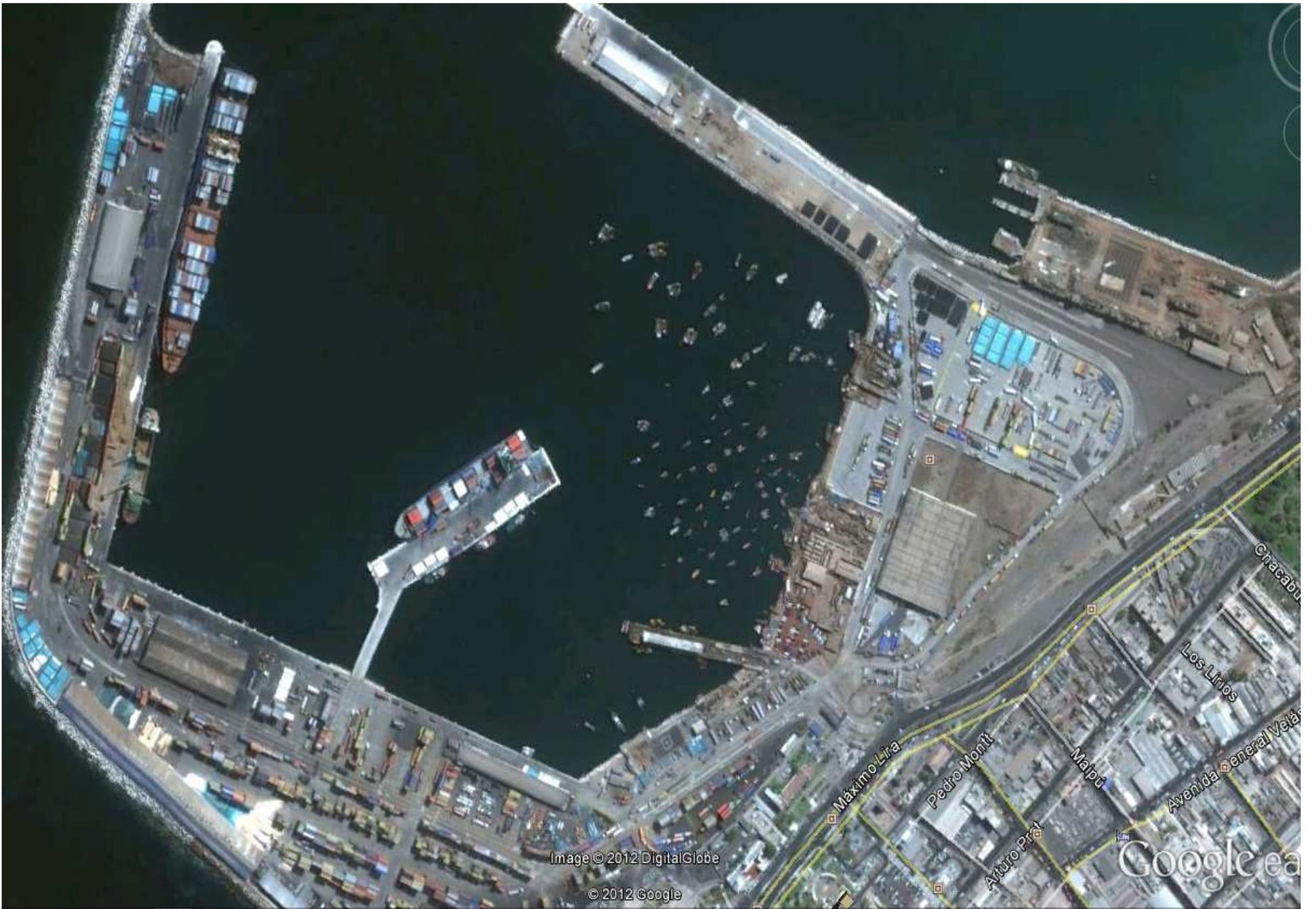
TRANSPORTE FLUVIAL - BARCAZAS



LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO EN ESTE HINTERLAND CONTINENTAL, SU INTEGRACIÓN FÍSICA ECONÓMICA Y SOCIAL



**El Desafío Geopolítico del
Siglo XXI**





MANIFIESTO MARITIMO



Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.
Sociedad Anónima Abierta

MANIFIESTO DE CARGA (*)

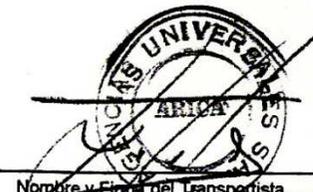
Llegada 23/05/97	Salida 25/05/97	Pag. No. 5
2a. Viaje No. 7004		14. Fecha Zargo del P. JUN. 25 97

1. Clase y Nombre del Buque		2. Punto de Emisión		3. Nacionalidad		4. Nombre del Capitán		5. Puerto de Embarque - Puerto de Descarga		13. Destino Final		14. Fecha Zargo del P.	
NEDLLOYD VAN NES		SAN ANTONIO		ALEMANA		STIMMANN KLAUS		SAN ANTONIO / ARICA		ARICA		JUN. 25 97	
Embarcador (a)	7. Consignatario (b)	8. Conocimiento No. 101	9. Marcas y Números	10. No. y Clase de Bultos y Descripción de las Mercaderías	11. Peso Br. en kilos	12. Volumen en M ³	15. Para Uso Oficial. o del Armador (d)						
							Tarea y pase		Flete Pagado		Flete por pagar		
GEPORT SHIPPING SALSA AS AGENT JUMBO TRADING	CO:VIDEO LOCADORA CORUM SA LTDA. ZONA FRANCA PUERTO A QUIRRE SANTA CRUZ, BOLIVIA NF:VIDEO LOCADORA CORUM SA LTDA. ZONA FRANCA PUERTO A QUIRRE SANTA CRUZ, BOLIVIA	CNIU 150 518228	TEXU 589411-0 S/11324167 S/1422554 40' CY/DY	1 CONTAINER SAID TO CONTAIN 1458 PIEZAS CON PARTES DE AUTO ***** MERCANDIA EN TRANSBORDO DESTINO FINAL : ARICA EX MA OSAV RENES V. 10 *****	4555.00	39.643	ARICA						
				1	4.555.00								

J- 05285-0
6-1

DOCUMENTO - ACLARACION AL MANIFIESTO

NUMERO Y FECHA 42716	SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS ACLARACION AL MANIFIESTO N° 01			TRANSPORTISTA QUE LA PRESENTA AGENCIAS UNIVERSALES S.A.		
MANIFIESTO N° 597	FECHA 27.06.97	NAVE O VEHICULO NEDLLOYD VAN NES V.7004		ADUANA EN QUE SE PRESENTA ARICA		
USC DOCUMENTO NUMERO NIU15051 228	PUERTO DE EMBARQUE MIAMI/SAN ANTONIO/ARICA	DICE	DEBE DECIR	CODIGO	CAUSALES OBSERVACION	
DESTINO FINAL: ARICA		COSIGNATARIO: VIDEO LOCADORA CORUMBA LTDA. ZONA FRANCA PUERTO AGUIRRE E SANTA CRUZ, BOLIVIA	CONSIGNATARIO: LUBRICANTES DEL ORIENTE ZONA FRANCA PUERTO AGUIRRE SANTA CRUZ, BOLIVIA. DESTINO FINAL: TRANSITO A BOLIVIA	04	ERROR INFORMACION	



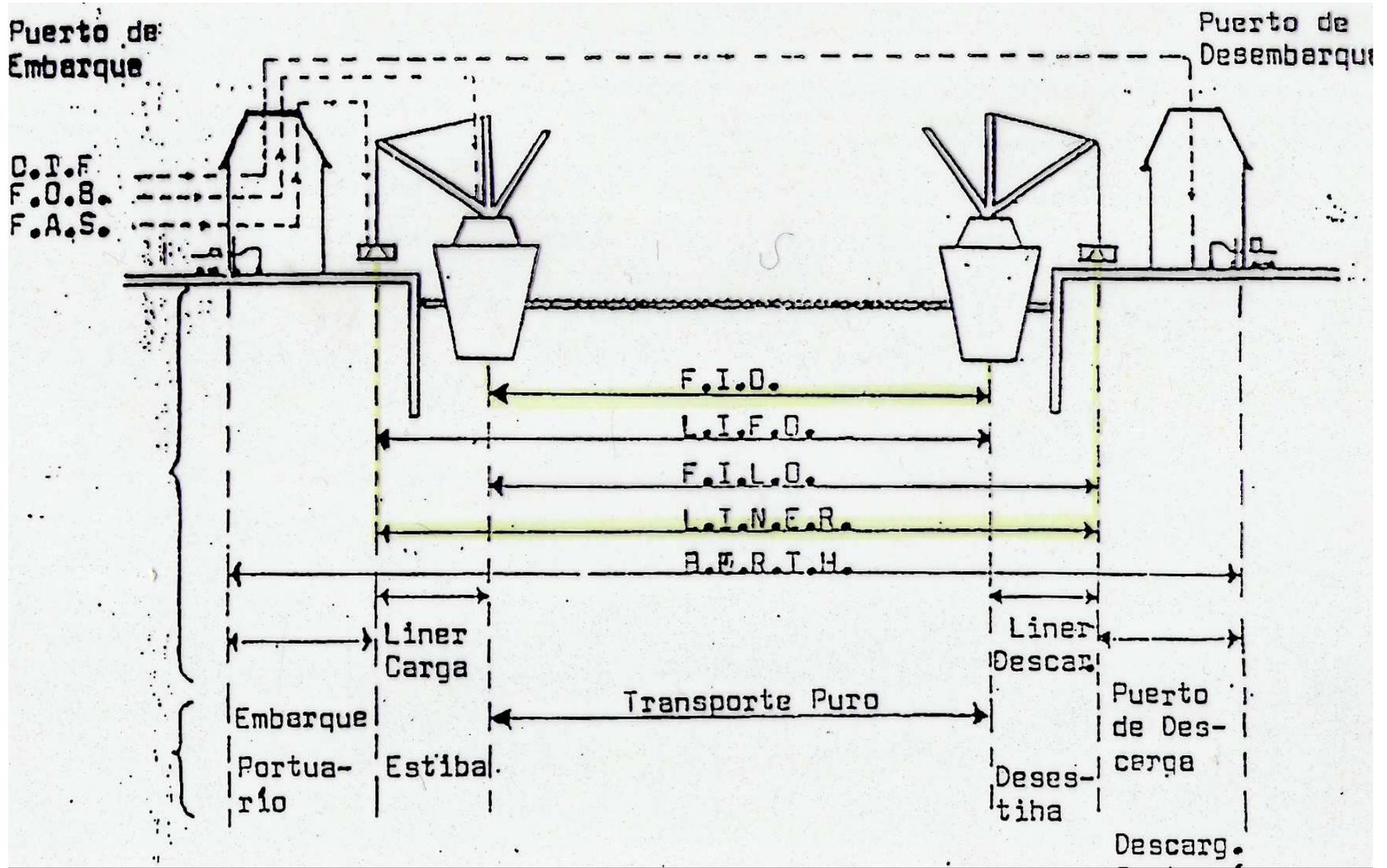
Nombre y Firma del Transportista

VALA HOJA

Transporte Marítimo



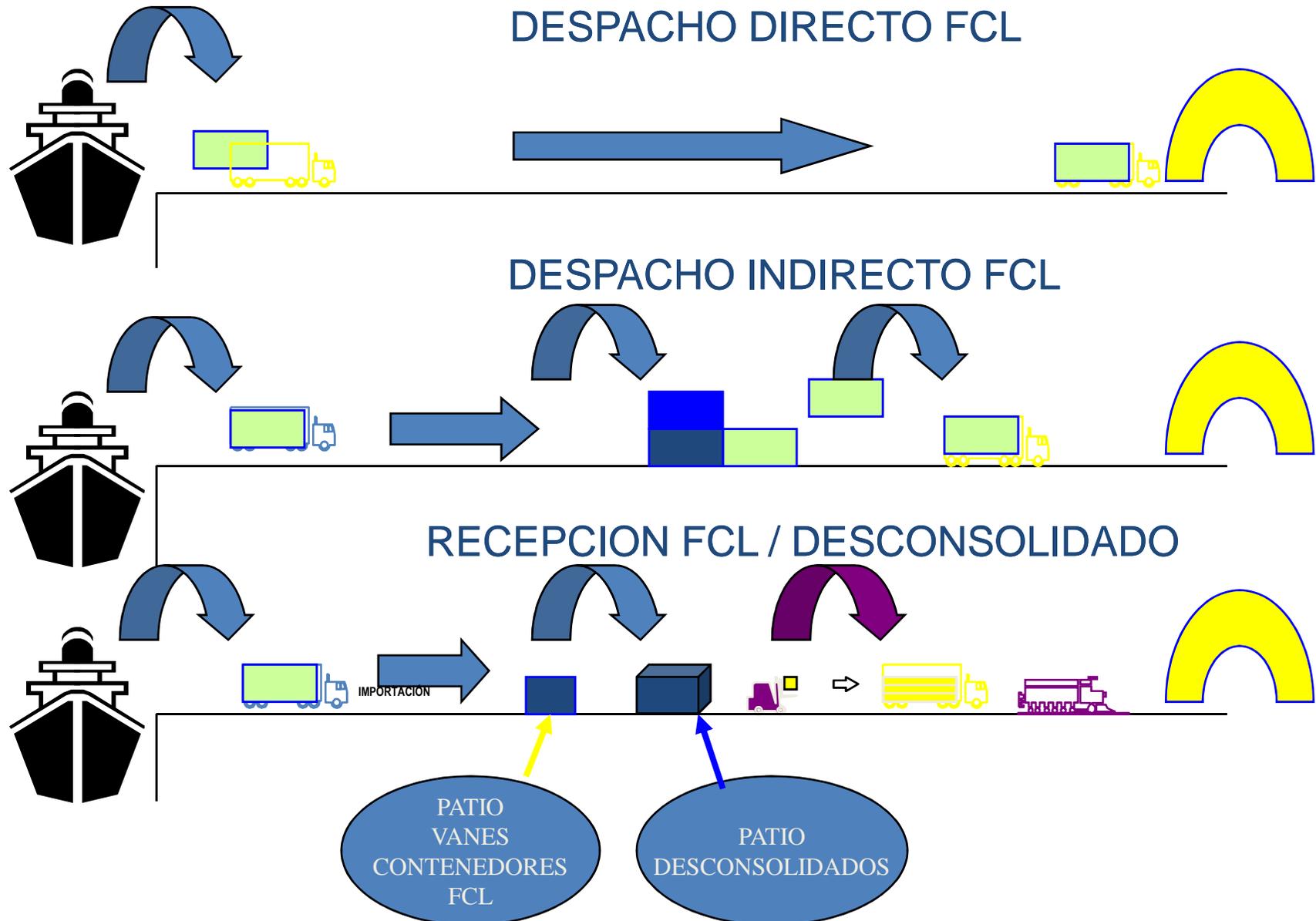
TÉRMINOS USUALES DE LAS CONDICIONES DE ENTREGA Y RECEPCIÓN DE LA CARGA



USO DE TERMINOS USUALES Y CONDICIONES DE CONTRATO DE CONTENEDORES

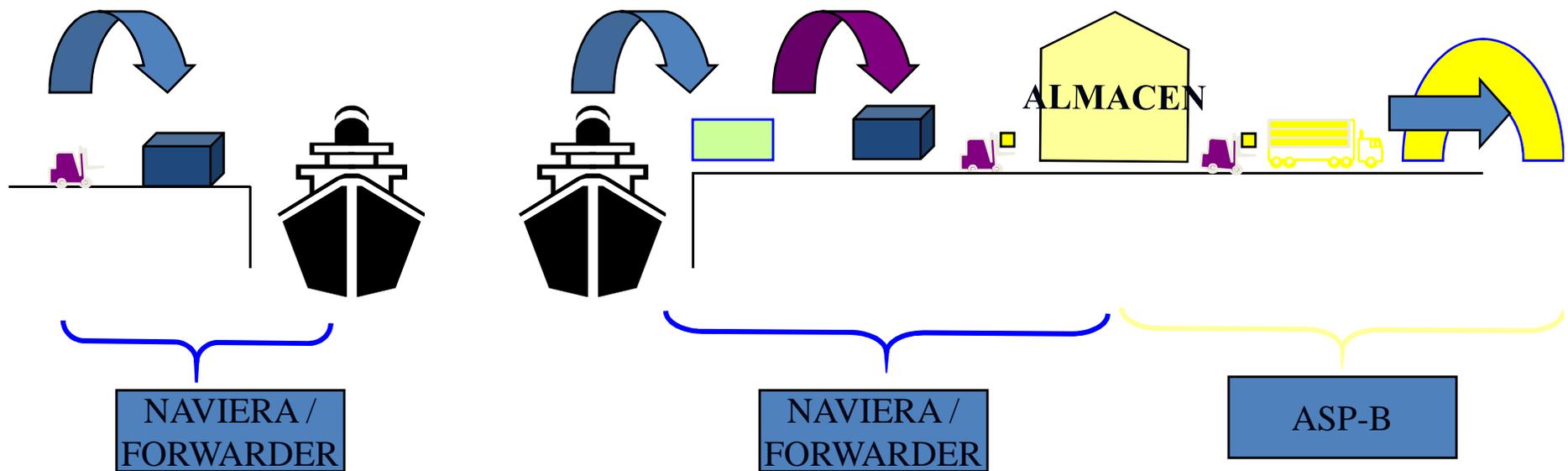
- FCL (Full Container Load / ORIGEN - DESTINO)
Term sim. CY/CY
- LCL (Less Container Load PUERTO A PUERTO)
CFS/CFS
- DEMURRAGE (demoras)
- GATE IN (Devolucion contenedor vacio)
- GATE OUT (recoger contenedor para consolidacion)
- DESCONSOLIDACION / CONSOLIDACION
- CARGAS PELIGROSAS I.M.O.
- CARGAS MASIVA F.I.O. (trigo , fierro constr)

OPCIONES CONTENEDORES FCL



RECEPCION Y DESPACHO

Carga suelta L.C.L.



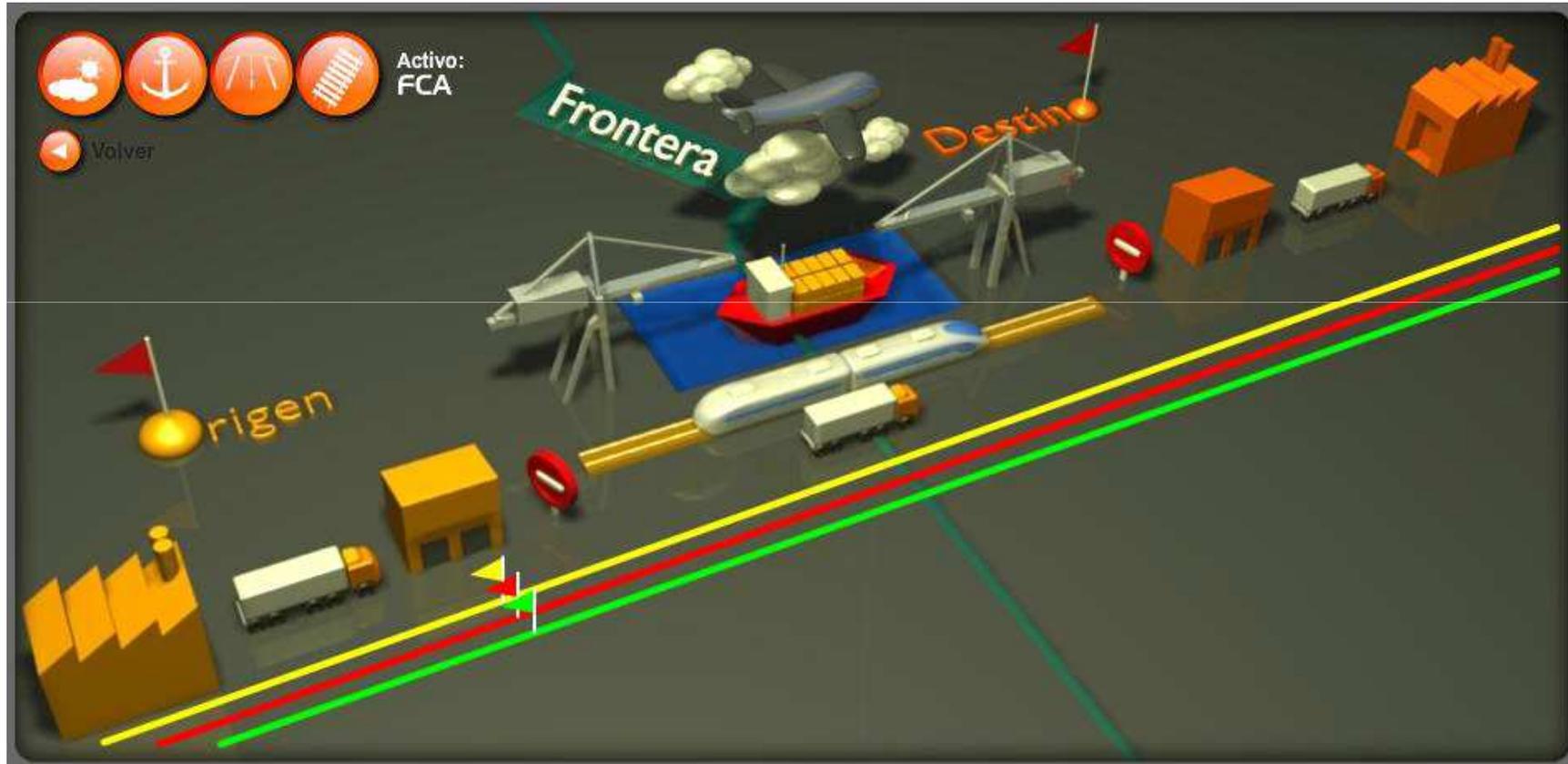


TRANSPORTE TERRESTRE POR CARRETERA

TRANSPORTE INTERNACIONAL

- **El transporte internacional, también conocido como transporte principal, se encarga de cruzar las fronteras y entregar los productos en el país de destino. Es la columna vertebral de las operaciones de la DFI, y dependiendo de los Incoterms negociados, define la ruta de embarque y entrega al comprador.**

Transporte internacional



TRANSPORTE TERRESTRE

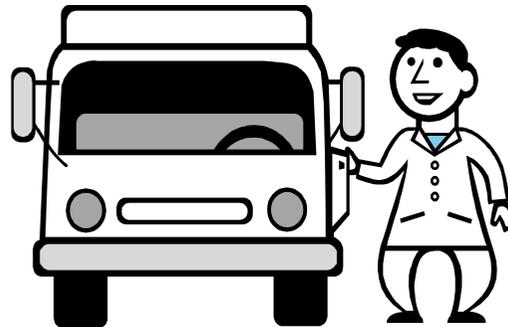
- Aplica para transporte por vías y carreteras.
- •Se contrata Puerta a Puerta a través de agentes de carga.
- •La carga se transporta en contenedores especializados de acuerdo a sus características.
- •No tiene restricciones para productos peligrosos
- •Según las distancias puede ser menos costoso que el aéreo pero más costoso que el marítimo.
- •Documento de transporte: Carta porte (CMR).

Características del transporte de mercadería por carretera

✓ **Versatilidad:** Servicio “puerta a puerta”



✓ **Seguridad:** El conductor acompaña al camión durante todo el proyecto



✓ Agilidad en la carga y descarga de mercadería



coste alto (aéreo)



coste medio-bajo (marítimo y ferrocarril)

¿Que factores de eficiencia se deben considerar al elegir un vehículo de carga ?

- 1) Tipo de operación**
- 2) Tipo de carga**
- 3) Tipo de vehículo**

Tipo de operación

Según el tipo de operación se va a poder seleccionar un tipo de vehículo.

A - Operaciones de entrega regional



B - Operaciones de entrega local



C - Operaciones de entrega internacional



Tipos de carga a transportar

Carga ligera: Mercancías de bajo peso



Carga pesada:

Representa un problema en la elección de un vehículo debido a las restricciones de peso bruto en las carreteras.

Carga mixta

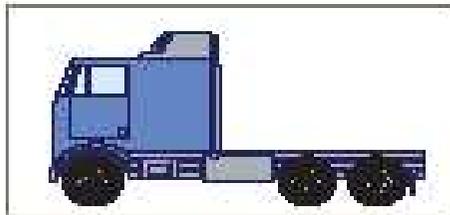
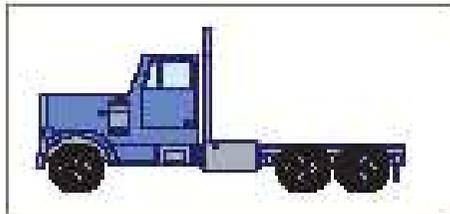


Tipos de vehículos

- **Unidad tracto**

Llamado también “cabeza tractora o tractora”

Diseñado especialmente para tirar remolques o semirremolques

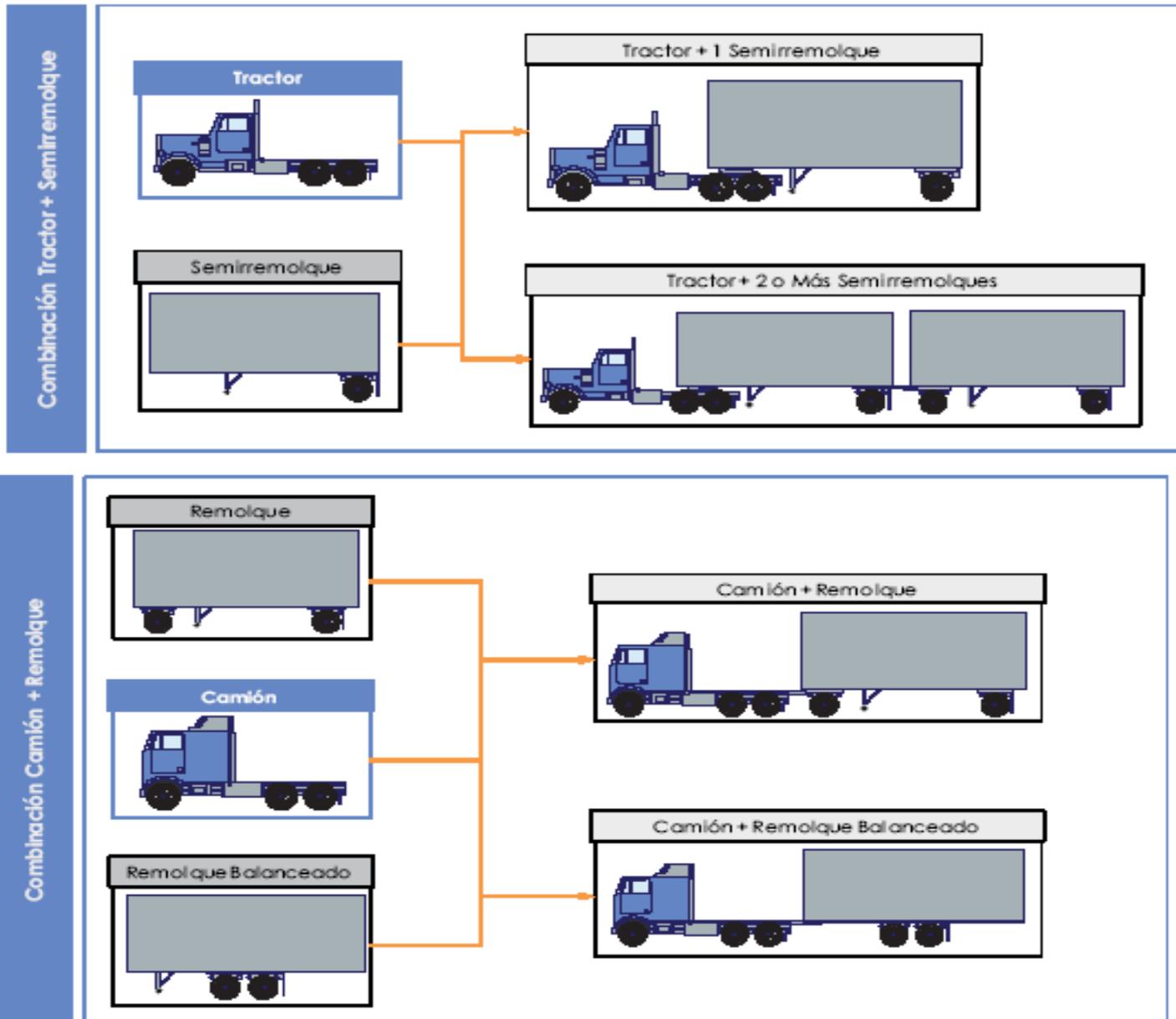


- **Unidad de carga tráiler**

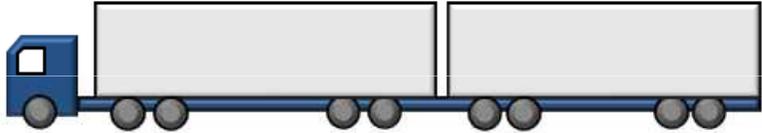
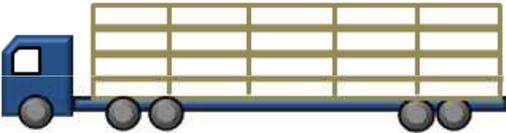
Vehículo no motorizado diseñado para ser arrastrado por una unidad tractora.



Combinaciones para vehículos articulados



TIPOS DE TRANSPORTES

<p>Camión (Truck)</p>  <p>Carga seca (Dry cargo)</p>	<p>Remolque (Trailer)</p>  <p>Carga seca (Dry cargo)</p>	<p>Tanque (Tank)</p>  <p>Líquidos - Gases - Químicos (Fluids - Gas - Chemicals)</p>
<p>Remolque articulado (Articulated trailer)</p>  <p>Carga seca (Dry cargo)</p>	<p>Estacas (Stake)</p>  <p>Granel (Bulk)</p>	
<p>Refrigerado (Reefer)</p>  <p>Alimentos (Food)</p>	<p>Volqueta - Tolva (Dump trailer)</p>  <p>Granel - Material de construcción (Bulk - Building materials)</p>	
<p>Cama baja (Low boy)</p>  <p>Maquinaria pesada (Heavy equipment)</p>	<p>Plataforma (Flatbed)</p>  <p>Contenedores - Extradimension (Containers - Overdimensional load)</p>	

- Graneles líquidos y sólidos

deben cargarse en camiones con tolvas o tanques construidos para graneles.



Carga de alto valor

Representan un riesgo de seguridad.



Mercancía peligrosa



Mercancía perecible: Tienen un tiempo de vida limitado.

Carga frágil

Su transporte requiere cuidados especiales



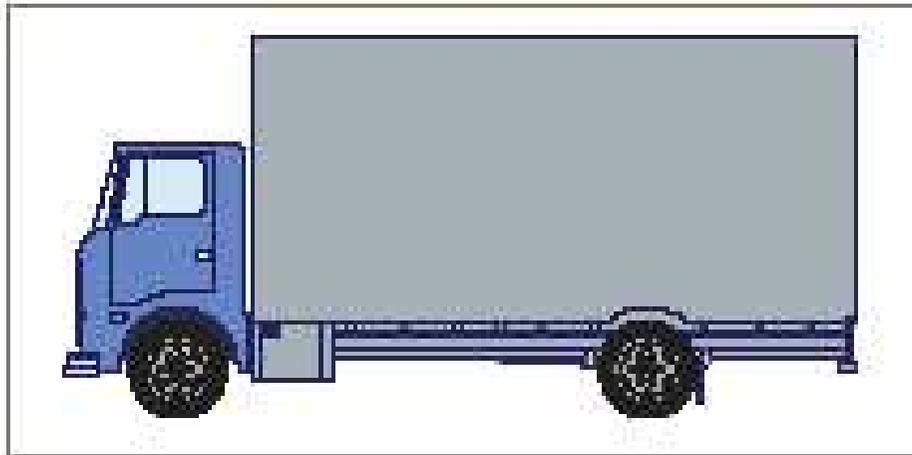
Relación referencial entre mercancías y tipo de carga:

Mercancía / Tipo de Carga	Ligera	Pesada	Mixta	Alto Valor	Granel	Peligrosa	Perecible	Frágil
Animales vivos			X					X
Café	X				X			
Frutas							X	X
Grasas y aceites					X			
Hortalizas y legumbres frescas			X				X	
Productos del mar frescos			X				X	
Conservas vegetales			X					X
Harinas y aceites de pescado			X		X			
Productos del mar en conserva			X				X	X
Productos cerámicos		X						X
Fibras	X				X			
Manufacturas de cuero	X							
Prendas confeccionadas	X			X				
Sombrerería	X							
Industria aeronáutica		X		X				
Instrumentos de precisión		X		X				X
Plástico y sus manufacturas	X				X			
Productos farmacéuticos	X			X				X
Productos fotográficos	X			X				X
Productos químicos inorgánicos			X			X		
Madera		X						
Instrumentos de música			X	X				X
Objetos de arte o colección y antigüedades			X	X				X
Relojería	X			X				X
Concentrados de mineral					X			
Manufacturas de hierro y acero		X						
Níquel y sus manufacturas		X						
Otros metales comunes en polvo		X			X			

Vehículos de carga mas utilizados para el transporte

- **Vehículo Rígido:**

La unidad tractora y la unidad de carga constituyen un solo vehículo.



•Vehículo Articulado

Está conformado por una unidad tractora que arrastra una unidad de carga que es la que contiene la mercancía.



Cisterna de combustibles transportan combustibles líquidos.



Tanques transportan gas licuado, granel, acondicionado y equipado con un tanque a presión y elementos de seguridad.



TRANSPORTE DE CARGA PELIGROSA

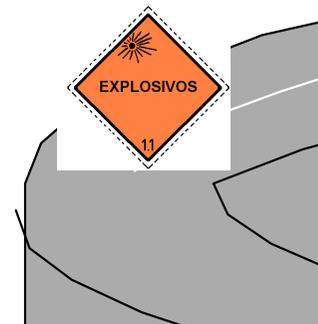
LOS RÓTULOS DEBERAN POSEER LAS CARACTERÍSTICAS, LOS QUE SERÁN FÁCILMENTE VISIBLES, POR LA PARTE DELANTERA, TRASERA Y POR AMBOS COSTADOS DEL VEHÍCULO, SIN ESTABLECER LUGAR ESPECÍFICO DE UBICACIÓN (





DE LA CARGA

EL EMBALAJE EXTERNO DE LAS SUSTANCIAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS, DEBEN ESTAR MARCADAS Y ETIQUETADAS DE ACUERDO CON LA CORRESPONDIENTE CLASIFICACION Y RIESGO, DE CONFORMIDAD A LO ESTABLECIDO EN LAS NORMAS INTERNACIONALES (IMO)



DE LA CIRCULACION Y ESTACIONAMIENTO

-LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS PELIGROSAS DEBERÁN EVITAR EL USO DE VÍAS EN ÁREAS DENSAMENTE POBLADAS Y NO PODRÁN CIRCULAR POR TÚNELES CUYA LONGITUD SEA SUPERIOR A 500 M, CUANDO ÉSTOS TENGAN UNA VÍA ALTERNATIVA SEGURA,.

-LA AUTORIDAD PODRÁ FIJAR RESTRICCIONES AL USO DE LAS VÍAS, IGUALMENTE PODRÁ ESTABLECER RESTRICCIONES RESPECTO DE LOS LUGARES Y HORARIOS DE ESTACIONAMIENTO, CARGA Y DESCARGA DE LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS PELIGROSAS.

-EL ITINERARIO DEBERÁ PROGRAMARSE DE FORMA DE EVITAR LA PRESENCIA DEL VEHÍCULO TRANSPORTANDO SUSTANCIAS PELIGROSAS EN VÍAS DE GRAN FLUJO DE TRÁNSITO, EN LOS HORARIOS DE MAYOR INTENSIDAD DE TRÁFICO.

- LOS VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS PELIGROSAS NO DEBERÁN CIRCULAR CERCA DE ZONAS DE FUEGO ABIERTO, A MENOS QUE EL CONDUCTOR TOMA PREVIAMENTE LAS PRECAUCIONES PARA ASEGURARSE QUE EL VEHÍCULO PUEDE PASAR SEGURO LA ZONA SIN DETENERSE.

RECOMENDACIONES PARA LA CIRCULACION Y ESTACIONAMIENTO CON CARGA PELIGROSA

- SÓLO PODRÁN ESTACIONARSE PARA EL DESCANSO O ALOJAMIENTO DE LOS CONDUCTORES EN ÁREAS PREVIAMENTE DETERMINADAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE Y, EN LA INEXISTENCIA DE TALES ÁREAS, DEBERÁ EVITARSE EL ESTACIONAMIENTO EN LUGARES PÚBLICOS O DE FÁCIL ACCESO AL PÚBLICO, ÁREAS DENSAMENTE POBLADAS O DE GRAN CONCENTRACIÓN DE PERSONAS O VEHÍCULOS.
- CUANDO, POR EMERGENCIA, PARADA TÉCNICA, FALLA MECÁNICA O ACCIDENTE, EL VEHÍCULO EFECTÚE UNA PARADA EN UN LUGAR NO AUTORIZADO, DEBERÁ PERMANECER SEÑALIZADO Y BAJO VIGILANCIA DE SU CONDUCTOR O DE LA AUTORIDAD, SALVO QUE SU AUSENCIA FUESE INDISPENSABLE PARA COMUNICAR EL HECHO, PEDIDO DE AUXILIO O AYUDA MÉDICA.
- SÓLO EN CASO DE EMERGENCIA EL VEHÍCULO PODRÁ ESTACIONAR O DETENERSE EN LA BERMA DE LOS CAMINOS.
- UN VEHÍCULO TRANSPORTANDO MATERIALES PELIGROSOS SÓLO DEBERÁ ESTACIONAR A MÁS DE CIEN METROS (100 M) DE UNA ZONA DE FUEGO ABIERTO.
- TODO VEHÍCULO QUE TRANSPORTE MATERIALES PELIGROSOS DEBERÁ ESTACIONARSE CON SU FRENO DE ESTACIONAMIENTO ACCIONADO.

.

CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE REFRIGERADO

- **• EL TRANSPORTE, ES A MENUDO EL FACTOR DE MAYOR**
- **COSTO EN EL CANAL DE DISTRIBUCION DE LA CARGA**
- **REFRIGERADA**
- **• EL METODO PARA EL TRANSPORTE DE FRUTAS Y**
- **HORTALIZAS, ESTA DETERMINADO POR LA DISTANCIA,**
- **LA PERECIBILIDAD, Y EL VALOR DEL PRODUCTO,**
- **FACTORES QUE SON REGULADOS POR EL TIEMPO**

TRANSPORTE DE CARGA PERECIBLE

- LA CARGA Y DESCARGA DEBEN SER TAN CUIDADOSAS COMO SEA
- POSIBLE.
- • LA DURACION DEL VIAJE DEBE SER LO MAS CORTA POSIBLE.
- • EL PRODUCTO DEBE PROTEGERSE BIEN EN RELACION A SU
- SUSCEPTIBILIDAD AL DAÑO FISICO.
- • LAS SACUDIDAS Y MOVIMIENTOS DEBEN REDUCIRSE AL MINIMO.
- • DEBE EVITARSE EL SOBRE CALENTAMIENTO.
- • DEBE SER RESTRINGIDA LA PERDIDA DE AGUA DEL PRODUCTO.
- • UNA VEZ ALCANZADAS LAS CONDICIONES DE CONSERVACION
- REQUERIDAS, ESTAS DEBE MANTENERSE CONSTANTES, EN
- PARTICULAR EN LO REFERENTE A TEMPERATURAS, HUMEDAD
- RELATIVA Y CIRCULACION DE AIRE.
- • UNA FRUTA REFRIGERADA TIENE UN MAXIMO DE 60 DIAS DESDE
- QUE ES ARRANCADA DE LA PLANTA HASTA QUE LLEGUE A LA
- BOCA DEL CONSUMIDOR

Tanque GNC transportan gas natural comprimido (GNC) o gas natural vehicular (GNV) a granel.



Quilla Vehículo diseño de manera exclusiva para el transporte de bebidas envasadas.



Granelero Vehículo pesado que transporte de granos y otros productos a granel.



Formas de Contratación para un vehículo de carga

- **Carga completa**
- **Carga fraccionada**

Carga completa

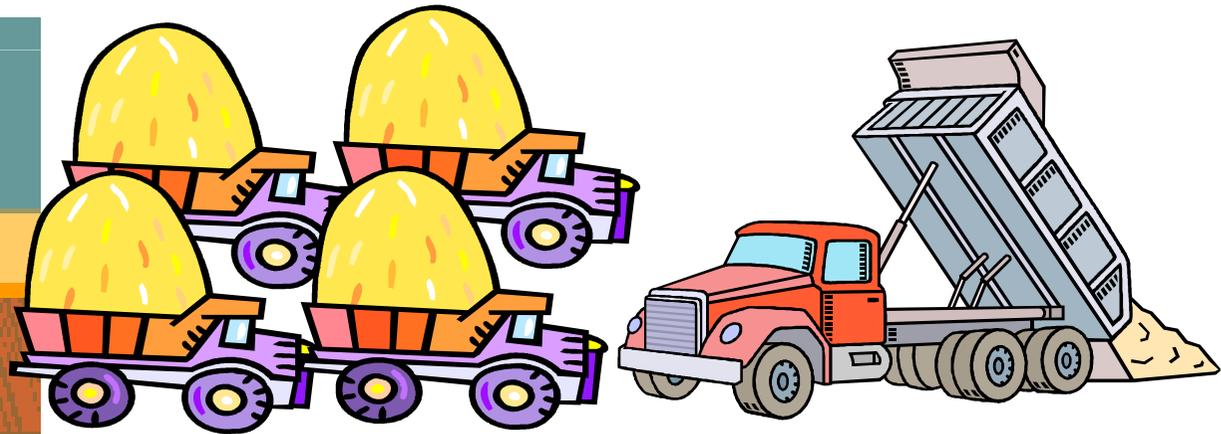
Servicio para envíos grandes como para llenar el espacio de uno o varios vehículos.

INSTALACIONES

REMITENTE



DESTINATARIO



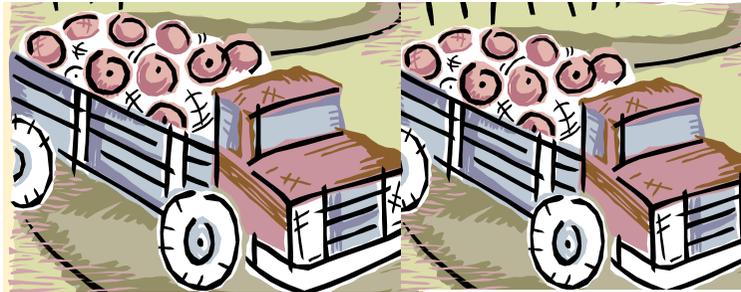
Carga fraccionada

Se emplea para envíos medios

Se junta la mercancía de varios remitentes para:

- Formar un envío de grandes dimensiones
- Ocupar eficientemente el medio de transporte.

REMITENTE 1 REMITENTE 2



Destinatario 1 Destinatario 2



Cuanto carga máxima se puede introducir a un vehículo

- **Masa máxima autorizada:**

Peso máximo que se le permite a un vehículo con su carga.



- **Tara o peso muerto:**

Peso que tiene el vehículo en vacío.



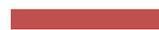
Carga útil:

Máxima carga que se puede introducir en el vehículo.

MASA MÁXIMA AUTORIZADA



TARA O PESO MUERTO



CARGA ÚTIL

Documentación del transporte

Documento		Quien lo emite	Cuando	Función	✓
Español	Ingles				
Factura Comercial	Commercial invoice	El vendedor	Al despachar la mercancía.	Contiene la información esencial de la negociación como datos del exportador e importador, la descripción de los artículos, precios, información de pago y términos de negociación. Es necesaria para el cálculo de los impuestos y aranceles por parte de la Aduana.	<input type="checkbox"/>
Lista de empaque	Packing List	El vendedor	Al despachar la mercancía.	Describe detalladamente el contenido de la carga y su peso y medidas.	<input type="checkbox"/>
Conocimiento de embarque	Bill of lading (B/L)	La naviera o su representante (Freight forwarder).	Al entregar la carga a bordo del buque.	Solo para embarques marítimos, tiene 2 funciones básicas: 1) Es el recibo de consignación y entrega de la carga a la naviera o su representante. 2) Es el contrato de transporte de la carga.	<input type="checkbox"/>
Guía aérea	Airway bill	La aerolínea o su representante (Freight forwarder).	Al entregar la carga para embarque aéreo.	Solo para embarques aéreos, tiene 2 funciones básicas: 1) Es el recibo de consignación y entrega de la carga a la aerolínea o su representante. 2) Es el contrato de transporte de la carga.	<input type="checkbox"/>
Carta porte	Consignment note	El transportador para embarques terrestres, por carretera o por tren.	Al entregar la carga.	Solo para embarques terrestres, tiene 2 funciones básicas: 1) Es el recibo de consignación y entrega de la carga al transportador. 2) Es el contrato de transporte de la carga.	<input type="checkbox"/>
Carta porte OTM	Consignment note MTO	El operador de transporte multimodal OTM.	Al entregar la carga.	Solo para embarques que requieren de transporte multimodal o combinación de diferentes tipos de transporte. 1) Es el recibo de consignación y entrega de la carga al operador. 2) Es el contrato de transporte de la carga.	<input type="checkbox"/>
Póliza de seguro	Insurance policy	El corredor de seguros	Antes de embarcar.	Es el certificado de que la carga se aseguro durante el transporte.	<input type="checkbox"/>
Certificado de origen	Certificate of origin	Existe entidades oficiales en cada país o en algunos casos el vendedor.	Al despachar la mercancía.	Certifica el origen de los productos o sus materias primas y es requerido para obtener los beneficios preferenciales de los acuerdos comerciales en el país de destino.	<input type="checkbox"/>
Licencia de exportación	Export license	Entidades oficiales de cada país.	Antes de realizar la exportación.	Algunos países requieren que los exportadores obtengan un permiso previo a la exportación de productos que son sensibles a sus mercados internos.	<input type="checkbox"/>

MANEJO DE CARGA –lista de chequeo

1	Transporte	Definir el medio de transporte.	<input type="checkbox"/>
2	Ruta	Planear o conocer anticipadamente el itinerario de la carga, puerta a puerta.	<input type="checkbox"/>
3	Clima	Conocer anticipadamente las condiciones climáticas a que será expuesta la carga.	<input type="checkbox"/>
4	Empaque	Definir el tipo de empaque mas apropiado de acuerdo a los medios de transporte.	<input type="checkbox"/>
5	Apilamiento	Informar como se debe apilar la carga durante su transporte y bodegaje.	<input type="checkbox"/>
6	Cargue / descargue	Informar el manejo de la carga, incluyendo cargue y descargue.	<input type="checkbox"/>
7	Aduana	Considerar las revisiones aduaneras que implica abrir y cerrar los empaques.	<input type="checkbox"/>
8	Marcas	Incluir información general de la carga en el idioma del país de destino.	<input type="checkbox"/>

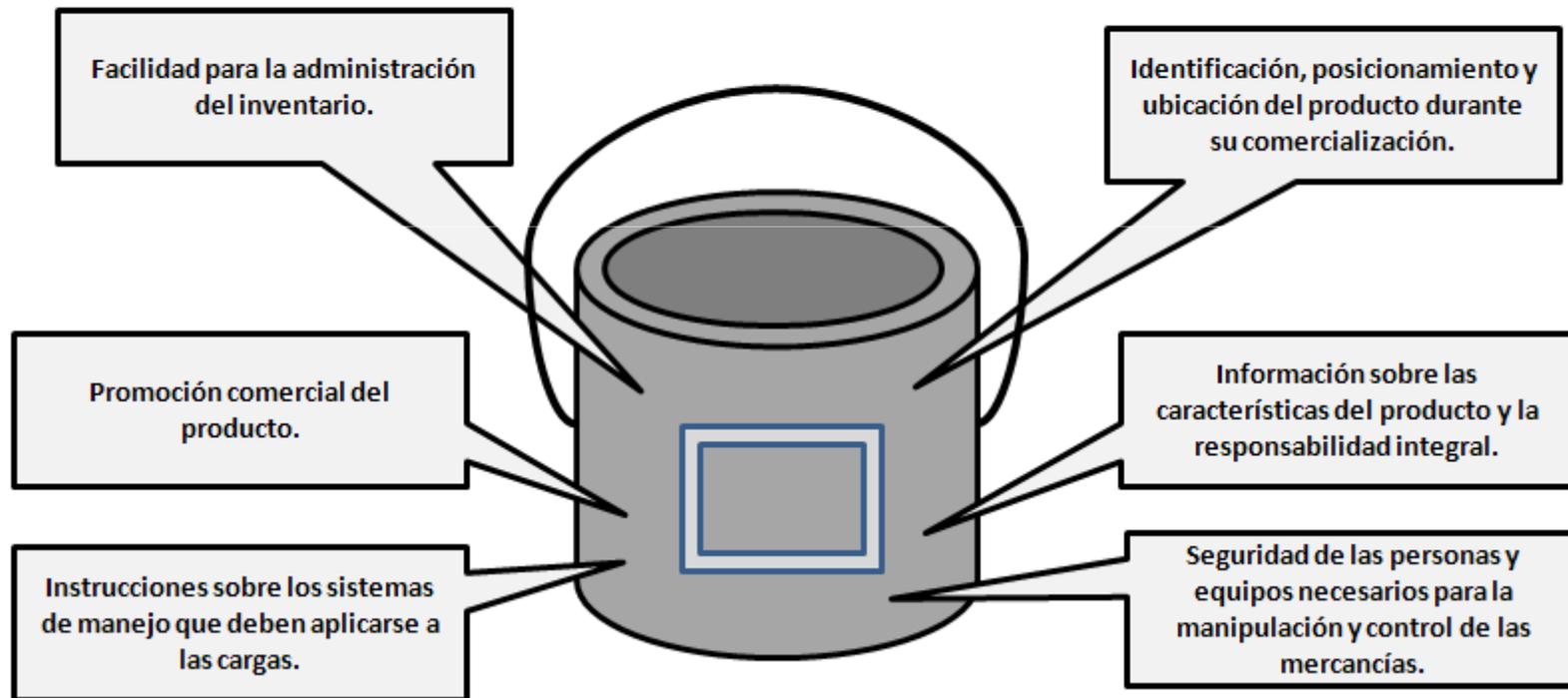
Estructura de costos en la cadena de transporte

	Costos & Variables	Términos en ingles	Explicación	Precio	
Pais de origen	1. Costo del producto	Product cost	Incluye desarrollo, adaptación, control de calidad, empaque, embalaje, marcas y algún otro proceso necesario para colocar el producto disponible para la exportación		
	2. Utilidad del vendedor	Seller profit	Calculada de acuerdo a los parámetros del mercado y el país de destino		
	3. Cargue	Loading	En las bodegas del vendedor		EXW (... lugar convenido)
	4. Transporte local	Domestic carriage – Inland freight	Hasta el punto de embarque		
	5. Seguro local	Insurance	Hasta el punto de embarque		
	6. Documentación	Export documentation	De exportación		
	7. Bodegaje y embarque	Warehousing and shipping	Manejo en punto de embarque		
		8. Agenciamiento aduanero	Customs clearance		Despacho de aduanas para exportación
	9. Entrega al costado del buque	Delivery alongside the ship or vessel	Manejo hasta ese punto	FAS (... puerto de embarque convenido)	
	10. Transbordo	Transshipment	Cargue en el buque	FOB (... puerto de embarque convenido)	
Transito	11. Transporte principal	International main carriage	Desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino	CFR (... puerto de destino convenido)	
			Desde el punto de embarque hasta el punto de destino	CPT (... lugar de destino convenido)	
	12. Seguro transporte principal	Transport insurance	Desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino	CIF (... puerto de destino convenido)	
			Desde el punto de embarque hasta el punto de destino	CIP (... lugar de destino convenido)	
Pais de destino	13. Entrega en la frontera	Delivery at frontier	Manejo hasta ese punto	DAF (... lugar convenido)	
	14. Entrega a bordo	Delivery on board	Manejo hasta ese punto	DES (... puerto de destino convenido)	
	15. Entrega al costado del buque	Delivery on the quay	Descargue en puerto	DEQ (... puerto de destino convenido)	
	16. Desembarque y bodegaje	Unloading – Terminal handling	Manejo en punto de desembarque		
	17. Documentación	Import documentation	De importación		
	18. Transporte local	Domestic carriage – Inland freight	Hasta las bodegas del comprador	DDU (... lugar de destino convenido)	
	19. Agenciamiento aduanero	Custom clearance	Despacho de aduanas para importación		
	20. Arancel	Customs duty, import charges	Impuesto de nacionalización de acuerdo a su clasificación arancelaria que se aplica sobre el valor CFR-CIF o CPT-CIP	DDP (... lugar de destino convenido)	
	21. Utilidad del comprador	Buyer profit	Si aplica para productos de comercialización	PVP (Precio venta público en destino)	

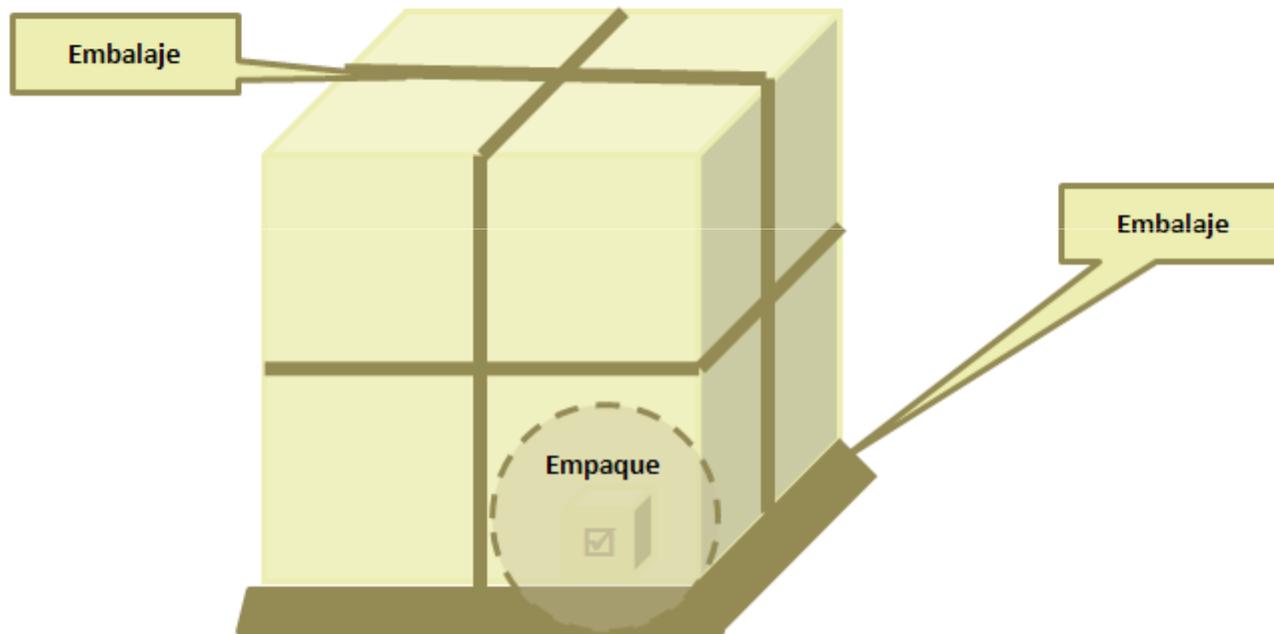
EMPAQUE Y EMBALAJE

- **Empaque:** El empaque es un sistema diseñado donde los productos son acomodados para su traslado del sitio de producción al sitio de consumo sin que sufran daño. El objetivo también es lograr un vínculo comercial permanente entre un producto y un consumidor. Ese vínculo deber ser beneficioso para el consumidor y el productor.
- **Embalaje:** El embalaje sirve para proteger el producto o conjunto de productos que se exporten, durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo; de manera que lleguen a manos del destinatario sin que se hayan deteriorado o desperdiciado, desde que salieron de las instalaciones en que se realizó la producción o acondicionamiento.

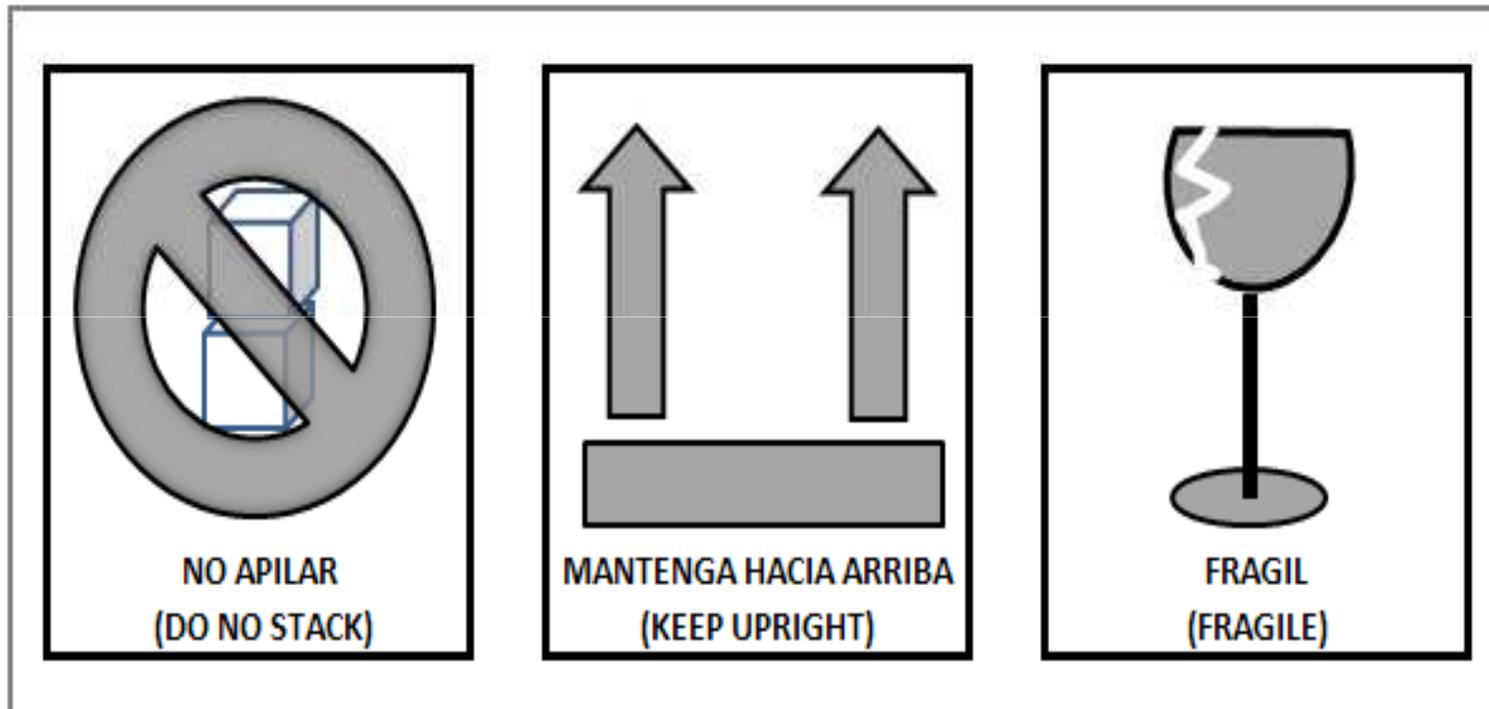
MARCAS – EMPAQUE Y EMBALAJE



EMPAQUE Y EMBALAJE



MARCAS DE MANIPULEO – EMBALAJE



CARRETERAS QUE VINCULAN A BOLIVIA CON LOS DEMÁS PAÍSES

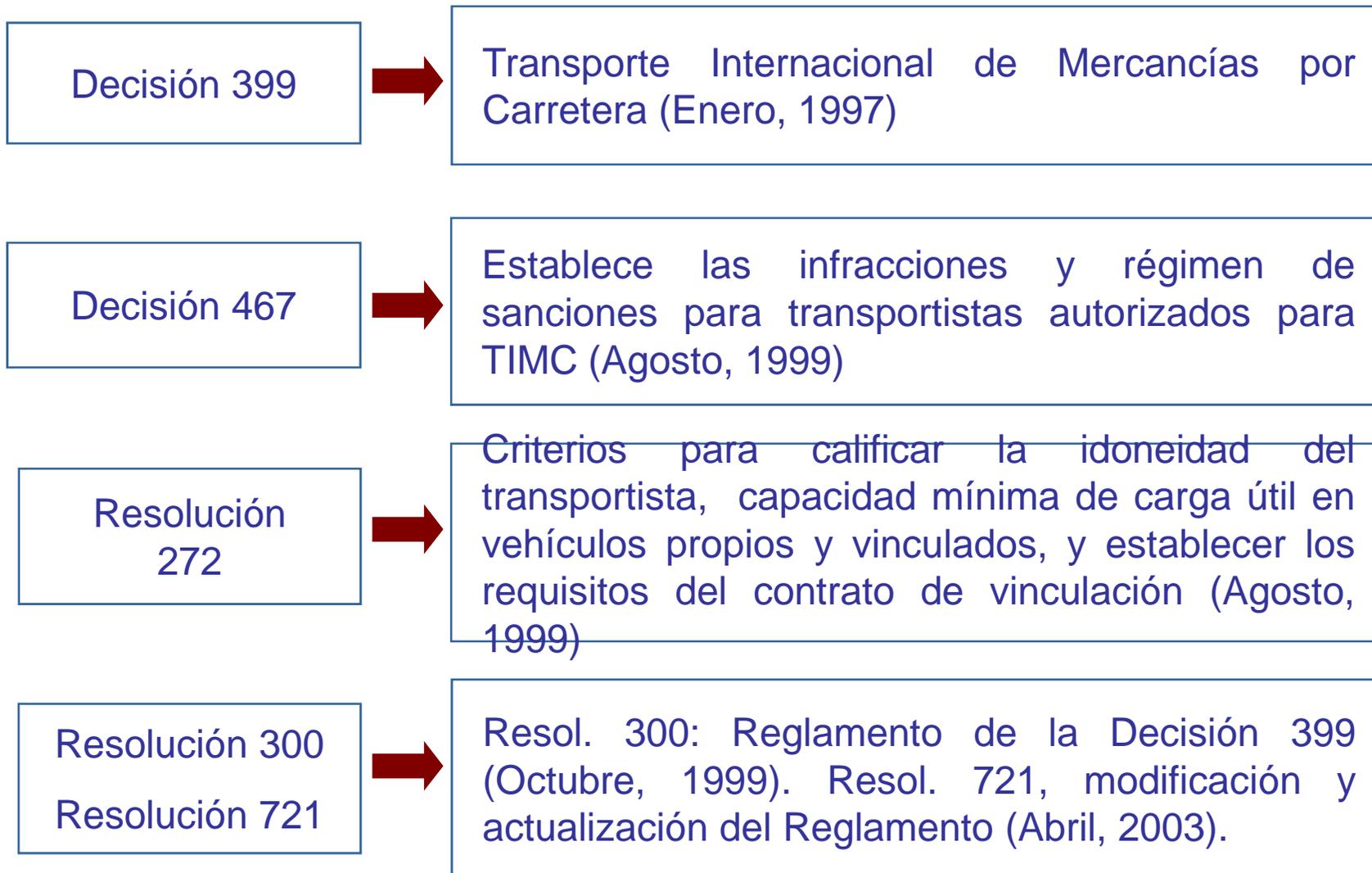


Normativa Andina para el Sector Transporte

Transporte Internacional por Carretera: Mercancías, Pasajeros y Conexos

- Establecida con el fin de facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio.
- Creada para la eficaz consolidación del espacio económico subregional y se constituye una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior.

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (TIMC)



ESQUEMA ORDENADOR DE INTEGRACIÓN FÍSICA CHILE - BOLIVIA

• Comité de Frontera Chile – Bolivia

• Reuniones sobre Temas de Integración y Desarrollo



- Minería
- Energía
- Recursos hídricos
- Infraestructura
- Desarrollo local

• Reuniones Organismos de Aplicación del ATIT



Ministerios de Transporte

• Reuniones SAG – SENASA

• Grupo Técnico Mixto



Infraestructura

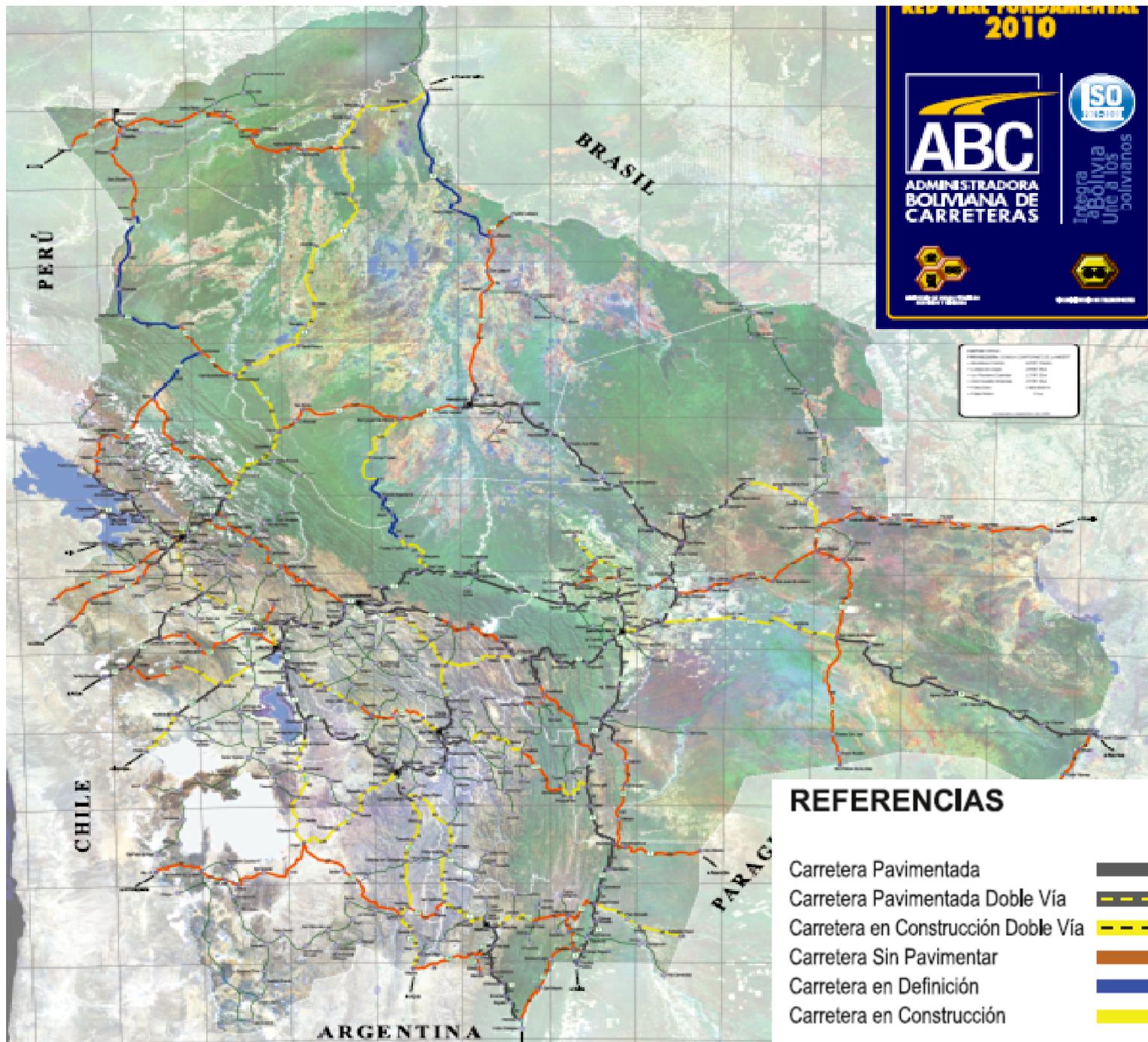
SISTEMA DE CARRETERAS EN BOLIVIA

El sistema de carreteras en Bolivia se clasifica en tres grupos de vías de acuerdo a su importancia y nivel de servicio:

- 1) La Red Vial Fundamental
- 2) La Red Vial Complementaria
- 3) La Red Vial municipal.



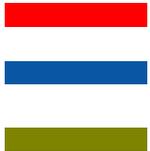
1. **Red Vial Fundamental** con una longitud de 16,054 Kilómetros y esta administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)
2. **Red Vial Departamental** con una longitud de 24,531 Kilómetros, a cargo de las Prefecturas departamentales.
3. **Red Vial Municipal** con una longitud de 40,437 Kilómetros, a cargo de los municipios.



CORREDOR BIOCEÁNICO

CORREDOR PRINCIPAL 1.560,88 km
 RAMAL SAN MATÍAS - GUABIRÁ 707 km
 RAMAL CARACOLLO - PISIGA 272 km

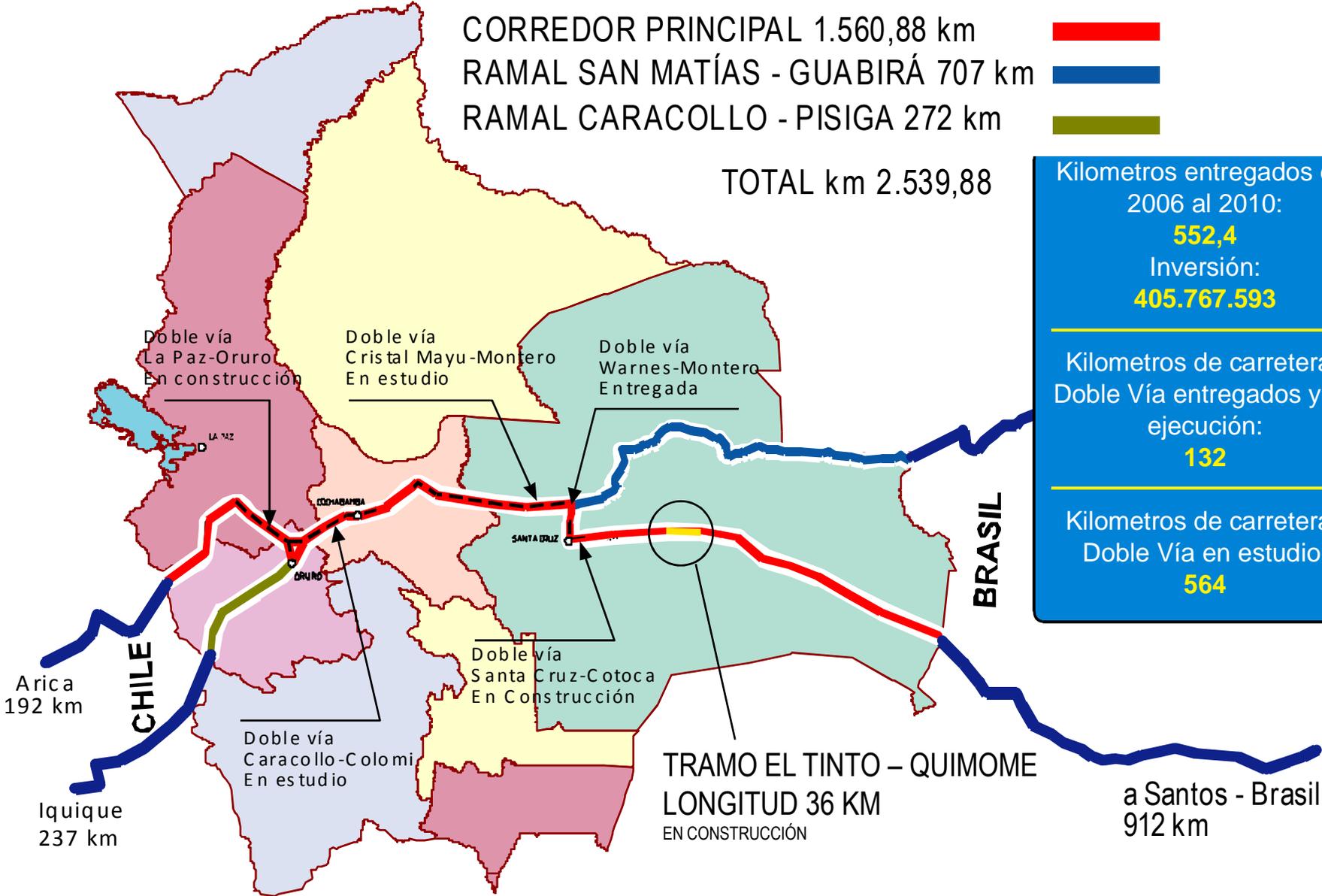
TOTAL km 2.539,88



Kilometros entregados del 2006 al 2010:
552,4
 Inversión:
405.767.593

Kilometros de carreteras Doble Vía entregados y en ejecución:
132

Kilometros de carreteras Doble Vía en estudio:
564



Arica 192 km

Iquique 237 km

CHILE

Doble vía La Paz-Oruro En construcción

Doble vía Cristal Mayu-Montero En estudio

Doble vía Warnes-Montero Entregada

Doble vía Caracollo-Colomi En estudio

Doble vía Santa Cruz-Cotoca En Construcción

TRAMO EL TINTO - QUIMOME
 LONGITUD 36 KM
 EN CONSTRUCCIÓN

BRASIL

a Santos - Brasil 912 km

¿COMO ESTA EL SISTEMA VIAL CARRETERO?

Fuente: según INE

Escasamente 31.7 % de la Red Fundamental está pavimentada.



¿COMO ESTA EL SISTEMA VIAL CARRETERO?

El 30.8 % de carreteras están con superficie de ripio o grava (pequeños trozos de piedras chancados o triturados)



¿COMO ESTA EL SISTEMA VIAL CARRETERO?

y el 63.7 % con superficie de tierra



EXPORTACIONES DEL TRANSPORTE

Las exportaciones por carretera constituyen el segundo medio más importante en Bolivia con 26% aproximadamente.

Exportaciones según medio de transporte 2008

Tipo de Transporte	Volumen(Kg)	Valor(\$us)	Porcentaje
Aéreo	28,541,583	327,194,693	4.74%
Carretero	1,852,056,020	1,773,699,824	25.71%
Ductos	16,474,505,444	3,466,575,446	50.24%
Ferrovionario	763,094,854	1,048,578,485	15.20%
Fluvial	647,006,807	283,283,121	4.11%
Totales	19,765,204,708	6,899,331,569	100.0%

LEGISLACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN BOLIVIA

LEY 1769, LEY DE CARGAS Y EL DECRETO SUPREMO 25629

**DESCRIPCIÓN:
A. CARGAS**

**PESO BRUTO MÁXIMO
PERMITIDOS EN TONELAS MÉTRICAS**

1.Peso bruto total para vehículo (tara mas larga) será:	45.00
2.Peso bruto total para eje sencillo(direccional o fijo) con dos llantas	7.00
3.Peso bruto total para eje sencillo de cuatro llantas	11.00
4.Peso bruto total para eje doble tipo tadem de 8 llantas	18.00
5.Peso bruto total para eje doble tipo tandem de 4 llantas	10.00
6.Peso bruto total para eje doble tipo tandem de 6 llantas.	14.00
7.Peso bruto total para eje triple tipo tridem de 12 llantas	25.00
8.Peso bruto total para eje triple tipo tridem de 6 llantas.	17.00
9.Peso bruto total para eje triple tipo tridem de 10 llantas	21.00

LEY 1769, LEY DE CARGAS Y EL DECRETO SUPREMO 25629

B.- DIMENSIONES

METROS

1. Ancho total máximo	2.60
2. Altura total máxima	4.10

LONGITUDES TOTALES MÁXIMAS EN METROS

Bus	13.30M
Camión con dos ejes	11.50M
Camión con tres ejes(rígidos)	12.20M
Tracto camión con semirremolque	18,00M
Camión con remolque u otra combinación	20.50M

RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE EN BOLIVIA

- **BOLIVIA TIENDE A CRECER MUCHO EN LA AGRO INDUSTRIA, POR LO QUE NECESITA DE VEHÍCULOS PREPARADOS PARA ESTE SERVICIO CON CÁMARAS ISOTÉRMICAS Y CON EQUIPOS DE REFRIGERACIÓN.**
- **EL GOBIERNO DEBERÍA INCENTIVAR CON UNA BAJA DE ARANCELES PARA LA IMPORTACIÓN DE EQUIPOS DE REFRIGERACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE.**
- **SE DEBE TRANSPORTAR LA FRUTA Y PRODUCTOS ALIMENTICIOS DEL ORIENTE BOLIVIANO EN CAMIONES ISOTÉRMICOS.**
- **SE DEBE INVERTIR EN CARRETERAS, COMO ES EL CASO DEL PROYECTO DE MUTUN Y PARA EL DESARROLLO DE LA MINERIA EN EL SUR DE BOLIVIA.**

TRANSPORTE FERROVIARIO

Conceptos generales



Transporte Ferroviario: Contenido

- **Definiciones y conceptos generales.**
- **Evolución del transporte ferroviario.**
- **Situación actual del ferrocarril.**
 - **En el mundo.**
 - **En el país**
- **Tráfico de los ferrocarriles.**
 - **Ejemplo.**

Definiciones y Conceptos Generales

TRANSPORTE FERROVIARIO: El transporte ferroviario es una forma o modo de transporte terrestre, en la que vehículos especializados circulan sobre una estructura también especializada, constituida esencialmente por dos barras de acero paralelas que cumplen las funciones de sustentar y guiar al vehículo.

Definiciones y Conceptos Generales

FERROCARRIL: Quiere decir, literalmente, “camino de hierro”. La palabra “carril” es una variante antigua de “carretera”, y por ende de “camino”.

- “**Ferrocarril**” designa entonces a la infraestructura constituida por la zona de camino, la obra básica (terraplén, etc.), y la vía férrea.
- También es usual que “**ferrocarril**” designe a la empresa ferroviaria, la que realiza el transporte ferroviario.

VÍA FÉRREA: Infraestructura de transporte constituida por dos perfiles especializados de acero (rieles), y los elementos que los soportan: durmientes, balasto, etc. Sobre los rieles apoyan las ruedas de los vehículos, también de acero.

RIELES: las barras de acero paralelas de longitud variable, unidas entre sí o soldadas formando una estructura de longitud indefinida.

Definiciones y Conceptos Generales

VEHÍCULOS FERROVIARIOS:

- **LOCOMOTORA:** Vehículo dotado de motor a vapor (obsoleto), eléctrico o de combustión interna (diesel), que arrastra un conjunto de vehículos acoplados.
- **MATERIAL REMOLCADO:** son los vehículos carentes de fuerza motriz propia, que sólo pueden moverse arrastrados por la locomotora. Según el uso en nuestro país se dividen en:
 - ✓ **Vagones:** dedicados al transporte de cualquier tipo de carga.
 - ✓ **Coches:** dedicados exclusivamente al transporte de personas.
 - ✓ **Furgón:** vehículo para transporte de cargas especiales en los trenes de pasajeros (encomiendas, equipaje, correo).

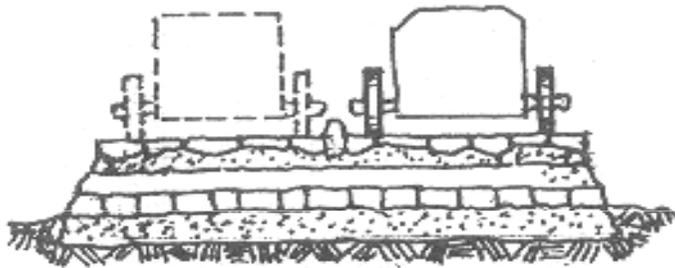
Definiciones y Conceptos Generales

- **COCHE MOTOR:** Vehículo para transporte de personas con fuerza motriz propia ubicada en la misma caja.
 - ✓ Coche motor diesel, o a secas “coche motor”, cuando la fuerza motriz es un motor diesel.
 - ✓ Coche motor eléctrico.
- **TREN:** Grupo de vehículos ferroviarios acoplados, que se mueven solidariamente. Incluye la locomotora. Pueden formarlo decenas o centenares de vehículos. Excepcionalmente, puede ser un vehículo circulando sólo (locomotora o coche motor).
- **LÍNEA FÉRREA:** Conjunto de una o más vías tendidas sobre una zona de vía (derecho de vía o zona de camino).
- **LÍNEA TRONCAL:** línea sobre la cual confluyen los tráficos con origen o destino en varias líneas alimentadoras (ramales).

Definiciones y Conceptos Generales

- **TROCHA:** la separación entre los rieles paralelos que forman la vía. Se mide entre las caras internas de la cabeza de los rieles, algunos milímetros por debajo de la superficie de rodamiento.
 - Para poder circular los vehículos deben tener sus ruedas separadas por una distancia algunos milímetros menos que la trocha, medida entre las caras externas de las pestañas de las ruedas (externas con relación al eje de la vía). Un vehículo para una trocha no puede circular sobre vías de otra trocha, salvo que la diferencia de trochas sea insignificante.
 - La trocha dominante en el mundo es la de 1.435 mm.
 - Hay varias trochas más anchas y más angostas, que tienen importancia; y un gran número de trochas muy angostas y otras raras que en conjunto no tienen mayor importancia.

Período de gestación: la vía



IN ROMAN TIMES, A MAJOR IMPROVEMENT IN ROLLING RESISTANCE AND A CORRESPONDING INCREASE IN LOAD CARRIED (PARTICULARLY IN BAD WEATHER) WAS ACHIEVED BY BUILDING A STONE-PAVED ROAD ON A DEEP FOUNDATION FOR HARD-WHEELED CARTS & CHARIOTS. THE PAVING HAD TO BE MORE THAN TWICE THE WIDTH OF THE VEHICLES AND WAS VERY LABORIOUS & EXPENSIVE TO CONSTRUCT.

Las carreteras romanas con lajas obligaron a normalizar el tamaño de los carruajes, en particular su ancho y por lo tanto la separación de las ruedas.

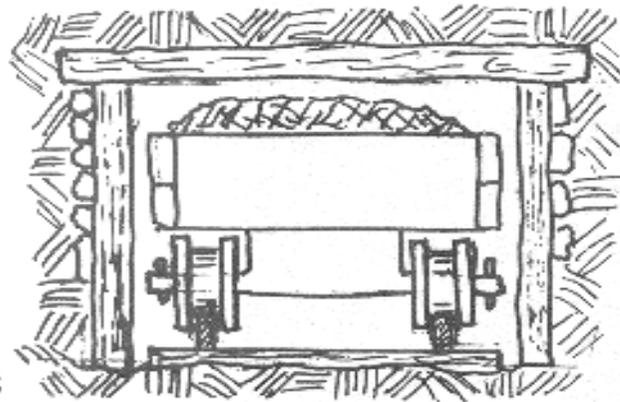
Período de gestación: la vía

En las galerías de las minas de carbón se vio la conveniencia de usar carritos o “vagonetas”.

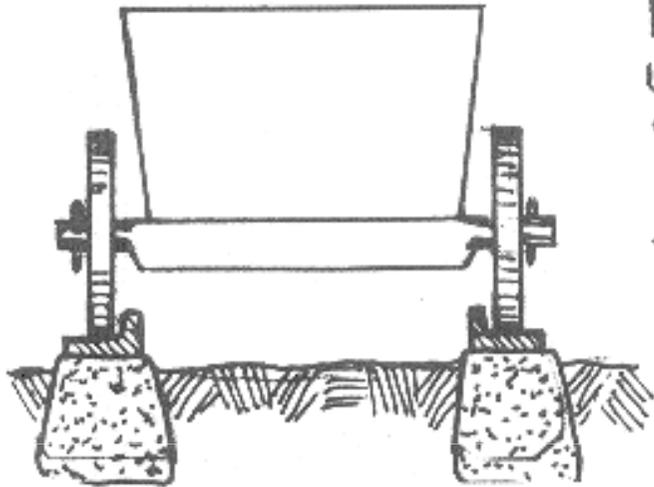
Se los hacía rodar sobre tablones de madera, luego sobre planchas de fundición.

Más tarde se usaron “rieles” de madera con ruedas especiales.

SOME MEDIEVAL MINERS HAD TO PUSH HEAVY LOADS THROUGH TUNNELS — EXTRA WIDTH WAS COSTLY, SO CARTS GUIDED BY PULLEY-LIKE WHEELS RAN ON A TRACK OF WOOD STRINGERS NAILED TO CROSSMEMBERS — THUS “PAVING” ONLY THE ESSENTIAL STRIPS OF THE ROADWAY. TRACKS LATER WERE EXTENDED OUTSIDE THE MINES.



Período de gestación: la vía



EIGHTEENTH-CENTURY SOUTH WALES TRAMWAYS USED A SINGLE FLANGE ON THE "PLATEWAY"—SHORT SEGMENTS OF CAST IRON, USUALLY MOUNTED ON STONE BLOCKS—TO KEEP PLAIN-WHEELED CARTS ON THE TRACK. SOME OF THESE PLATEWAYS WERE 20 MILES LONG; TRACKWORKERS IN BRITAIN ARE STILL CALLED "PLATELAYERS". A MAJOR PROBLEM WAS KEEPING THE TRACK CLEAR OF DEBRIS.

En las vías que se tendían fuera de las minas, se fijaban planchas de hierro con un “ala” para mantener los carritos en la vía.

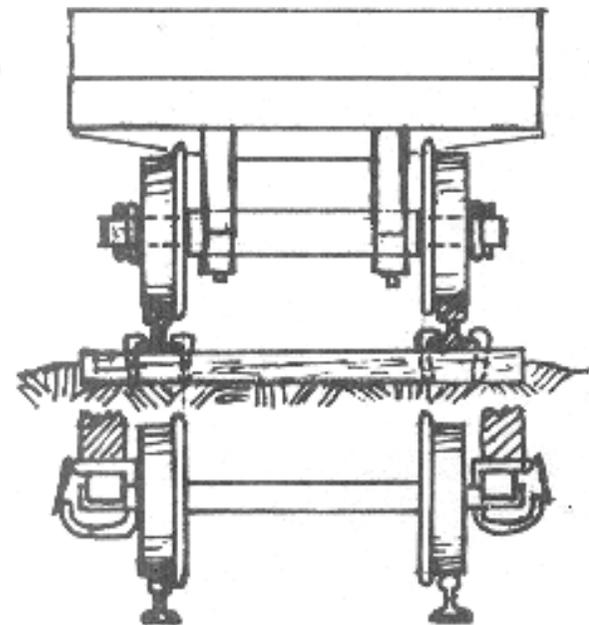
Período de gestación: la vía

Por último se trasladó el ala de la vía a las ruedas –la pestaña- con la ventaja de que la vía se obstruía mucho menos por piedras, etc.

La rueda rígidamente montada sobre el eje garantizaba un mejor ajuste a la trocha.

SINGLE-FLANGED IRON WHEELS RUNNING ON THE HEAD OF "I" OR "T"-SECTION IRON RAILS HELD IN GAUGE BY WOODEN CROSSTIES RAPIDLY PROVED TO BE A MORE SATISFACTORY SYSTEM— SELF-CLEANING, READILY CROSSED BY ROADWAYS, RELATIVELY INEXPENSIVE, CUSHIONED SLIGHTLY BY THE WOOD'S FLEXIBILITY.

IT WAS SOON FOUND THAT MOUNTING THE WHEELS RIGIDLY ON A ROTATING AXLE KEPT THEM IN GAUGE BETTER, MADE EFFICIENT BEARINGS AND LUBRICATION POSSIBLE.



La elección de la trocha (i)

- En las minas de carbón inglesas se usaba la separación de ruedas heredadas de los carros romanos.
- George Stephenson eligió para sus vías y locomotoras una trocha similar, 4 pies 8 ½ pulgadas (1.435 mm).
 - Aprovechó la existencia de muchos vehículos carreteros con ese ancho, adaptables a vehículos de ferrocarril.
- Se planteó pronto la discusión, sobre la “trocha óptima”. Factores de la decisión:
 - Estabilidad de marcha.
 - Potencia de la locomotora.

Principales trochas ferroviarias

(en uso e históricas)

Trochas	metros	Métricas	Inglesas	Algunos países dónde se encuentran en uso	
Anchas	2,185		7'	Great Western (desaparecida)	} 20%
	1,676		5' 6"	India, Pakistan, Bangla Desh, Chile, Argentina	
	1,668			España, Portugal	
	1,600		5' 3"	Irlanda, Brasil, Australia	
	1,524		5'	Rusia, Finlandia, ex repúblicas Soviéticas	
Media	1,435		4' 8 1/2"	Europa (con excepciones), Estados Unidos, México, Canadá, Australia, China, Argentina, Uruguay, Paraguay	} 60%
Angostas	1,067		3' 6"	Japón, Sudáfrica y países africanos, Australia, Ecuador,	} 18%
	1,000	X		Brasil, Argentina, Chile, Bolivia, India, Pakistán, países africanos	
	0,914		3'	Colombia, Centroamérica	
	0,750	X		Argentina (La trochita, Río Turbio)	} 2%
	0,600	X		Argentina (1er. Correntino) desaparecida	

Evolución del transporte ferroviario

- El ferrocarril dominó el transporte terrestre hasta 1920. El transporte se hacía con vehículos especializados para cada función.
 - Pasajeros urbanos y suburbanos.
 - Pasajeros regionales.
 - Pasajeros de larga distancia, e internacionales.
 - Carga perecedera y de gran valor (encomiendas).
 - Frutas frescas y verduras.
 - Ganado en pie.
 - Pescado fresco.
 - Carga en pequeños envíos, no perecedera (lotes).
 - Carga general en vagón completo.
 - Carga a granel sólida.
 - Carga a granel líquida y gaseosa comprimida.
 - Agua potable.
 - Transporte del correo.
 - Transporte de fuerzas armadas.
 - Cargas excepcionales de todo tipo (animales valiosos, cadáveres, etc.)

Evolución del transporte ferroviario

- **La pérdida del monopolio técnico.**
- **Transporte automotor:** con su aparición los ferrocarriles se ven sometidos a una competencia agresiva y cada vez más generalizada.
 - El camión provee transporte más veloz, con menos daños y mermas de mercaderías e incluso una atención más personalizada.
 - Transporte “de puerta a puerta”.
 - La competencia camionera (y del ómnibus) se extiende en paralelo con la construcción de caminos pavimentados.
- **Aviación comercial:** establece la competencia sobre los viajes más largos y para la categoría de viajes con capacidad de pago de los mayores costos del transporte aéreo: turismo de alto nivel, hombres de negocios, etc.
- **La competencia** se refleja en forma distinta, según la naturaleza del tráfico. El ferrocarril se vuelve poco competitivo en:
 - Los pasajeros regionales, donde importa la frecuencia.
 - Los viajes interurbanos e internacionales de gran longitud (por el tiempo)
 - Las cargas de pequeño volumen y gran valor, las cargas perecederas, por las pérdidas y daños.
 - Los animales vivos.
 - Transportes al servicio del Estado, como el correo y las fuerzas armadas, resultan cada vez menos funcionales.

Evolución del transporte ferroviario

- El ferrocarril sigue siendo superior en los tráficos:
 - Pasajeros suburbanos y urbanos.
 - Los viajes de pasajeros de larga distancia en que el tiempo de viaje de terminal a terminal es del orden de 2 a 3 horas.
 - Cargas de grandes volúmenes a granel y/o mercaderías de bajo valor unitario, poco sensibles a daños y mermas:
 - granos y sus subproductos,
 - minerales de hierro, carbón y otros,
 - piedras para la construcción,
 - cemento,
 - productos siderúrgicos en forma de lingotes, perfiles, barras y bobinas,
 - productos de la industria química pesada,
 - petróleo crudo y combustibles.

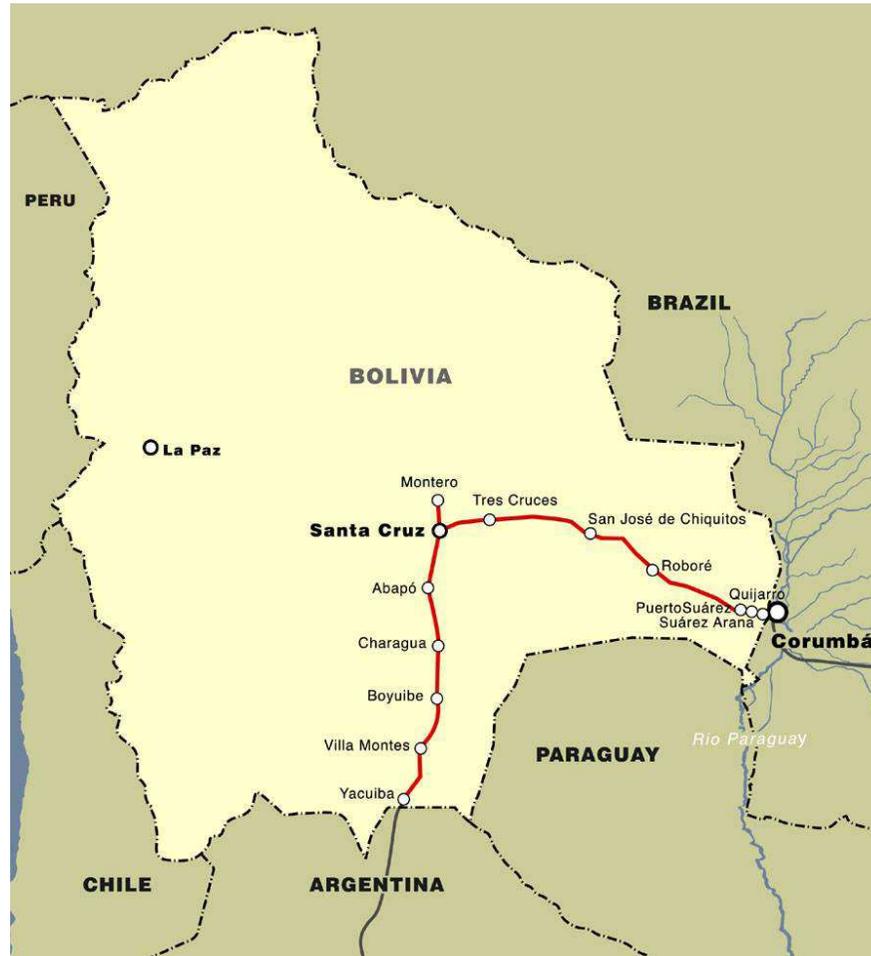
Evolución del transporte ferroviario

	Miles de kilómetros en explotación		
	1982	1939	
Estados Unidos	295		405
Ex URSS	140		85
Canadá	63	91	
India	62		s/d
Australia	40		s/d
Argentina	34		45
México	20	24	
Brasil	30		34
Francia	34	42	
Alemania	29		s/d
China	50		s/d
África	70		
Otros América	26		
Otros Europa	177		
Otros Asia	78		
Otros Oceanía	10		
	1158		

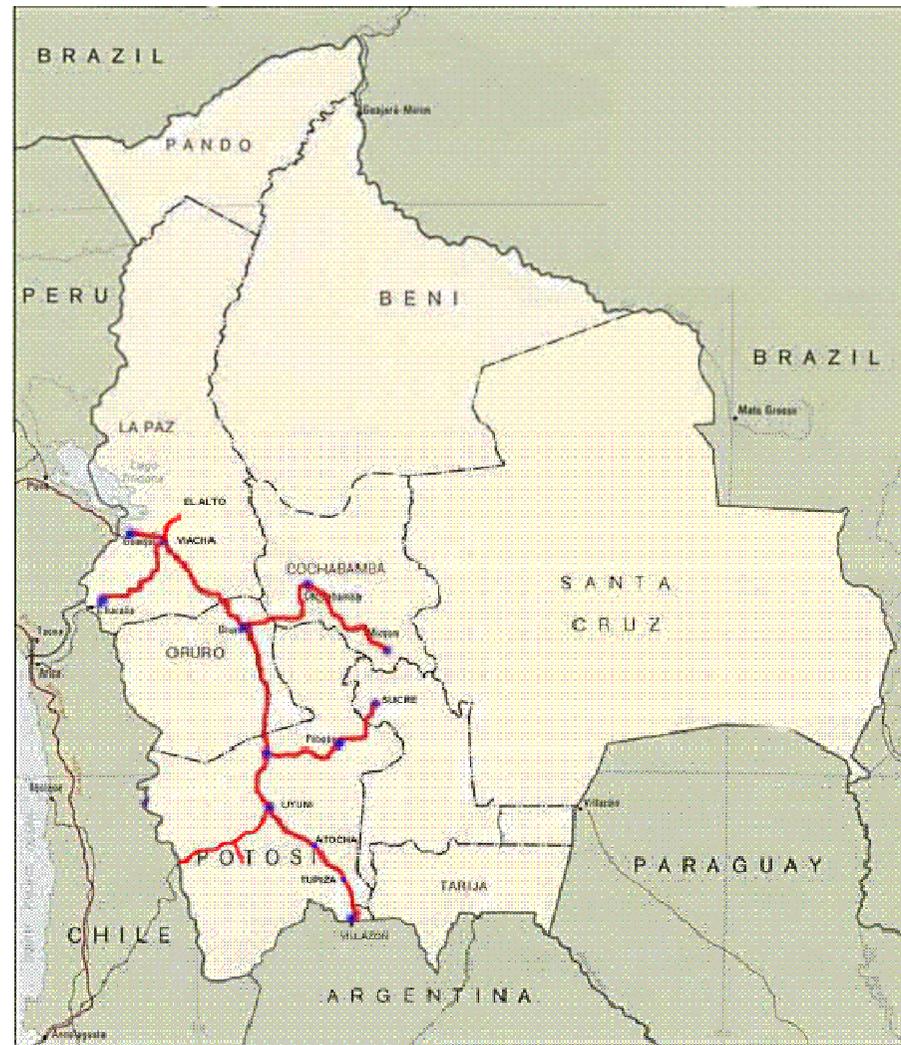
Situación actual del ferrocarril (vi)

- América Latina
 - En Latinoamérica los ferrocarriles están dedicados mayormente al transporte de cargas, con una actividad creciente.
 - En México los ferrocarriles funcionan hoy como integrantes del sistemas de Estados Unidos y Canadá, en el marco del NAFTA.
 - Casi todos los servicios de carga fueron privatizados, con buen resultado. Siguen siendo estatales en Venezuela y Uruguay.
 - Los trenes de pasajeros de larga distancia casi no existen en Brasil ni en México, pero sí en Argentina, Bolivia, Perú y Chile.
 - Hay un importante servicio suburbano en Buenos Aires, San Pablo y Río de Janeiro y está por comenzar un servicio de este tipo en México DF.
 - Brasil y Colombia operan ferrocarriles especializados en el transporte masivo de mineral de hierro y carbón, con altísimos volúmenes de tráfico.
 - Los ferrocarriles de Ecuador y Paraguay han virtualmente cesado de funcionar.

FERROCARRIL RED ORIENTAL



FERROCARRIL RED OCCIDENTAL



TIPOS DE MATERIAL RODANTE

Furgón 50'



Longitud	50' 6"
Longitud con coples	58' 5 1/2"
Altura	17' 0"
Capacidad cúbica	6,197 cu. ft.
Peso neto sin carga	75,000 lbs.

Góndola



Longitud	68' 4"
Longitud con coples	72' 11 1/2"
Altura	9' 0 7/16"
Capacidad cúbica a nivel de las paredes laterales	3,242 cu. ft.
Peso neto sin carga	72,000 lbs.

Plataforma Intermodal Maxi Stack III (Doble Estiba)



Longitud de cinco unidades	304' 11 3/4"
Longitud por unidad	58' 4"
Altura sin contenedores	57"
Capacidad de carga	586,500 lbs.
Peso neto sin carga	215,500 lbs.

Tolva Granelera



Longitud	62' 0"
Longitud con coples	64' 7 1/2"
Altura	15' 6"
Capacidad cúbica a nivel de las paredes laterales	5,800 cu. ft.
Peso neto sin carga	63,300 lbs.

HISTORIA FERROCARRILES BOLIVIANOS

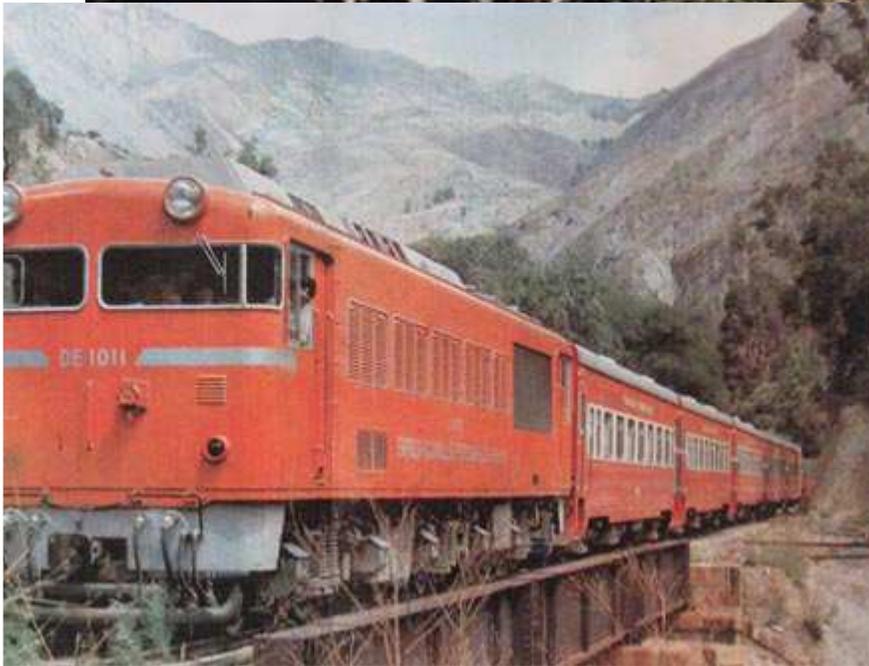
- Tras años de abandono los ferrocarriles de Bolivia están en una condición mal. Bolivia tiene dos redes distintas. La red del oeste va por los Andes, la red del oriente va desde Bolivia hacia Argentina y Brasil. A pesar de proyectos desde el inicio del siglo 20, se no pudo acabar una conexión entre las redes. Partidos extranjeros supieron dirigir el dinero internacional a otros proyectos. Las empresas petroleras lograron la construcción de una carretera entre Cochabamba y Santa Cruz en lugar de la ferrovía. Mas reciente productores de soya en los Estados Unidos han obstruido el proyecto de nuevo, temiendo la competencia desde Sudamérica, si se puede transportar la soya de Bolivia a los puertos de Chile. El ferrocarril entre Oruro y Aiquile, que también va por Cochabamba, está cerrado hace 5 años. Había inundaciones anuales y como la vía tampoco va hacia el Oriente, los gastos eran demasiados. Los rieles y puentes todavía están en lugar, pero son muy antiguos, en su mayoría de los inicios del siglo 20.
- Una empresa norteamericana, Genesee & Wyoming, compró la Ferroviaria Oriental privatizada. Pero lo no significa un servicio mejor. Retrasos de 10 horas son normales. La vía pasa por llanos vastos; se puede solamente ver los cerros en la distancia. Al lado de la vía unos Menonitas con sombreros están manejando sus carros y silos de soya aparecen frecuentemente. En San José de Chiquitos caballos se mueven desde la vía, así que el tren pueda pasar. Aquí el ferrocarril es parte de la vida del pueblo. Es el transporte más directo a Santa Cruz. Los campesinos van de lejos para ir por tren. Mineros entran la civilización después semanas de soledad y beben celebrando.
- El tren entre Santa Cruz y Yacuiba no solamente es para pasajeros, sino también tiene vagones de carga. Por eso tiene que maniobrar muchas veces durante el viaje, dejando vagones en estaciones pequeñas y coger otros. Cerca de Villa Montes dos locomotoras colocan unos vagones en su posición. Más adelante el tren sale de los llanos por un tiempo y encuentra paisaje más montañoso, yendo por un túnel. Una empresa Chilena posee la Ferroviaria Andina. La gran diferencia es que los trenes aquí son puntuales – no hay retrasos. No lo supe y por eso solamente pude ver al ferrobús dejando Potosí desde detrás. El ferrobús solamente iba una vez por semana entre Potosí y Uyuni. El paisaje árido refleja las condiciones en cuales los bolivianos viven. El vehículo está pasando al Cerro Rico de Potosí. Un carro sigue al ferrobús. Trabajadores y materiales van a su lugar de operación por el día. La vía también es un camino en este barrio de Potosí. Cerca de muchas estaciones hay locomotoras de vapor antiguas. Normalmente su condición es admirable, a pesar del abandono de muchos años. Una vez pregunté a un obrero del ferrocarril si pueda sacar fotos de unas locomotoras de vapor. El no pudo entender mi interés: para él locomotoras de vapor son signos de un país retrasado, signos que Bolivia quiere dejar buscando el desarrollo de otros países. Una Garrat en Potosí está tomando el sol. Desgraciadamente no tiene un futuro de esperanza.

FFCC BOLIVIA



FFCC BOLIVIA







TRANSPORTE AEREO

Tansporte aereo

- Por la velocidad utilizada, el transporte aéreo es utilizado para pequeñas cargas y que tiene urgencia en la entrega, los factores básicos de seguridad, ética y operacionalidad están establecidos en las normas IATA (International Air Transport Association) y en acuerdos y convenciones internacionales.
- Este modo tiene las siguientes características:
 - Creciente aumento de flotas y rutas
 - Mayor rapidez en el transporte
 - Ideal para el envío de mercaderías con poco peso o volumen y alto valor
 - Muy eficaz en el transporte de muestras
 - Eficacia comprobada en al prioridad de entrega (Urgencia)
 - Acceso a determinados mercados, difíciles de alcanzar por otros medios de transporte
 - Reducción de los gastos de almacenaje

