



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN**

**EL PROCESO DE EXPORTACIÓN Y LA VALIDACIÓN DE TARIFAS  
MARÍTIMAS EN DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO S.A. DE C.V.**

**TRABAJO PROFESIONAL**  
**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**  
**LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A:**

**ORIANA MARAÍ LOEZA VILLEDA**

**ASESORA: LIC. MA. EUGENIA ESMERALDA NEGRETE  
VARGAS**



**FES Aragón**

**MÉXICO**

**2017**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A Tere y Fide, mis padres, quienes motivaron y sostuvieron con grandes esfuerzos mis estudios, gracias por su enorme apoyo, a Emmanuel, mi hermanito, a quién espero haber inspirado al estudio y a mi Pauli, los amo.

Gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México, por recibirme a mi corta edad de 12 años y haber contribuido a mi formación académica. A la profesora Esmeralda por su gran apoyo y motivación al estudio del tráfico internacional y a los profesores de mi jurado.

Agradezco a mis abuelos, tíos, primos y sobrinos Loeza y Villeda por ofrecerme su ayuda en toda ocasión. A mi tío Alfredo Villeda, quien me facilitó la oportunidad de estudiar en la UNAM desde Iniciación Universitaria. Los quiero.

A Lety, por siempre estar dispuesta a ayudarme personal y profesionalmente, te quiero.

A aquellas personas que han sido especiales en mi vida.

Y por su puesto a mí fiel compañía, Mars.

# ÍNDICE

## INTRODUCCIÓN

### CAPÍTULO I.....1

#### 1. HISTORIA Y ANTECEDENTES DE DHL.....1

1.1 Tipo de organización.....	2
1.2 Misión.....	2
1.3 Visión.....	2
1.4 Divisiones de DHL.....	3
1.4.1 DHL Express.....	3
1.4.2 DHL Parcel & DHL eCommerce.....	3
1.4.3 DHL Global Forwarding.....	3
1.4.4 DHL Freight.....	3
1.4.5 DHL Supply Chain.....	4
1.4.6 Deutsche Post.....	4
1.5 Dominio marítimo mundial.....	5

### CAPÍTULO II.....7

#### 2. DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO.....7

2.1 Organigrama.....	7
2.2 DHL Global Forwarding como agente de carga.....	9
2.2.1 Concepto de Freight Forwarder o Agente de Carga.....	9
2.2.2 Ventajas.....	9
2.2.3 Servicios.....	10
2.2.4 Tipos de servicios.....	10
2.3 DHL Global Forwarding como Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).....	12
2.3.1 Concepto de Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).....	12

2.3.2 DANMAR Lines LTD.....	13
2.4 Tipos de contenedores más usados en DHL Global Forwarding México.....	15
2.5 Presencia de DHL Global Forwarding en México.....	18
2.6 Actores con los que interactúa DHL Global Forwarding México en sus operaciones marítimas para la exportación.....	19
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>23</b>
<b>3. DESARROLLO Y PRÁCTICA PROFESIONAL EN DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO.....</b>	<b>23</b>
3.1 Procedimiento operativo de la exportación marítima.....	23
3.2 Casos práctico: Exportación de fibra de vidrio a Bremerhaven, Alemania.....	29
3.3 Procedimiento administrativo de la operación a la exportación marítima.....	37
3.4 Caso práctico: Validación, aprobación y programación a pago del flete marítimo y terrestre a una naviera.....	40
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>45</b>
<b>FUENTES DE CONSULTA.....</b>	<b>44</b>

## INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es mostrar el proceso operativo y administrativo de la exportación por vía marítima en DHL Global Forwarding México, en el cual intervienen distintos actores y cada uno de ellos es una pieza importante e indispensable para que este proceso pueda efectuarse y concluir con calidad.

A lo largo de la historia el hombre se ha visto en la necesidad del intercambio de productos y servicios alrededor del mundo. Actualmente vivimos en un mundo donde la globalización forma parte de nuestras vidas, nos hace conocer cosas nuevas cada día y querer que formen parte de nuestra vida.

Trabajando en una compañía internacional como lo es DHL Global Forwarding, dedicada a la exportación e importación de mercancías, podemos darnos cuenta de lo complicado o fácil que puede ser obtener productos del extranjero. Cuando llegas a una tienda a adquirirlos no mides ese proceso que tuvo el producto para que logres tenerlo en tus manos; pareciera tan simple, sin embargo va más allá de sólo cargar un producto en un camión y “listo, lo tienes en tus manos”. Es importante mencionar que existen varios medios de transporte que pueden ser usados individualmente o combinarse para que el producto llegue a su destino final.

El capítulo uno nos explica los antecedentes de cómo surgió DHL y cómo logró consolidarse, a tal grado que ha conseguido posicionarse en el número uno a nivel mundial, tanto en servicios marítimos, terrestres y aéreos. A veces se puede pensar que una empresa únicamente se dedica a realizar un servicio; comúnmente en la calle se observan aquellas camionetas amarillas con tres letras rojas y se cree que esa empresa sólo se dedica a repartir paquetes pequeños, cartas o alguna otra cosa que uno pueda comprar por internet, sin embargo DHL va más allá.

En el capítulo dos se detalla la división de DHL Global Forwarding, una de las más importantes empresas internacionales, que presta sus servicios en todo el mundo. Esta empresa se dedica a la transportación nacional e internacional de carga contenerizada y también carga sobredimensionada, ya sea a través de barco, avión, camión o ferrocarril.

En el capítulo tres se explican los procesos del área de exportación marítima, que necesariamente deben cumplirse para poder operar un embarque a la exportación y de los procesos administrativos.

Desde el enfoque de la Globalización se puede relacionar a DHL Global Forwarding como una empresa multinacional.

“Por globalización entendemos la internacionalización económica, es decir la existencia de una economía internacional relativamente abierta y con grandes y crecientes flujos comerciales y de inversión de capital entre las naciones, entonces no es un fenómeno nuevo, inédito, ni irreversible”.<sup>1</sup>

Enfocándonos específicamente al transporte Hoffman enfatizó: “El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las comunicaciones, la liberalización del comercio y la tecnología de computadoras, la mayor eficiencia de los servicios portuarios y de transporte marítimo han facilitado la compra y la venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo. La tecnología de la información es la base de la economía de servicios posindustrial. La liberalización del comercio permite la asignación eficaz de los recursos a escala global. Finalmente, las telecomunicaciones y el transporte son las herramientas necesarias para transmitir información y trasladar bienes de un punto a otro del globo” (Hoffmann, 1999, p.34)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Saxe-Fernández John, “Globalización: crítica a un paradigma”, Cap 1 Globalización e imperialismo, pp. 10

<sup>2</sup> “Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos” Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno Martínez, Publicación técnica No. 162, Sanfandila, Qro, 2001. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte. 1. Globalización y cambios en el transporte marítimo internacional, 1.1 Transformación económica y reorganización del transporte marítimo internacional. Pp. 5 <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> Fecha de consulta: 04 de mayo de 2016

# CAPÍTULO I

## 1. HISTORIA Y ANTECEDENTES DE DHL

DHL es una empresa de paquetería integrada en el grupo Deutsche Post DHL, con sede principal en Alemania. Fue fundada en San Francisco (1969) por Adrian Dalsey, Larry Hillblom y Robert Lynn, de la letra inicial de sus apellidos surge el nombre de la compañía.<sup>3</sup>

Entre los tres fundadores, tuvieron la idea de entregar la documentación de embarque anticipadamente, por avión, desde San Francisco a Honolulu. De esta forma, los trámites aduaneros podían empezar antes de que el barco llegara a puerto. El tiempo de descarga se reducía sustancialmente, con lo que los armadores ahorraban costes. La idea fue el comienzo de una nueva industria, el servicio de envíos urgentes internacionales.

A partir de ahí, experimentó un gran desarrollo. En 1970, DHL se introdujo en la costa Este de los Estados Unidos y se expandió en el Pacífico en 1971. A partir de 1972 DHL ofrecía servicios en Japón, Hong Kong Singapur y Australia. En 1974 en Europa, 1977 en Latinoamérica, para 1978 se introdujo en Oriente Medio y África respectivamente.

DHL es parte del grupo Deutsche Post el cual abarca las siguientes divisiones de negocios: DHL Express, DHL Parcel, DHL eCommerce, DHL Global Forwarding, DHL Freight y DHL Supply Chain.

---

<sup>3</sup> Historia de DHL: [http://www.dpdhl.com/en/about\\_us/history.html](http://www.dpdhl.com/en/about_us/history.html) Fecha de consulta: 06 de marzo de 2016

## 1.1 TIPO DE ORGANIZACIÓN

Envíos exprés a todo el mundo; expedición de cargas con aviones, camiones, barcos y trenes; servicios de depósito que van más allá del almacenamiento y que incluyen todo, desde el empaquetamiento hasta las reparaciones; distribución de correo internacional; transporte personalizado y especializado.<sup>4</sup>

## 1.2 MISIÓN

- 1) Queremos simplificar la vida de nuestros clientes
- 2) Hacemos más exitosos a nuestros clientes, empleados e inversores
- 3) Contribuir positivamente con nuestro planeta
- 4) Siempre demostramos respeto en la consecución de nuestros resultados financieros.<sup>5</sup>

## 1.3 VISIÓN

“Ser la compañía logística para el mundo”. Queremos ser el proveedor logístico al cual recurre la gente: ser su primera opción por excelencia, no sólo para los clientes que necesitan enviar mercancías, sino también, para los empleados y los inversores.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Tipo de organización:

[http://www.dhl.com.mx/es/informacion\\_sobre\\_dhl/descripcion\\_comercial/nuestra\\_organizacion.html](http://www.dhl.com.mx/es/informacion_sobre_dhl/descripcion_comercial/nuestra_organizacion.html)

Fecha de consulta: 29 de noviembre de 2015

<sup>5</sup> Misión: [http://www.dhl.com.mx/es/informacion\\_sobre\\_dhl/descripcion\\_comercial/mision\\_y\\_vision.html](http://www.dhl.com.mx/es/informacion_sobre_dhl/descripcion_comercial/mision_y_vision.html) Fecha de consulta: 29 de noviembre de 2015

<sup>6</sup> Visión: [http://www.dhl.com.mx/es/informacion\\_sobre\\_dhl/descripcion\\_comercial/mision\\_y\\_vision.html](http://www.dhl.com.mx/es/informacion_sobre_dhl/descripcion_comercial/mision_y_vision.html) Fecha de consulta: 29 de noviembre de 2015

## **1.4 DIVISIONES DE DHL**

DHL cuenta con varias divisiones a nivel mundial, las cuales se explicarán a continuación.<sup>7</sup>

### **1.4.1 DHL EXPRESS**

Se dedica al transporte de documentos urgentes y bienes de forma segura y en tiempo de puerta a puerta en más de 220 ciudades alrededor del mundo. Opera la red global exprés más completa del mundo con una flota de más de 250 aviones, asimismo es una de las mayores compañías del mundo.

### **1.4.2 DHL PARCEL & DHL eCOMMERCE**

Proporciona servicios estándar de paquetería nacional e internacional para clientes de negocios y los consumidores, así como la logística de comercio electrónico y servicios de facilitación.

### **1.4.3 DHL GLOBAL FORWARDING**

Se ocupa de una variedad de necesidades logísticas de los clientes, a partir de las operaciones logísticas estandarizadas y soluciones de transporte multimodal a proyectos industriales altamente individualizados.

### **1.4.4 DHL FREIGHT**

Es uno de los proveedores de transporte de mercancías por carretera líderes en Europa, ofrece LTL de alta calidad (less than truck load-menos de carga de un camión), FTL (full truck load-camión completo) y los servicios intermodales para el entorno B2B. Con su experiencia de transporte de mercancías por carretera, ofrece servicios especiales y soluciones para cada sector al simplificar los procesos más complejos de transporte.

---

<sup>7</sup> [http://www.dhl.com/en/about\\_us/company\\_portrait/our\\_organization.html](http://www.dhl.com/en/about_us/company_portrait/our_organization.html) Fecha de consulta: 23 de febrero de 2016

### **1.4.5 DHL SUPPLY CHAIN**

Es el líder del mercado mundial en la logística de contratos, proporcionando el almacenamiento, el transporte y gestionando servicios de valor añadido en cada eslabón de la cadena de suministro para los clientes en una variedad de industrias. También ofrecemos soluciones de información corporativa y de gestión de las comunicaciones adaptado de forma precisa a las necesidades de nuestros clientes.

### **1.4.6 DEUTSCHE POST**

Ofrece servicios postales internacionales fáciles, accesibles, confiables y eficaces para los clientes y negocios de Europa por sus cartas y mercancías ligeras. Todo ello con una prioridad en la entrega excepcional, orientación al cliente y la calidad del servicio.

La división en la que se desarrollará este trabajo, es DHL Global Forwarding la cual se dedica al transporte de carga, almacenaje y distribución de la mercancía.

Los tipos de transporte que se manejan son: aéreo, marítimo, terrestre, ferroviario y multimodal,<sup>8</sup> éstos se determinan para su uso de acuerdo a las necesidades del cliente y el lugar de origen y destino a donde desea que su carga sea transportada.

---

<sup>8</sup> Transporte en el que se utiliza más de un medio de transporte

[https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/glossary\\_s/glossary\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm) Fecha de consulta: 29 de noviembre de 2015

## 1.5 DOMINIO MARÍTIMO MUNDIAL

Debido a la necesidad que muestra la sociedad por la adquisición de productos y los buenos servicios que presta DHL a sus clientes, ha logrado posicionarse como número a nivel mundial de acuerdo a “The official rail way guide”<sup>9</sup> en el año 2015.

Abajo se muestra el mapa que ilustra la cantidad de TEU (Twenty-foot Equivalent Unit o unidad de medida equivalente a veinte pies) que aproximadamente DHL Global Forwarding mueve alrededor del mundo, tanto de productos finales, como de productos intermedios:

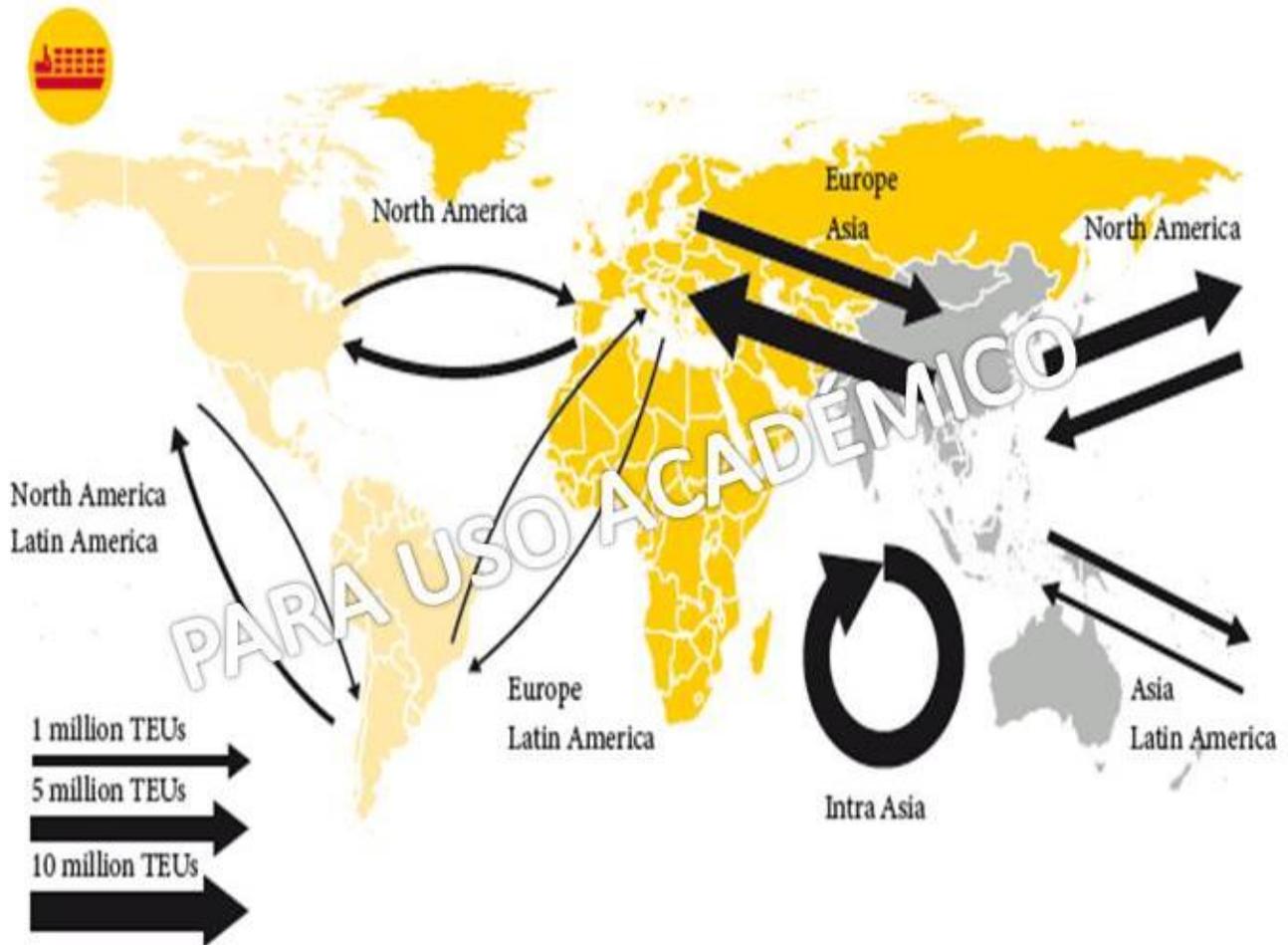
- Norte América a América Latina: 1 millón de TEU
- América Latina a Norte América: 1 millón de TEU
- Norte América a Europa: 1 millón de TEU
- Europa a Norte América: 1 millón de TEU
- América Latina a Europa: 1 millón de TEU
- Europa a América Latina: 1 millón de TEU
- Europa a Asia: 5 millones de TEU
- Asia a Europa: 10 millones de TEU
- Asia a Norte América: 10 millones de TEU
- Norte América a Asia: 5 millones de TEU
- América Latina a Asia: 1 millón de TEU
- Asia a América Latina: 1 millón de TEU
- Entre Asia, África y Oceanía: 10 millones de TEU

---

<sup>9</sup>Revista: Top 50 3PLS <http://www.joc.com/special-topics/top-50-3pls> Fecha de consulta: 01 de mayo de 2016

## CUADRO 1

Este mapa muestra la cantidad de TEU que DHL movió a nivel internacional el año 2015:



Fuente: Propiedad de DHL, curso "Introducción al Freight Forwarder" 9 de enero 2016.

## **CAPÍTULO II**

### **2. DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO**

En este capítulo se explica el funcionamiento de DHL Global Forwarding en México. Es importante mencionar, que aunque no todos los países mueven la misma cantidad de carga, sí utilizan los mismos sistemas, así como algunos procesos, puestos que éstos últimos despenden de las regulaciones que existen en cada país.

#### **2.1 ORGANIGRAMA**

Así como en cada empresa, en DHL México también existen divisiones, para este trabajo, únicamente se mostrará el área de Administración de operaciones marítimas.

**CUADRO 2**

En este cuadro se observa la estructura que existe en DHL en México en el área de Administración de operaciones marítimas.



Fuente: Oriana Maraf Loeza Villeda 29 de abril 2016

## **2.2 DHL GLOBAL FORWARDING COMO AGENTE DE CARGA**

DHL Global Forwarding es un agente de carga, que funge como intermediario entre los diferentes medios de transporte y el cliente, al cual puede ofertarle varias opciones para mover su carga, de tal forma que le beneficie en tiempo y costos. Es importante mencionar que DHL Global Forwarding no puede tomar la decisión de armar un consolidado propio.

### **2.2.1 CONCEPTO DE FREIGHT FORWARDER O AGENTE DE CARGA**

Es la persona física o moral que sirve de intermediario entre el exportador o importador y el transportista directo. Su función principal es hacer más eficientes los procesos de la cadena de suministros. Los agentes de carga buscan dar soluciones de transporte, almacenaje, embalaje de los productos, distribución, procesos de aduana, etc.<sup>10</sup>

### **2.2.2 VENTAJAS**

Como agente de carga tienes las siguientes ventajas:

- Puede tener acceso a mejores tarifas en transporte aéreo, marítimo, terrestre, de acuerdo al volumen, peso, destino, etc.
- Selección del medio de transporte más adecuado de acuerdo a la carga y el destino.
- Utilizar unidades de transporte estándar y/o especial.
- Puede hacer el despacho aduanal

---

<sup>10</sup> Curso impartido por DHL Global Forwarding México curso “Introducción al Freight Forwarder” 9 de enero 2016

Cabe mencionar que DHL Global Forwarding no es dueño de contenedores, por lo que depende de las navieras. No crea tarifas públicas en común y no existen acuerdos tarifarios entre agentes de carga.

### **2.2.3 SERVICIOS**

- Cobertura global
- Poder de compra
- Capacidad de equipo y espacio
- Servicio intermodal
- Rastreo vía web
- Servicios de consolidación
- Despachos aduanales
- Manejo de carga LCL (Less Container Load o menos que un contenedor)
- Soporte en permisos y certificados
- Almacenajes y distribución
- Genera valores agregado

### **2.2.4 TIPOS DE SERVICIOS**

A continuación se citan los servicios que presta DHL Global Forwarding en México:<sup>11</sup>

#### **DHL OCEAN DIRECT: FCL Full Container Load**

Consiste en la carga del contenedor directo con el embarcador y la entrega al consignatario DHL OCEAN DIRECT utiliza el Full-Container-Load (FCL) para ofrecer a los clientes confianza, flexibilidad y eficiencia de costos en el transporte. Ofrece varias alternativas para el movimiento de toda clase de mercancías utilizando diferentes tipos de equipos.

---

<sup>11</sup> Página interna de DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO Fecha de consulta: 09 de enero de 2016

### **DHL OCEAN CONNECT: LCL Less than Container Load (Yellow Box /Consolidation o menos que un contenedor / Consolidación)**

Es el servicio en el que DHL consolida una caja propia con mercancía de diferentes clientes. Opera con su propia red in-house, conecta la carga Less-Than-Container-Load (LCL) de los clientes a los puertos. Con el fin de asegurar las fechas límite de entregas de los clientes y sus promesas, los itinerarios de salida son administrados de principio a fin.

### **DHL OCEAN CONTAINER MANAGEMENT: Multimodal**

Transporte a bajo costo que combina servicios feeder ports, tren y carretera, para llevar la carga en tiempo del lugar de recolección al puerto de origen y del puerto de destino al lugar final de entrega.

### **DHL OCEAN ASSEMBLY: Buyer's Consolidation o Consolidado Propio**

Buyer's o shipper's consolidation personalizado que permite a los clientes agrupar sus productos y órdenes de compra de varios proveedores localizados en uno o varios países, en un solo contenedor Full-Container-Load (FCL) designado a un solo consignatario. El servicio de consolidación incrementa la visibilidad y reduce los costos de los clientes.

### **DHL OCEAN SPECIAL: Industrial Projects o Proyectos Industriales**

Servicio de transportación de mercancías sobredimensionadas que no pueden ser manejadas dentro de los contenedores estándar, incluye las cargas break-bulk y roll-on roll-off.

### **DHL OCEAN CHARTER: Industrial Projects o Proyectos Industriales**

Servicio de fletamento de un buque o parte de él para el transporte de mercancías, apropiado para carga tipo granel sólido y productos industriales.

## **2.3 DHL GLOBAL FORWARDING COMO NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER (NVOCC)**

DHL Global Forwarding no es dueño de sus propios contenedores ni medios de transporte, pero si es el intermediario entre éstos y los clientes. A diferencia de un agente de carga puede tomar la decisión de armar su propio consolidado o bien enviar la carga con las distintas consolidadoras que existen.

### **2.3.1 CONCEPTO DE NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER (NVOCC)**

Se refiere a aquellas empresas que se dedican a la consolidación marítima de mercancías. La característica principal de los NVOCC es que no poseen buques de transporte, sino que reservan su espacio en un buque de un agente u operador y lo utilizan para el transporte de las mercancías de sus clientes. Además, gestionan toda la documentación necesaria, emiten sus propias facturas y asumen la responsabilidad de los envíos.<sup>12</sup>

Muchas empresas no disponen de los recursos necesarios o no necesitan transportar tanta cantidad como para llenar un contenedor de transporte. Las empresas de carga consolidada se encargan de llenar los contenedores con mercancías de varias empresas.

La ventaja de ese servicio es que tiene un costo inferior del que resultaría transportar un contenedor completo.

Los productos marítimos de DHL Ocean Connect (LCL) y Ocean Direct (FCL) son operados a través de su propio Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), DANMAR Lines Ltd.

---

<sup>12</sup> <http://www.agcnewtral.com/noticias/i/276/180/terminologia-del-transporte-maritimo-que-es-un-nvocc>

Fecha de consulta: 06 de marzo de 2016

### 2.3.2 DANMAR LINES LTD

Es el conocimiento marítimo que DHL Global Forwarding proporciona a sus clientes, con él ampara la parte marítima del embarque o el movimiento completo door-to-door.

### CUADRO 3

Se observa la parte delantera del conocimiento marítimo que expide DHL Global Forwarding como NVOCC.

BILL OF LADING		<b>DANMAR LINES</b>			
for combined transport or port to port shipment		Registered Office: Danmar Lines Ltd, P.O. Box 2651, 4002 Basel (Switzerland)			
Shipper		Document No. MEX/561380	B.L. No. MEX073603		
MEXICO		Reference No.			
Consignee (not negotiable unless consigned to order)		Forwarding agent - references (complete name and address) DHL GLOBAL FORWARDING (MEXICO) S.A.			
BRAZIL		MEXICO DF			
Notify party (see Clause 18)		Unless marked "Express Sea Waybill" (in which case all references in this document and reverse hereinafter to this "Bill of Lading" shall be deemed to refer to this "Express Sea Waybill"), one original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. For the release of goods apply to: DHL GLOBAL FORWARDING (BRASIL)			
BRAZIL					
Pre-carriage by	Place of receipt by pre-carrier	On carriage to			
	TOLUCA				
Vessel/Voy. No. 1615S	Port of loading				
MSC LUDOVICA	VERACRUZ				
Port of discharge	Place of delivery by on-carrier				
SANTOS	SANTOS				
Marks and Nos.	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight in kilo's	Measurement in cubic metres		
*** AS PER ATTACHED SPECIFICATION ***		98.8300	2.671		
FREIGHT COLLECT ***					
PARA USO ACADÉMICO COPY NOT NEGOTIABLE					
ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER					
Total No. of containers/packages (refer to clause 13.5 on reverse side regarding limitation) 2		Freight payable at SANTOS			
Excess Value Declaration: Refer to clause 13.3 and 13.4 on reverse side.					
Freight and charges	Quantity based on	Rate	Per		
PRE-CARRIAGE	.001		PS1		
HANDLING	.001		PS1		
CUSTOMS CLEARANCE	.001		PS1		
AMS	.001		PS1		
THC	.001		PS1		
OCEAN FREIGHT	.001		PS1		
DGR (IMO)	.001		PS1		
PORT ENTRY	.001		PS1		
TOTAL		USD	USD		
CARRIER'S LIABILITY is in accordance with clause 11, 14 and 15 of reverse CONDITIONS OF CARRIAGE		RECEIVED BY THE CARRIER from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated stated by the shipper to comprise the goods specified for carriage subject to all the terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON PAGE 1 HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. In accepting this Bill of Lading the merchant expressly accepts and agrees to all its terms, conditions and exceptions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the merchant.		I/ WE (WITNESS WHEREOF) the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished, the others to stand void. Number of original Bills of Lading (only applicable if marked "Bill of Lading") 3 / THREE	
		Place and date of issue MEXICO			
		Signed on behalf of the carrier: Danmar Lines Ltd. DHL GLOBAL FORWARDING			
		as agents Copy NOT NEGOTIABLE			



## 2.4 TIPOS DE CONTENEDORES MÁS USADOS EN DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO

Es importante mencionar que el tipo de contenedor se elige de acuerdo a las necesidades de la carga. Dependiendo del tamaño, peso, forma y tipo de mercancía, será usado el contenedor que mejor se ajuste.

En el cuadro se muestra los contenedores más utilizados por DHL Global Forwarding México en el área de exportación e importación marítima.

### CUADRO 4

Se observan los contenedores más comunes: 20' DRY, 40' DRY y 40' HC.

#### CONTENEDOR DRY-VAN 20'

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	2.250 Kg	
	<b>PESO MAXIMO</b>	28.240 Kg	
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>
<b>LARGO</b>	6.058 mm	5.900 mm	-
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.345 mm	2.335 mm
<b>ALTO</b>	2.591 mm	2.400 mm	2.290 mm
<b>VOLUMEN</b>	33,30 m3		



#### CONTENEDOR DRY-VAN 40'

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	3.630 Kg	
	<b>PESO MAXIMO</b>	26.850 Kg	
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>
<b>LARGO</b>	12.192 mm	12.030 mm	-
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.345 mm	2.335 mm
<b>ALTO</b>	2.591 mm	2.400 mm	2.290 mm
<b>VOLUMEN</b>	67,70 m3		



#### CONTENEDOR DRY-VAN 40' HIGH CUBE

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	3.800 Kg	
	<b>PESO MAXIMO</b>	26.600 Kg	
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>
<b>LARGO</b>	12.192 mm	12.030 mm	-
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.350 mm	2.335 mm
<b>ALTO</b>	2.896 mm	2.710 mm	2.595 mm
<b>VOLUMEN</b>	76,50 m3		



## CUADRO 4.1

Se observan los contenedores 20' sin techo 40' sin techo y 40 HC Refrigerado.

### CONTENEDOR ABIERTO 20' OPEN TOP

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	2.250 Kg		
	<b>PESO MAXIMO</b>	28.230 Kg		
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>	<b>ABERTURA SUPERIOR</b>
<b>LARGO</b>	6.058 mm	5.900 mm	-	5.740 mm
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.330 mm	2.330 mm	2.190 mm
<b>ALTO</b>	2.591 mm	2.380 mm	2.220 mm	
<b>VOLUMEN</b>	31,80 M3			



### CONTENEDOR ABIERTO 40' OPEN TOP

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	3.650 Kg		
	<b>PESO MAXIMO</b>	26.830 Kg		
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>	<b>ABERTURA SUPERIOR</b>
<b>LARGO</b>	12.192 mm	12.045 mm	-	11.890 mm
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.340 mm	2.335 mm	2.185 mm
<b>ALTO</b>	2.591 mm	2.380 mm	2.255 mm	
<b>VOLUMEN</b>	67,10 m3			



<b>VOLUMEN</b>	380/440 V, 50/60 Hz // -25 / + 25 °
----------------	-------------------------------------

### CONTENEDOR REEFER 40' HIGH CUBE

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	5.200 Kg		
	<b>PESO MAXIMO</b>	29.250 Kg		
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>	
<b>LARGO</b>	12.192 mm	11.575 mm	-	
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.290 mm	2.290 mm	
<b>ALTO</b>	2.895 mm	2.550 mm	2.435 mm	
<b>VOLUMEN</b>	68 m3			
	380/440 V, 50/60 Hz // -25 / + 25 °			



## CUADRO 4.2

Se observan los contenedores 40' Plataforma plana, 20' plataforma plana.

### CONTENEDOR ABIERTO 40' FLAT RACK

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	4.900 Kg	
	<b>PESO MAXIMO</b>	40.100 Kg	
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>
<b>LARGO</b>	12.192 mm	12.150 mm	11.835 mm
<b>ANCHO</b>	2.438 mm	2.400 mm	2.230 mm
<b>ALTO</b>	2.591 mm	2.035 mm	2.035 mm
<b>VOLUMEN</b>	58,70 m <sup>3</sup>		



### CONTENEDOR COLLAPSIBLE 20' FLAT RACK

<b>PESO</b>	<b>VACIO</b>	2.870 Kg	
	<b>PESO MAXIMO</b>	27.610 Kg	
<b>MEDIDAS</b>	<b>EXTERNO</b>	<b>INTERNO</b>	<b>PUERTAS ABIERTAS</b>
<b>LARGO</b>		5.900 mm	
<b>ANCHO</b>		2.148 mm	
<b>ALTO</b>		2.176 mm	
<b>VOLUMEN</b>	27,60 m <sup>3</sup>		



Fuente Cuadros 4 al 4.2: Propiedad de SEGTRANSA, compañía logística costarricense, fecha de consulta 15 de mayo de 2016<sup>13</sup>

<sup>13</sup> SIGTRANSA, Tipos de contenedores: <http://www.segtransa.com/servicios/interes/contenedores.PDF>  
fecha de consulta 15 de mayo de 2016

## 2.5 PRESENCIA DE DHL GLOBAL FORWARDING EN MÉXICO

DHL Global Forwarding cuenta con 5 oficinas portuarias y una central que se encuentra en la Ciudad de México, las cuales son:

- Ensenada
- Lázaro Cárdenas
- Altamira
- Veracruz
- Puerto Progreso
- También cuenta con presencia en Guadalajara, Monterrey y Querétaro.

### CUADRO 5

Se observa la ubicación de las diferentes oficinas de DHL en México.



Fuente: Propiedad de DHL, curso "Introducción al Freight Forwarder" 9 de enero 2016

## **2.6 ACTORES CON LOS QUE INTERACTÚA DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO EN SUS OPERACIONES MARÍTIMAS PARA LA EXPORTACIÓN**

Para que DHL Global Forwarding pueda llevar a cabo una exportación marítima, es necesaria su interacción con distintas entidades federales o privadas, a continuación, se mencionarán algunas de las más usuales:

### **SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SAT)**

En México existen oficinas federales encargadas de regir las operaciones que cada empresa debe de seguir para poder exportar.

El Servicio de Administración Tributaria, es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que tiene la responsabilidad de aplicar la legislación fiscal y aduanera, con el fin de que las personas físicas y morales contribuyan proporcional y equitativamente al gasto público; de fiscalizar a los contribuyentes para que cumplan con las disposiciones tributarias y aduaneras; de facilitar e incentivar el cumplimiento voluntario, y de generar y proporcionar la información necesaria para el diseño y la evaluación de la política tributaria.<sup>14</sup>

Por ello existen los Regímenes Aduaneros<sup>15</sup> para controlar las mercancías que ingresan o salen de México, las cuales deben destinarse a un régimen, establecido por el contribuyente de acuerdo con la función que se le va a dar en territorio nacional o en el extranjero. Cuando una mercancía es presentada en la aduana para su ingreso o salida del país, se debe informar en un documento oficial (pedimento) el destino que se pretende dar a dicha mercancía.

---

<sup>14</sup> Qué es el SAT [http://www.sat.gob.mx/que\\_sat/Paginas/default.aspx](http://www.sat.gob.mx/que_sat/Paginas/default.aspx) Fecha de consulta: 05 de abril de 2016

<sup>15</sup> Regímenes aduaneros: [http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando\\_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx](http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx) Fecha de consulta: 05 de abril de 2016

Los regímenes Aduaneros son los siguientes:

1. Definitivos: Importación y Exportación
2. Temporales: Importación y Exportación
3. Depósito fiscal
4. Tránsito de mercancías
5. Elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado<sup>16</sup>

### **AGENTE ADUANAL**

Es la persona física autorizada por el servicio de administración tributaria, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en esta ley.<sup>17</sup>

A continuación se señalan el resto de los actores que intervienen en la exportación marítima:

### **AGENCIA NAVIERA**

Es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Regímenes Aduaneros:

[http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando\\_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx](http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx) Fecha de consulta: 05 de abril de 2016

<sup>17</sup> Ley Aduanera, Título Séptimo Agentes aduanales, apoderados aduanales y dictaminadores aduaneros, Capítulo Único, Sección Primera Agentes, Artículo 159 (Reformado mediante decreto publicado en el diario oficial de la Federación el 9 de diciembre de 2013) <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11/201.htm?s=> fecha de consulta 10 de abril de 2016

<sup>18</sup> Diccionario Náutico: Naviero o Empresa naviera: <http://diccionario-nautico.com.ar/n/> fecha de consulta 10 de abril de 2016

## **CONSOLIDADORA DE CARGA**

Es un que carga en forma agrupada bajo su propio nombre y responsabilidad destinada a uno o más consignatarios finales. El Consolidador de carga agrupa en contenedores todas las mercancías que capta de los distintos exportadores, a lo que le llamamos LCL.<sup>19</sup>

## **PUERTO**

Conjunto de espacios terrestres, acuáticos y ribereños, naturales o artificiales, que reúne las condiciones físicas y de organización para desarrollar actividades y prestar servicios portuarios.<sup>20</sup>

## **TERMINAL PORTUARIA**

Es el conjunto de espacios en puerto e infraestructura y superestructura situada en ellos, habilitado para proporcionar servicios portuarios.<sup>21</sup>

## **TRANSPORTISTA TERRESTRE**

Es el medio de transporte por el cual se realiza el traslado de las mercancías vía terrestre en camiones.

## **CLIENTES**

Personas o entidades que hacen uso de los recursos o servicios que brinda otra.<sup>22</sup>

## **CUSTODIOS**

Son empresas dedicadas a la vigilancia privada de la mercancía.

---

<sup>19</sup> iContainers: Consolidadora de carga: <http://www.icontainers.com/es/2011/07/11/consolidador-de-carga/>  
Fecha de consulta: 04 de abril de 2016

<sup>20</sup> MONTECON Puerto de Montevideo: Puerto: <http://www.montecon.com.uy/es/articulos/glosario> Fecha de consulta: 04 de abril de 2016

<sup>21</sup> MONTECON Puerto de Montevideo: Terminal portuaria:  
<http://www.montecon.com.uy/es/articulos/glosario> Fecha de consulta: 04 de abril de 2016

<sup>22</sup> Concepto.de: Cliente: <http://concepto.de/cliente/#ixzz4Ych5UFuE> Fecha de consulta: 04 de abril de 2016

## **TRANSPORTISTA FERROVIARIO**

Es el medio de transporte por el cual se realiza el traslado de las mercancías en tren.

## **INTTRA**

Es un conjunto de herramientas en línea que automatiza y acelera los procesos de transporte internacional. Es la plataforma líder en el mercado electrónico, cuenta con el respaldo de 50 transportistas y cargadores.<sup>23</sup>

Por medio de Intra se pueden realizar las siguientes acciones:

- Buscar horarios de marítimo por Carrier o por viaje
- Solicitud de bookings y recepción de confirmaciones
- Enviar instrucciones de documentación y correcciones en el BL
- Impresión de BL
- Recepción y disputa en acturas electrónicas
- Visibilidad en Obtain shipment visibility at container or customer level
- Analizar el historial de envío<sup>24</sup>

Cabe mencionar que las navieras tienen su propia plataforma o reglas para la solicitud de bookings, correcciones, envío de instrucciones, etc; sin embargo Intra es un importante interventor entre las navieras y los Agentes de carga, NVOCC y coloaders.

---

<sup>23</sup> INTTRA: About us: <http://www.intra.com/about/about-intra> Fecha de consulta: 04 de abril de 2016

<sup>24</sup> The Intra portal: <http://www.intra.com/INTTRA-portal> Fecha de consulta: 04 de abril de 2016

## **CAPÍTULO III**

### **3. DESARROLLO Y PRÁCTICA PROFESIONAL EN DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO**

La estancia en DHL me ha permitido poner en práctica todos aquellos conocimientos que durante la carrera pude aprender. He realizado distintas actividades desde administrativas como operativas, las cuales mencionaré con dos ejemplos, iniciando con los procesos a seguir para poder llevar a cabo dichas actividades:

#### **3.1 PROCEDIMIENTO OPERATIVO DE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA**

##### **OBJETIVO**

Procesar de manera eficiente y oportuna los embarque de exportación marítima, con la finalidad de lograr la satisfacción del cliente y dar cumplimiento a las políticas de calidad y medio ambiente.<sup>25</sup>

##### **ALCANCE**

Aplicable al personal de OFR Export en la ejecución de todos los embarques de exportación marítima, incluyendo FCL y LCL.

---

<sup>25</sup> Página interna de DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO

<https://isharenew.dhl.com/sites/INTRANETMX/IMS/SitePages/Home.aspx> Fecha de consulta: 08 de marzo de 2016

## DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE DESARROLLO LABORAL

A continuación se explica el procedimiento operativo de la exportación marítima.

### CUADRO 6

En este cuadro se especifica el responsable, que es el encargado de realizar los procedimientos operativos y la descripción del procedimiento que llevará a cabo el mismo.

ITEM	RESPONSABLE	DESCRIPCIÓN
1	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Recibe la carta de instrucciones por parte Customer Service y revisa que contenga toda la información necesaria para coordinar el embarque, así como la vigencia de las tarifas.
2	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Para embarques FCL se consulta el <a href="#">OFR EXPORT NACIONAL OPS MAY.01.xls</a> y se toma contrato o agreement a utilizar con la naviera de acuerdo al origen y destino del embarque.  En embarques LCL se revisa el <a href="#">Tarifario LCL 04.05.xls</a> y valida que el proveedor indicado en la solicitud de booking sea la primera opción establecida por PCM
3	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Se abre el file en Logis Ocean con campos básicos: <ul style="list-style-type: none"><li>- Número de File</li><li>- Tipo de carga (FCL o LCL)</li><li>- Incoterm</li><li>- Fecha de cierre de despacho</li><li>- ETD y ETA</li><li>- Nombre del buque y viaje</li><li>- Campo de Shipper y Consignee</li><li>- Campo B2B (Back to Back)</li><li>- Incluir en Remarks número de booking de naviera y datos</li></ul>

		<p>de posicionamiento (especificar si el terrestre lo realiza la naviera o DGF)</p> <p>El <b>timestamp A34</b>-File creation se captura en automático.</p> <p>A31 CFS/CY CUT OF DATE: Siempre lleno con la fecha del cierre físico de la mercancía.</p> <p>A28 ESTIMATED VESSEL DEPARTURE: Siempre lleno</p> <p>A29 ESTIMATED VESSEL ARRIVAL: Siempre lleno</p> <p>A63 ESTIMATED ARRIVAL AT DESTINATION: Se debe de ingresar siempre que el Port of Discharge y el Place of Delivery son diferentes. Si el Place of Delivery está vacío o es el mismo que el Port of Discharge, no es necesario ingresarlo. Es la fecha en que se estima llegue la mercancía a puerta del cliente (entrega terrestre) en destino.</p>
4	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	<p>De acuerdo al tipo de embarque, se envía al proveedor los documentos obligatorios para la confirmación del booking, como puede ser DGD, MSDS para carga peligrosas; nivel de temperatura y humedad para carga refrigerada.</p> <p>En caso de que se requiera coordinar con la naviera o coloader el servicio terrestre, se deben incluir la siguiente información al momento de la solicitud: dirección donde se deben presentar las unidades, horario, contacto en almacén de carga e instrucciones especiales en caso de existir.</p> <p>Este tipo de servicios deben solicitarse de acuerdo a los tiempos establecidos por cada proveedor (coloader 24 hrs y navieras 48 hrs de anticipación).</p>
5	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	<p>Una vez que la naviera confirma el booking, se debe elaborar Carta Booking con la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Booking del proveedor marítimo;</li> <li>- Nombre del proveedor marítimo;</li> <li>- Referencia DANMAR</li> <li>- Tipo de Servicio (LCL o FCL)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puerto de carga y Puerto de descarga;</li> <li>- Puerto de transbordo (si aplica);</li> <li>- Número y tipo de contenedores (FCL) / Número de bultos (LCL)</li> <li>- Descripción de la mercancía;</li> <li>- Pesos y CBM (queda por confirmar)</li> <li>- Datos de buque y viaje</li> <li>- Fechas de cierre (físico y documental)</li> <li>- Fecha estimada de Zarpe (ETD)</li> <li>- Fecha estimada de Arribo (ETA)</li> <li>- Datos de shipper y consignee de DGF origen y DGF destino a fin de tener visibilidad de cómo debe consignarse el MBL (En caso de embarques directos, se incluyen los datos de los clientes finales)</li> <li>- Incoterm</li> <li>- Datos de Agente Aduanal (Nombre de la agencia, contacto, e-mail y teléfono)</li> <li>- Indicar si el terrestre y el despacho aduanal lo realiza DGF o el cliente.</li> <li>- Nombre del transportista (en caso de que sea del cliente solo se especificará que es transporte por parte del cliente)</li> <li>- Nombre del operativo</li> <li>- Instrucciones especiales: Incluir cualquier requerimiento adicional especificado en la instrucción proporcionada por Customer Service. (P.ej. datos de contacto, puerta, rampa, horario de recolección, equipo especial o, documentación requerido por el cliente, etc).</li> </ul> <p>Se guarda la carta booking nombrando con la referencia asignada en LOGIS.</p>
6	<p>Operation Specialist o Especialista en Operaciones</p>	<p>Para los embarques en los que DGF deba entregar sellos para los embarques FCL, OPS entregará a CSV en número de sellos indicados para el envío al cliente.</p>

7	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Recibe documentación comercial del embarque por parte de CSV y debe documentar en LOGIS el embarque.
8	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Recibe BL Master Draft o borrador por parte de la Naviera o Coloader. Para embarques FCL, Operaciones marítimas debe enviar copia del draft del BL fletado al área de Administración de operaciones para que este departamento revise y autorice las tarifas de la naviera y pase el MBL a pago a través del sistema SAT.
9	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	<p>Crear el file electrónico en Billing Tool, y subir los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solicitud de booking;</li> <li>- Tarifa vigente</li> <li>- Confirmación de booking;</li> <li>- Documentos comerciales</li> <li>- MBL y/o HBL</li> <li>- Prealerta</li> </ul> <p>Tan pronto el file esté completo y ya se pueda facturar, debe moverse a la carpeta de Billing.</p>
10	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	<p><b>Transmisión a aduanas en destino</b></p> <p>En caso de que el embarque tenga como destino final o de puerto de transbordo Estados Unidos o Canadá, OPS deberá enviar transmisión de datos del embarque, vía Logis Ocean a la aduana (AMS o ACI) 48 hrs hábiles previos al ETD.</p>
11	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Completar file en Logis Ocean para la transmisión a la aduana mexicana, la cual debe realizarse 24 hrs hábiles, previo al ETD. No se transmiten embarques directos.

12	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	OPS debe enviar el LOT a la oficina de destino correspondiente 24 horas hábiles posterior al zarpe
13	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	<p>Envía la prealerta a oficina de destino, incluyendo en copia al ejecutivo de Customer Service a cargo.</p> <p>Debe enviarse a más tardar 24 hrs posterior al zarpe del buque para América, 48 hrs Europa y Asia.</p> <p>Debe incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- HBL final y/o</li> <li>-MBL final;</li> <li>-Factura Intercompany o factura Intercompañía, si lo requiere</li> </ul>

### **3.2 CASO PRÁCTICO: EXPORTACIÓN DE FIBRA DE VIDRIO A BREMERHAVEN, ALEMANIA**

A continuación veremos el caso real de un embarque de exportación; siguiendo con el manual, iniciaremos por la solicitud de booking que hizo customer service a operaciones con las siguientes características:

- Puerto de origen: Veracruz, México.
- Puerto de destino: Bremerhaven, Alemania.
- Incoterm: FOB
- Descripción de la mercancía: Hilo de fibra de vidrio
- Tipo de carga: FCL
- Cantidad de contenedores: 1
- Tipo de contenedor: 40 High Cube
- Naviera: Hapag Lloyd
- Buque: Vermont Trader
- Viaje: 006E
- ETD: 15 de febrero
- ETA: 09 de marzo
- No es carga con manejo especial: esto significa que puede ser estibable, no es peligrosa, no es refrigerada.
- No requiere una facturación especial, únicamente se le cobró al cliente una cantidad por el manejo de la carga, ya que sólo solicitó el booking o reserva de espacio para contenedores con la agencia naviera, a DHL.

Es importante mencionar que este es un embarque directo, a qué nos referimos con esto; significa que el cliente directamente negoció con la naviera sus tarifas, por lo tanto al no ser negocio de DHL, sino del cliente en destino y por el tipo de incoterm, todos los cargos deben ser collect, es decir, destino pagará todo el flete.

- El Agente Aduanal es del cliente, por lo tanto DHL no tendrá ningún trato con éste, toda la información que necesite tanto él como DHL, directamente lo revisará con el cliente.

Continuando con los pasos de acuerdo al manual de exportación, lo siguiente es: que el operativo solicite espacio a la naviera por medio de la página INTTRA, ésta dará un número de confirmación, el cual la naviera Hapag Lloyd usa como su número de booking.

Una vez que a la naviera le replicó dicha información, envía la confirmación informando si fue posible que la carga se vaya en el buque solicitado o en otro en caso de que no haya espacio, además tendrá otra información muy importante, la fecha en la que el contenedor se encuentra liberado para poder hacer uso del mismo, y así el transporte vaya a puerto a recogerlo y posteriormente se dirija a la planta del cliente para el cargue de la mercancía en el contenedor y llevarla al puerto.

DHL México tiene acuerdos con las navieras por quince días libres de demoras, siempre y cuando el cliente haya negociado directamente con ellos y no con la naviera.

Posterior a recibir la confirmación de booking por parte de la naviera, se procede a crear un file en el sistema Logis y realizar una confirmación en formato Word para ser enviada al customer service y así él pueda informarle con datos certeros al cliente del día en el que el contenedor vacío se encuentra liberado en puerto, el nombre del buque, fechas de cierre documental y físico y una fecha estimada de partida de su carga.

## CUADRO 7

En este cuadro se muestra un ejemplo de una confirmación de booking a customer service por parte de exportación marítima.

Sede Ciudad de México	Sede Querétaro	Sede Monterrey	Sede Veracruz	Sede Aguascalientes	Sede Morelia
Fundación Monterrey # 67 Caj. Pabellón de las Bellas Del Venustiano Carranza C.P. 11000 México, D.F. Tel. +52 (55) 5133 1700 Fax. +52 (55) 5133 1701	Nueva Orleans # 1127 Caj. Luj. Av. Reina Saucedo Salvama C.P. 11180 Querétaro, México Tel. +52 (55) 3238 1300 Fax. +52 (55) 3618 5903	Franja Industrial Kalka de Avda. Tecnológica Con. Miguel Alejandrino 17 Calle Norte 710 C.P. 39000 Apodaca, Nuevo León Tel. +52 (81) 8230 1020 Fax. +52 (81) 8238 9104	Calle Constitución # 484 Edif. Hidalgo y Bienes Caj. Centro C.P. 91700 Veracruz, Veracruz Tel. +52 (228) 238 5259 Fax. +52 (228) 208 2483	Av. Constitución 1914 Sur # 804 P.O. Caj. Fraccionamiento Jardines de Aguascalientes, Zona Industrial C.P. 20270 Ags. Aguascalientes Tel. +52 (448) 913 4038 Fax. +52 (448) 913 4173	Edif. Miguel de la Madrid No. 348, Oficina 2 Plaza Caj. Centro C.P. Tapachula, C.P. 26070 Tapachula, Chiapas Tel. +52 (914) 332 9071 Fax. +52 (914) 332 9071

14 de mayo de 2016

**BOOKING NR. 9609**

Naviera: HAPAG LLOYD  
At'n: KARINA

Asunto: RESERVACION DE ESPACIO  
DANMAR: MEX4088

LCL O FCL	FCL	PTO SALIDA	VERACRUZ	PTO LLEGADA	BREMERHAVEN
DEST. FINAL	BREMERHAVEN	MERCANCIA	GLASS FIBER YARN		
BULTOS	1X40' HC	PESO BRUTO	POR CONFIRMAR	CBM	POR CONFIRMAR

Estimados Señores:

Nos permitimos confirmar reservación de espacio para el embarque de referencia:

**VERMONT TRADER V.006E**

BUQUE Y VIAJE: **VERMONT TRADER V.006E** Fecha: **05 FEBRERO**  
 CIERRE DOCUMENTAL: **11 FEBRERO 12:00** CIERRE DE BULTOS: **13 FEBRERO 17:00**  
 EQUIPO LIBERADO EN: **ICAVE** TR. VISTA: **09 MARZO**

Favor de emitir los OCEAN B/L con "REIN" T AS AGREED como sigue:

SHIPPER: SAINT  
 CONSIGNEE: SAINT  
 NOTIFY: ALEMANIA  
 INCOTERM: FOB

AGENTE ADUANAL: LETICIA  
 Contacto: LETICIA

Sin otro particular, quedamos a sus gratas órdenes.

**ATENTAMENTE**

cc Agente Aduanal DHL: ( ) Cliente: (X)  
 Transp. Terrestre DHL: ( ) Cliente: (X)

DHL Global Forwarding / Exportación  
 Marítima  
 Nombre: **ORIANA LOEZA**  
 # Transmisión: **MEX/**

Nombre Transp.:  
 Ruta Terrestre:  
 Cliente: **SAINT**

FECHA DE LIBERACION: 07 FEBRERO

Fuente: Propiedad de DHL Global Forwarding México, Confirmación de booking de embarque marítimo de exportación.

Una vez que se le confirma a customer service la fecha en la que el transportista terrestre puede tomar el contenedor liberado en puerto; ellos le informan al cliente. En el caso de estos embarques, el cliente solicita por separado el transporte terrestre, DHL no se hace cargo de nada.

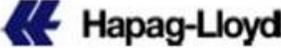
El cliente tendrá la obligación de enviarle a customer service los documentos comerciales, los cuales incluyen descripción de la mercancía, peso, volumen, sello de contenedor, shipper, consignatario, direcciones de carga, descarga, puerto de origen, destino, contactos en caso de emergencia, especificaciones de la carga, etc. Una vez que el transporte recogió su carga; éste la llevará a puerto para que el Agente Aduanal la ingrese y documente ante la naviera.

Posterior customer service envía a operaciones dichos documentos, con los cuales el operativo procederá a documentar nuevamente vía logis el embarque, dicha documentación le llegará a la naviera y así ésta podrá generar un draft del BL y nos lo enviará a revisión. Para este caso, al ser un embarque directo por el cliente con la naviera, operaciones le enviará este BL a customer service para que se lo envíe al cliente y él pueda dar el visto bueno y así operaciones pueda darle el visto bueno a la naviera. A su vez el operativo tiene la obligación de revisar que los datos indicados en el BL coincidan con los documentos comerciales; esto con la finalidad de agilizar el proceso y evitar que se dé erróneamente un visto bueno y no tener problemas al liberar la carga en destino y librar multas por correcciones o costos extras.

Una vez que el operativo dio visto bueno a la descripción del BL draft, la naviera enviará el BL final. Para este tipo de embarque se solicita Sea Waybill, ya que va a Alemania y en Europa manejan este tipo de impresiones.

## CUADRO 8

En este cuadro se muestra la primera parte del conocimiento marítimo de exportación que la naviera envió a DHL referente al embarque del caso práctico que se ha venido explicando.

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg		Sea Waybill		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper: <b>SAINT</b>					
Consignee: <b>SAINT</b>					
Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify): <b>DHL</b>		Carrier's Reference:   SWB No.:   Page: <b>9609</b>   <b>HLCUMB3150</b>   <b>2 / 3</b>		Export Reference: <b>MEX4087</b>	
Vessel(s): <b>VERMONT TRADER</b>		Voyage No.: <b>006E</b>		Forwarding Agent: <b>DHL GLOBAL FORWARDING (MEXICO)</b>	
Port of Loading: <b>VERACRUZ</b>		Consignee's Reference: <b>---</b>			
Port of Discharge: <b>BREMERHAVEN</b>		Place of Receipt:			
Container No., Seal No., Marks and Nos.		Number and Kind of Packages, Description, Weight		Gross Weight   Measurement	
HLXU 8224		1 CONT. 40'X9'6" BAYBROCK CONT. SLAC*		22216.000   40.000	
SEAL: AAA26		42 PACKAGE BOBBINS + 2 PALLETS		KGM   MTQ	
MARKS & NOS: SAINT		GLASS PAPER ROLL EC9 68 (H1 O E) TUBA DE VIDRIO EC9 68		18954.000   NET KGM	
		20 BOBBINS IN EACH PALLET)			
*SLAC Shipper's Load, Stow, Weight and Count					
SHIPPER'S TAX ID NUMBER :					
CONSIGNEE'S TAX ID NUMBER :					
NOTIFY'S TAX ID NUMBER :					
SHIPPED ON BOARD, DATE :					
PORT OF LOADING: VERACRUZ					
VESSEL NAME: VERMONT TRADER VOYAGE: 006E					
Shipper's declared Value (see clause 7(2) and 7(3))		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see clause 11)			
Total No. of Containers received by the Carrier:		Packages received by the Carrier:			
1		1			
Movement:		Currency:			
FCL/FCL		USD			
Charge	Rate	Units	Amount	Total	
Place and date of issue:		MEXICO CITY, DF			
Freight payable at:		DESTINATION			
Total Freight Prepaid		Total Freight Collected		Total Freight	
				HAPAG-LLOYD MEXICO	

### CUADRO 8.1

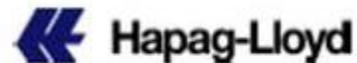
En este cuadro se muestra la segunda parte del conocimiento marítimo de exportación que la naviera envió a DHL, referente al caso práctico que se ha venido desarrollando.

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg		Sea Waybill		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper: <b>SAINT</b>					
Consignee: <b>SAINT</b>					
Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify): <b>DHL</b>		Carrier's Reference:   SWB No.:   Page: <b>9609</b>   <b>HLCUMB3150</b>   <b>2 / 3</b>		Export Reference: <b>MEX4087</b>	
Vessel(s): <b>VERMONT TRADER</b>		Voyage No.: <b>006E</b>		Forwarding Agent: <b>DHL GLOBAL FORWARDING (MEXICO)</b>	
Port of Loading: <b>VERACRUZ</b>		Consignee's Reference: <b>---</b>			
Port of Discharge: <b>BREMERHAVEN</b>		Place of Receipt:			
Container No., Seal No., Marks and Nos.		Number and Kind of Packages, Description, Weight		Gross Weight   Measurement	
HLXU 8224		1 CONT. 40'X9'6" BAY		22216.000   40.000	
SEAL: AAA26		42 PACKAGE		KGM   MTQ	
MARKS & NOS: SAINT		BOBBINS + 2 PALLET GLASS P... RN EC9 68 (H1 O E... BRA DE VIDRIO EC9 8... 20 BOBBINS IN EACH PALLET)		18954.000 NET KGM	
*SLAC (Shipper's Load, Stow, Weight and Count)					
SHIPPER'S TAX ID NUMBER : CONSIGNEE'S TAX ID NUMBER : NOTIFY'S TAX ID NUMBER :					
SHIPPED ON BOARD, DATE : PORT OF LOADING: VERACRUZ VESSEL NAME: VERMONT TRADER VOYAGE: 006E					
Shipper's declared Value (see clause 7(2) and 7(3))		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see clause 11)			
Total No. of Containers received by the Carrier: <b>1</b>		RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/ Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable, in accepting this Sea Waybill the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant.			
Movement: <b>FCL/FCL</b>		Currency: <b>USD</b>			
Charge Rate		Taxes		FIC Amount	
Total Freight Prepaid		Total Freight Collected		Total Freight	
				<b>HAPAG-LLOYD MEXICO</b>	
Place and date of issue: <b>MEXICO CITY, DF</b>		Place of Delivery: <b>DESTINATION</b>			

## CUADRO 8.2

En este cuadro se muestra la tercera parte del conocimiento marítimo de exportación que la naviera envió a DHL, en la cual se especifican los costos que debe cubrir el embarcador, referente al caso práctico que se ha venido desarrollando.

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg



Page 3 / 3

SWB-No. HLCUME3150

-----  
 Cont/Seals/Marks Packages/Description of Goods Weight Measure  
 FREIGHT COLLECT

CHARGE	RATE BASIS	CURR	PREPAID	COLLECT
CARR. SECURITY FEE	CTR	1 USD		
CONTAINER PREMIUM	CTR	1 USD		
SULPHUR FUEL SURCH	CTR	1 USD		
EMERGENCY BAF	CTR	1 USD		
TMNL SECURITY DEST	CTR	1 EUR		
THC DESTINATION	CTR	1 EUR		
IMPORT SERVICE	CTR	1 EUR		
EQUIPM. INSPECT FEE	CTR	1 EUR		
SEC. MANIP. DOCUMENT	BIL	1 USD		
DOCUMENT FEE	BIL	1 USD		
LUMPSUM		USD		

Fuente de los cuadros 8 al 8.2: Propiedad de DHL, Sea Waybill, Embarque marítimo de exportación.

Al zarpar el buque, el operativo debe enviar una prealerta a la estación de destino, esto con la finalidad de informar que se ha enviado un contenedor. El equipo de importaciones se encargará de lo necesario para procesar la liberación de la carga y coordinación del transporte terrestre, en caso que sea manejado por DHL Alemania o el cliente lo haga y la carga llegue a su destino final.

DHL México debe enviar a DHL Alemania la factura por el manejo de la carga, como anteriormente mencionado, el flete es al cobro.

## CUADRO 9

En este cuadro se muestra la prealerta, ésta es generada por medio del sistema Logis y contiene la siguiente información.

\*\*\* P R E - A L E R T \*\*\*

To the attention of : (Inserte aqui nombre del contacto), Teléfono / Fax  
/ E-mail

Booking Nr.....:9609  
File Nr.....:MEX / 4087  
Employee.....:MEXOXL  
Shipper.....:SAINT  
Consignee.....:SAINT  
Pol.....:VERACRUZ  
Pod.....:BREMERHAVEN  
Carrier.....:HAPAG LLOYD CONTAINER LINE  
Vessel.....:VERMONT  
Sailing Date.....:15 FEB 15  
Shipment Type.....:C  
Goods description.....:BOBBINS 42 PALLETS  
Gross Weight.....:22216.000 Kg.  
Measurement.....:40.000 M3.  
Package.....:42 PKG(s)  
Commercial Invoice.....:123456  
P/O.....:654321  
Incoterm.....:FOB  
MBL.....:HLCUME3150  
Container number.....:HLXU8224 40HC

Fuente: Propiedad de DHL, Prealerta enviada a destino, Embarque marítimo de exportación.

### **3.3 PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE LA OPERACIÓN A LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA**

#### **PANORAMA GENERAL**

Como en todos los negocios, es importante que existan tarifas de compra y venta, por lo que el departamento de Administración de Operaciones, es una pieza clave en la empresa, se encarga de validar que los proveedores cobren lo acordado.<sup>26</sup>

#### **PANORAMA GENERAL**

Validación de tarifas de movimientos marítimos y terrestres con las navieras.

#### **OBJETIVO**

Procesar de manera eficiente y oportuna los anticipos y costos que afecten files del producto marítimo en DGF México, generando un óptimo control de los estados de cuenta de los proveedores como transportistas terrestres, navieras, coloaders, terminales de maniobras, agentes aduanales, etc.

#### **ALCANCE**

Aplica para todos los embarques marítimos coordinados por DGF México

---

<sup>26</sup> Página interna de DHL GLOBAL FORWARDING MÉXICO

<https://isharenew.dhl.com/sites/INTRANETMX/IMS/SitePages/Home.aspx> Fecha de consulta: 08 de marzo del 2016

## DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DEL DESARROLLO LABORAL

A continuación se explica el procedimiento que lleva a cabo el área de administración de operaciones marítimas.

### CUADRO 10

En este cuadro se especifica el responsable, que es el encargado de realizar los procedimientos operativos y la descripción del procedimiento que llevará a cabo el mismo.

ITEM	RESPONSABLE	DESCRIPCIÓN
1	Proveedor	Envía factura al correo de recepción de DGF
2	Operation Specialist o Especialista en Operaciones	Para el caso de exportación el operativo y/o la naviera debe enviar el BL fletado al equipo de administración a fin de que se revise la tarifa.
3	Administration Specialist o Especialista en Administración	Para el caso de exportación debe revisar las tarifas del BL contra el tarifario de compra que se encuentra en I-Share. Si la tarifa del BL está correcta, se le da el visto bueno a la naviera, en caso de que esté incorrecto debe gestionar el cambio de ésta con la naviera.
4	Administration Specialist o Especialista en Administración	Envía el BL a Peyables Specialist
5	Peyables Specialist o Especialista de Cuentas por Pagar	Envía los BL y facturas de los proveedores a BSC-IN para su registro en SAT
6	Administration Specialist o Especialista en Administración	Validará la información registrada en SAT contra el BL o factura adjunta. En caso de que la factura no haya sido correctamente capturada (por ejemplo: moneda incorrecta, monto incorrecto, nombre de proveedor incorrecto, etc) será necesario solicitar al BSC-IN que aloque correctamente el costo como solicitado incluyendo el siguiente código de error CTHP2 PR DATA ENTRY ERROR El BSC tendrá que corregir los errores y registrar correctamente la factura.

<b>7</b>	Administration Specialist o Especialista en Administración	En caso de que la factura esté correctamente cargada, aprueba factura en SAT (para el caso de costos, cae en segunda y tercera aprobación, dependiendo el monto del costo)
<b>8</b>	BSC-IN Business centre Service India o Servicio de Centro de Negocios India	Contabiliza el costo en JBA, el cual debe quedar en 48 horas
<b>9</b>	File Closing o Cierre de archivo	Verifica que el costo aparezca en el file en JBA en la opción 24 del sistema (Facturas por Guía)
<b>10</b>	BSC Business centre Service Colombia o Servicio de Centro de Negocios Colombia	Envía un reporte semanal de los costos programados a pago con el fin de dar seguimiento a los estados de cuenta de las navieras

Fuente: Propiedad de DHL, PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE LA OPERACIÓN A LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA, elaborado por equipo de Admin OFR, entre ellos Oriana Marái Loeza Villeda.

### **3.4 CASO PRÁCTICO: VALIDACIÓN, APROBACIÓN Y PROGRAMACIÓN A PAGO DEL FLETE MARÍTIMO Y TERRESTRE A UNA NAVIERA.**

El departamento de Ocean Freight Administration o Administración de Carga Marítima se encarga, entre otras actividades, al pago y validación de tarifas marítimas, demoras, terrestres, de custodia, maniobras, limpieza, Agente Aduanal, en sí de todos aquellos gastos que sean necesarios para la realización del embarque marítimo.

Para poder procesar a pago una factura o BL es necesario validar la tarifa para saber si es correcta o no, de lo contrario el proveedor debe ser informado y así corrija el error o en su defecto informar si esta tarifa está incluyendo algún costo extra que se haya generado durante el proceso.

En DHL se cuenta con tarifarios publicados en su Intranet, con ellos se revisan las tarifas de las facturas y de los Bill of Lading negociadas con las navieras.

Se muestra el ejemplo la factura 5630 y todo el proceso que siguió para ser validada y aprobada:

Para iniciar con el proceso de validación se debe tomar en cuenta:

- El lugar de donde se recogió la carga: Tlaxcala
- Puerto de origen: Veracruz
- Puerto de destino: Estambul
- Vía: con transbordo en el puerto de Ambarli
- Tipo de contenedores: 20 Dry
- Cantidad de contenedores: 2
- Tipo de carga: general
- Cliente: XXX
- Naviera: Maersk Line

Es necesario conocer el cliente para saber si se validará con una tarifa general o especial; toda esta información de la carga se encuentra en el BL y en el sistema logis.

Una vez que se tiene toda la información necesaria, se busca en el tarifario correcto los costos, si la tarifa es incorrecta se envía a corrección el BL o prefactura. Si es correcta se da el visto bueno en costos a la naviera, ya que de lo contrario no liberará el BL final y en caso de que la mercancía ya haya llegado al puerto de destino podrá incurrir en costos extras por demoras, lo cual puede que rebase la negociación con el cliente y DHL México, no obtenga ganancia, obtenga una menor ganancia a la esperada o pérdida.

En cuanto el área operativa y la administrativa hayan dado visto bueno en descripción y tarifas respectivamente, el BL final es enviado por la naviera. Cuando el BL final o la factura por el movimiento, es recibida, debe ser enviada al área de finanzas. Ellos se encargan de enviarla al centro de costos en la India, posteriormente la oficina de la India se encara de subirla al sistema SAT, para que el equipo de administración pueda aprobarla.

## CUADRO 11

En este cuadro se muestra el ejemplo de la factura de un embarque marítimo de exportación por parte de la naviera Maersk Line a DHL México.



Original

### Factura de Exportación: 5630

Cliente : DHL GLOBAL FORWARDING (MEXICO) Fecha de Factura: Fecha Vto.  
 Términos de Pago: A pagar en 30 días  
 Atención: ORIANA MARAI LOEZA  
 Deudor : Nuestro Contacto:  
 Nuestro Teléfono:

Número de Cliente:  
 ID Fiscal:

MAERSK MEXICO SA DE CV as agent for carrier Maersk Line A/S  
 Esplanaden 50, DK 1263 Copenhagen K, Denmark  
 Trading under the name Maersk Line with below VAT number:  
 DK53139655 - applicable for exports to or imports from EU shipment (transactions not reported on EC Sales List)  
 DK12732260 - applicable for intra-EU or outside EU shipment (transactions reported on EC Sales List)

Condición	Cant	Unidad	Valor Base	Total(USD)
Valor Neto				
0% Servicios Exentos de IVA	0.00	%		
<b>Cantidad Total</b>				

BI :  
 POL: Veracruz Lugar de recibo: Tlaxcala Barco/Viaje: SEALAND MICHIGAN/602E  
 POD: Ambarli Port Lugar de entrega: Ambarli Port Istanbul  
 ETD: ETA:

Descripción de Cargos	Cnt	UdM	Mda	Precio Unitario	Tarifa	Total(USD)
Basic Ocean Freight	2.000	CNT	USD			
Tasa de documentación - origen	1.000	BOL	USD			
Transporte terrestre - exportación	2.000	CNT	USD			
<b>Valor Total:</b>						

No.	Número de Contenedor	Servicio	PCD
1	MRKU7644 20/8'6/DRY	SD/CY	
2	PONU0557 20/8'6/DRY	SD/CY	

Fuente: Propiedad de DHL, Factura, Embarque marítimo de exportación

## CUADRO 12

En este cuadro se muestran los datos que deben validarse para aprobar la factura 5630 en la plataforma interna SAT, debe validarse la siguiente información, misma que llega por correo electrónico, notificando que el prelog ha sido asignado para su aprobación en SAT:

PRELOG	0000000006618
CLAVE INTERNA DE PROVEEDOR	MAERSK
NÚMERO DE FACTURA O BL	5630
MONTO	250
MONEDA	USD
TIPO DE	IN (INGRESO)

Fuente: Oriana Marañ Loeza Villeda, ejemplo de notificación de prelog asignado para su aprobación en SAT, Embarque marítimo de exportación

Es necesario revisar que el pdf adjunto coincida con la información anteriormente mencionada.

Posteriormente se carga en sistema SAT un archivo de Excel en el que se incluye la siguiente información especificada en el siguiente cuadro:

## CUADRO 13

GUIA	ITEM	VALOR
MEX/0753	315801	250
		250

Fuente: Oriana Marañ Loeza Villeda, ejemplo de archivo generado en Excel para aprobar un prelog en SAT, Embarque marítimo de exportación

Cuando la factura 5630 ha sido aprobada por el primer usuario, se carga automáticamente a un segundo filtro, o sea al jefe directo, él la aprobará y así el centro de costos de la India contabilizará la factura en sistema JBA.

Es importante que los proveedores envíen sus estados de cuenta actualizados, una vez por semana, así el centro de costos en Colombia validará las facturas que deban pagarse y le informará a la India lo que debe tomar en cuenta para su pago.

Colombia enviará los estados de cuenta al equipo de administración, con sus comentarios, y así administración deberá darle una retroalimentación al proveedor. Por ejemplo que su factura se encuentra próxima a pago, que no se ha ingresado a sistema para pago porque no ha sido corregido el costo del flete, que no se ha recibido el BL final o factura, etcétera.

## CONCLUSIONES

Con el desarrollo de este trabajo, por experiencia profesional, considero que estoy aportando a la Universidad un documento que permitirá a los estudiantes de Relaciones Internacionales, conocer el proceso de exportación marítima que lleva a cabo un freight forwarder, en este caso DHL Global Forwarding México, el cual es el actor número uno a nivel global.

Con esta investigación los estudiantes tendrán acceso a los requisitos y procedimientos involucrados en la cadena logística durante el proceso de exportación.

DHL Global Forwarding México es una empresa que está en constante cambio para seguir ganando mayor terreno a nivel empresarial; desarrollando acuerdos con las distintas empresas con las que se involucra e invirtiendo en la capacitación constante de sus colaboradores.

Al ser una empresa multinacional, me ha permitido poner en práctica los conocimientos adquiridos en la licenciatura, como: comercio exterior, tácticas diplomáticas, negociación y tráfico internacional, principalmente.

Pienso que en la Facultad de Estudios Superiores Aragón podría desarrollarse una nueva área enfocada a la logística internacional, en la cual le permita al estudiante en Relaciones Internacionales tener un conocimiento más amplio sobre el intercambio de bienes; de esta forma, podrá tener una visión diferente para insertarse a un campo laboral poco conocido, donde hay una gran demanda de profesionales.

La dinámica actual del comercio internacional está orillando a las empresas a mejorar sus procesos y a aumentar la demanda de profesionales especialistas en el área. La posición geográfica de México, hace que seamos un país clave en el comercio de bienes, sin embargo, es necesario seguir invirtiendo en el sector logístico para estar preparados y seguir participando en esta dinámica global en la que actualmente vivimos a un ritmo acelerado.

## **GLOSARIO Y ABREVIATURAS**

**AA:** Agente Aduanal

**ACI:** Advanced Comercial Information. ACI es un programa introducido por el gobierno canadiense que incluye un conjunto de procesos y herramientas para identificar potenciales riesgos y peligros para la salud y la seguridad, previamente al arribo de mercancías cuyo destino final es Canadá

**Admon:** Administración

**Almacenajes** - Es el cobro por el uso del espacio que ocupa el contenedor en la terminal o recinto portuario. Este costo es pagado directamente a la terminal o en su defecto a través del agente aduana. Para carga suelta se considera a partir del día en el que el contenedor es desconsolidado (carga en almacén)

**AMS:** Automated Manifest System, es la Transmisión de embarques en tránsito o cuyo destino final es Estados Unidos de América

**ATA:** Actual Date of Arrival o fecha actual de arribo

**B2B:** Business to Business

**Billing Tool:** Es la plataforma electrónica para resguardar archivos electrónicos de documentos y/o soportes de las operaciones manejadas por DGF México.

**Booking:** Es la reserva de espacio para contenedores con la agencia naviera

**Break-bulk:** O carga fraccionada, es la carga demasiado grande o pesada para ser cargada en un contenedor o directamente en el buque.

**BSC:** Business Center Service Colombia o Centro de Negocios Colombia

**BSC-IN:** Business Center Service India o Centro de Negocios India

**Carrier:** Cargador, transportador

**Charges:** Cargos

**CI:** Carta de Instrucciones

**Cierre documental:** Fecha máxima que pone la naviera para la recepción de la documentación de la carga.

**Cierre físico:** Fecha máxima para la entrega del despacho de exportación que pone la naviera o coloader (consolidadora)

**Collect:** Al cobro, por ejemplo, cuando los cargos son al cobro, en el caso de exportación, significa que los paga el país de destino.

**Consignee:** Consignatario

**Consolidación:** Combinación de dos o más embarques con el propósito de reducir las proporciones de transporte.

**Contenedor:** Es el elemento de transporte o caja de carga que consiste en un recipiente especialmente construido para facilitar el traslado de mercaderías, como unidad de carga, en cualquier medio de transporte con la resistencia suficiente para soportar una utilización repetida y ser llenado o vaciado con facilidad y seguridad provisto de accesorios que permitan su manejo rápido y seguro en la carga, descarga y transbordo, identificable de acuerdo a las normas internacionales en forma indeleble y fácilmente visible. Existen diferentes tipos.

**CSV:** Customer Service o servicio al cliente

**Cuenta Logis Ocean:** número de cuenta asignado a cada uno de los clientes en el sistema Logis que contiene la dirección de cada cliente.

**Dangerous Goods:** Mercancía peligrosa

**Dangerous:** Peligroso

**DGF:** DHL Global Forwarding México

**Docs:** Documentos

**Dry:** Seco

**Demora:** Es el cobro por el uso de contenedor fuera de los días libres otorgados por la naviera. Este costo es pagado a la Línea Naviera.

**e-Commerce:** Comercio electrónico, se define como la conducción de transacciones financieras por medios electrónicos.

**EIR:** Empty Invoice Receipt, es el formato de recepción de contenedor vacío

**Escala:** Cuando el buque toca puertos antes del destino final de la carga pero el contenedor nunca se descargó del buque.

**ESI:** Electronic Shipping Instruccions o Instrucción de Envío Electrónico

**Estadías** - Es el cobro por el uso de plataforma que lleva el contendor fuera del tiempo libre pactado con la línea transportista. Es pagado directamente a la línea transportista o a la naviera si el terrestre viene cortado con ellos.

**ETA:** Estimated Date of Arrival, tiempo estimado de llegada

**ETD:** Estimated Date of Departure, tiempo estimado de salida

**FCL:** Full Container Load, carga de contenedor completo

**Feeder ports:** Son puertos secundarios, de conexión o escala.

**File:** Guía que se abre en sistema Logis Ocean para

**FOB:** Free On Board o libre a bordo, es un tipo de incoterm

**Formato DGD:** Es la carta porte de mercancía peligrosa.

**Freight:** Carga

**FTL:** Full truck load o camión completo

**Hazardous Goods:** Mercancía peligrosa

**HBL:** House Bill of Lading

**HC:** High Cube, es un tipo de contenedor

**ICAVE:** Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz

**INTERCOMPANY:** Intercompañía, es la facturación que se hace internamente entre DHL México y DHL de otro país

**INTTRA:** Plataforma líder en el mercado electrónico.

**ISF:** Importer Security Filing // US Customs "10+2" Initiative, es un formulario de declaración de importación a Estados Unidos de América, debe hacerse 24 horas antes de que el contenedor sea cargado en el país de origen

**Ishare:** Plataforma interactiva web para compartir información de DGF

**JBA:** Sistema contable y financiero en DGF

**LCL:** Less Container Load, menor que una carga de contenedor

**LO:** Logis Ocean, es el sistema interno de DHL

**Logis Ocean:** Sistema operativo para producto marítimo en DGF

**Logística:** Es el proceso de planear, implementar y controlar efectiva y eficientemente el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada del punto de origen al punto de consumo con el propósito de cumplir los requisitos del cliente.

**LOT:** Logis Ocean Transfer, es la confirmación de que se han transmitidos los datos del empaque por medio del sistema de Logis Ocean

**LTL:** Less than Truck Load o menos que un camión

**MBL:** Master Bill of Lading o Conocimiento Marítimo

**MEM:** Mexican Electronic Manifest, manifiesto que se hace a la Aduana mexicana de la mercancía que entra o sale del país.

**Notify:** Notificar, es el contacto al que se lo notificará cualquier situación que se presente con la carga, generalmente es el mismo contacto que el Consignee.

**OFRE:** Ocean Freight Export o Exportación de Carga Marítima

**OFR:** Ocean Freight o Carga Marítima

**OPS:** Operaciones

**Package:** Paquete

**Pallet:** Tarima

**Pedimento:** Es la declaración en documento electrónico, generada y transmitida respecto del cumplimiento de los ordenamientos que gravan y regulan la entrada o salida de mercancías del territorio nacional, en la que se contiene la información relativa a las mercancías, el tráfico y régimen aduanero al que se destinan, y los demás datos exigidos para cumplir con las formalidades de su entrada o salida del territorio nacional, así como la exigida conforme a las disposiciones aplicables

**Place of delivery:** Lugar de entrega

**Place of Receipt:** Lugar de recepción

**Port of discharge:** Puerto de descarga

**Port of loading:** Puerto de carga, es el lugar donde la mercancía es cargada al buque

**Prealerta:** En DGF es usada como la alerta que se le envía al operativo en destino, con el fin de informarle que le han enviado carga.

**Prelog:** número interno con el que se captura la factura o BL en sistema SAT

**Prepaid:** Prepagado, por ejemplo cuando los cargos son prepagados, en el caso de exportación, significa que los paga el país de origen.

**Pricing:** Área de DGF encargada de cotizar las tarifas de compra-venta

**Producto Final:** Es el bien o producto terminado que no requiere ninguna transformación adicional

**Producto Intermedio:** Los bienes intermedios o bienes/productos semi-terminados son productos usados como insumos en la producción de otros bienes o como productos terminados. En el proceso de producción, los productos o bienes intermedios forman parte del producto final, o se cambian más allá de reconocimiento en el proceso.

**Reefer:** Refrigerado

**Roll-on roll-off:** o Ro-Ro, son buques diseñados y construidos para el transporte de carga rodada, como automóviles, camiones o trenes, que acceden al buque por sus propios medios.

**SAT:** Supplier Approval Tool, es el sistema interno de DGF para registrar y gestionar las facturas de costos y gastos de proveedores.

**Shipper:** Expedidor, transportista.

**SOP:** Standard Operation Procedure, procedimiento estándar de operación.

**TEU:** Twenty-foot Equivalent Unit o unidad de medida equivalente veinte pies.

**Transbordo:** \*Cuando un contenedor que se cargó en puerto de origen en cierto buque se baja del barco en un puerto intermedio y cambia de buque para continuar con la ruta

**Vessel:** Navío, embarcación.

**Voyage:** Viaje.

**W/M:** Weight or Measurement o tonelada o metro cúbico.

**Weight:** Peso

## FUENTES DE CONSULTA

### BIBLIOGRAFÍA

- Saxe-Fernández, J. (2003) *Globalización: crítica a un paradigma*, Cap 1 Globalización e imperialismo (pp. 10) Distrito Federal, México.

### CIBERGRAFÍA

- Página DHL:  
[http://www.dhl.com.mx/es/informacion\\_sobre\\_dhl/descripcion\\_comercial/mision\\_y\\_vision.html](http://www.dhl.com.mx/es/informacion_sobre_dhl/descripcion_comercial/mision_y_vision.html)
- Glosario de la OMC:  
[https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/glossary\\_s/glossary\\_s.ht](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.ht)
- Cambridge Dictionaries Online:  
<http://dictionary.cambridge.org/es/diccionario/ingles/port-of-lading>
- Procesos exportación y administración:  
<https://isharenew.dhl.com/sites/INTRANETMX/IMS/SitePages/Home.aspx>
- The INTTRA portal: <http://www.intra.com/INTTRA-portal>
- Top 50 3PLS <http://www.joc.com/special-topics/top-50-3pls>
- Diccionario de economía y finanzas:  
<http://www.eumed.net/cursecon/dic/logist.htm>
- Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un convenio sobre el transporte multimodal internacional:  
[http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17\\_es.pdfn](http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdfn)
- DHL, Transporte Intermodal y Multimodal  
[http://www.dhl.es/es/logistica/transporte\\_de\\_carga/transporte\\_intermodal.html](http://www.dhl.es/es/logistica/transporte_de_carga/transporte_intermodal.html)
- Shipping and freight resource <http://shippingandfreightresource.com/difference-between-intermodal-and-multimodal/>

- Introducción <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1511>
- Teorías de la globalización  
[http://www.ses.unam.mx/docencia/2006II/lectura1\\_ianni.pdf](http://www.ses.unam.mx/docencia/2006II/lectura1_ianni.pdf)
- Difference between a freight forwarder and clearing agent  
<http://shippingandfreightresource.com/difference-between-a-freight-forwarder-and-clearing-agent/>
- Qué es el SAT: [http://www.sat.gob.mx/que\\_sat/Paginas/default.aspx](http://www.sat.gob.mx/que_sat/Paginas/default.aspx)
- Regímenes aduaneros:  
[http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando\\_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx](http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx)
- Régimenes aduaneros:  
[http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando\\_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx](http://www.sat.gob.mx/aduanas/importando_exportando/regimenes/Paginas/default.aspx)
- DHL México > Logística > Transporte de Carga > Flete Maritimo:  
[http://www.dhl.com.mx/es/logistica/transporte\\_de\\_carga/transporte\\_maritimo.html](http://www.dhl.com.mx/es/logistica/transporte_de_carga/transporte_maritimo.html)
- SIGTRANSA, Tipos de contenedores:  
<http://www.segtransa.com/servicios/interes/contenedores.PDF>
- Ley Aduanera: Título Primero Disposiciones Generales  
Capítulo I Del ámbito de aplicación y principios generales (Capítulo reformado mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de diciembre de 2013) Artículo 2, Inciso XVI  
<http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11/3.htm?s=>
- Buques de carga rodada (ro-ro). el mv tonsberg.  
<https://vadebarcos.wordpress.com/2014/09/14/buques-carga-rodada-ro-ro-mv-tonsberg/>

- Translog Overseas, Roll On-Roll Off (RO-RO)  
<http://www.translogoverseas.es/informacion/transporte/transporte-maritimo/38-roro.aspx>
- Dirección Nacional de Aduanas, Contenedores- Definición:  
<http://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2542/8/innova.front/contenedores-definicion.html>
- NYK, Cargo Advisory, Break Bulk Cargo:  
[https://www2.nykline.com/liner/cargo\\_advisory/break\\_bulk.html](https://www2.nykline.com/liner/cargo_advisory/break_bulk.html)
- Feeder ports, Inland ports and Corridors – Time for a closer look. Definitions:  
[http://www.portek.com/publications/FeederPort\\_InlandPortsandCorridors\\_TimeforaCloserLook.pdf](http://www.portek.com/publications/FeederPort_InlandPortsandCorridors_TimeforaCloserLook.pdf)
- Enciclopedia Financiera: <http://www.encyclopediainanciera.com/definicion-binen-intermedio.html>
- Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos” Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno Martínez, Publicación técnica No. 162, Sanfandila, Qro, 2001. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte. 1. Globalización y cambios en el transporte marítimo internacional, 1.1 Transformación económica y reorganización del transporte marítimo internacional. Pp. 5  
<http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf>
- MONTECON Puerto de Montevideo: Definiciones:  
<http://www.montecon.com.uy/es/articles/glosario>
- iContainers:Definiciones:  
<http://www.icontainers.com/es/2011/07/11/consolidador-de-carga/>