

**Informe de prácticas negocios internacionales**

**Jaime Dario Angulo Cuadros**

**Trabajo de grado para optar el título de Profesional en negocios internacionales**

**Director**

**Henry Giovanni Morán Cuan**

**Máster en dirección logística**

**Universidad Santo Tomás, Bucaramanga**

**División de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables**

**Negocios Internacionales**

**2024**

## Contenido

Introducción .....	9
1. Informe de prácticas negocios internacionales .....	10
1.1 Justificación.....	10
1.2 Objetivos .....	11
1.2.1 Objetivo general .....	11
1.2.2 Objetivos específicos.....	11
2.Perfil de la empresa.....	12
2.1 Razón social de la empresa .....	13
2.2 Objeto social de la empresa.....	13
2.3 Dirección, teléfono, correo electrónico y jefe inmediato a la empresa .....	14
2.4 Estructura organizacional.....	15
2.4.1 Misión de la empresa.....	15
2.4.2 Visión de la empresa .....	15
2.4.3 Organigrama de la empresa .....	15
2.5 Aspectos económicos .....	16
2.5.1 Entorno macroeconómico.....	16
2.5.1.1 Globalización e integración económica. ....	17
3. Productos y servicios de la empresa .....	17
3.1 Aspectos del mercado de la empresa.....	18
4. Cargo y funciones desempeñadas .....	19
4.1 Cargo desempeñado .....	19
4.2 Funciones asignadas.....	19

4.2.1 Registro ante el RNDC .....	19
4.2.2 Liberaciones ante navieras .....	29
4.2.3 Cierres de operaciones.....	34
4.2.4 Vinculación ante terminales portuarias Cartagena y Buenaventura.....	42
5. Marco normativo.....	46
6. Plan de mejora.....	49
6.1 Propuesta / plan de acción.....	49
6.1.1 Identificación de la situación problemática.....	50
6.1.2 Enriquecimiento informativo para la empresa .....	51
6.1.3 Incidencia de los resultados.....	51
6.1.4 Aspecto a mejorar .....	54
6.1.5 Metas .....	54
6.1.6 Acciones .....	55
6.1.7 Indicador.....	58
6.1.8 Hacer / Verificar .....	60
6.1.9 Responsable .....	61
6.1.10 Recursos .....	61
6.1.12 Cronograma .....	61
7.Conclusion .....	62
Referencias.....	64

**Lista de Tablas**

**Tabla 1.** *Propuesta de plan de mejora* ..... 53

**Lista de Figuras**

<b>Figura 1.</b> <i>Organigrama de la compañía</i> .....	16
<b>Figura 2.</b> <i>Plataforma RNDC</i> .....	19
<b>Figura 3.</b> <i>RNDC PAG</i> .....	23
<b>Figura 4.</b> <i>RNDC Consulta de documentos</i> .....	24
<b>Figura 5.</b> <i>RNDC Descarga de guías terrestres</i> .....	24
<b>Figura 6.</b> <i>Página naviera ONE</i> .....	30
<b>Figura 7.</b> <i>Factura emisión</i> .....	31
<b>Figura 8.</b> <i>Factura ONE gastos destino</i> .....	32
<b>Figura 9.</b> <i>Factura intermodal- comodato</i> .....	33
<b>Figura 10.</b> <i>Cierre de operaciones</i> .....	35
<b>Figura 11.</b> <i>Factura Kargoru</i> .....	37
<b>Figura 12.</b> <i>Factura flete internacional</i> .....	38
<b>Figura 13.</b> <i>Factura agencia de aduanas</i> .....	40
<b>Figura 14.</b> <i>Factura de Rolco- Yang Ming</i> .....	41
<b>Figura 15.</b> <i>Puerto de Cartagena</i> .....	43
<b>Figura 16.</b> <i>Puerto de Buenaventura</i> .....	44
<b>Figura 17.</b> <i>Portada manual de liberaciones</i> .....	57
<b>Figura 18.</b> <i>Datos general manual de liberaciones</i> .....	58
<b>Figura 19.</b> <i>Cronograma</i> .....	62

### Resumen

Este informe de pasantías se exhibe como exigencia para alcanzar la credencial de profesional en negocios internacionales de la universidad Santo Tomás. A lo largo del lapso de aprendizaje práctico en la corporación Kargoru, se ejecutaron múltiples labores vinculadas con la administración de la cadena de suministro y el traslado transfronterizo de bienes. Kargoru, sobresaliente en el ámbito de la gestión logística, brindó una enriquecedora vivencia aplicada que robusteció los saberes conceptuales asimilados durante la formación universitaria. Las principales encomiendas realizadas abarcaron la sincronización de tareas de fletamento, la tramitación de desbloques frente a compañías navieras y la racionalización de procedimientos mediante sistemas computacionales de vanguardia. Esta instrucción práctica permitió el perfeccionamiento de destrezas esenciales en la conducción eficaz de despachos y en la interlocución productiva entre las diversas secciones y agentes implicados, garantizando así una red de abastecimiento ágil y diáfana.

Esta experiencia aseguró una comprensión profunda de la cadena logística internacional, destacando la importancia de la transparencia, la trazabilidad y la adaptabilidad en un entorno comercial globalizado y en constante evolución.

*Palabras claves:* comercio exterior, importación, exportación, globalización, agente de carga

### **Abstract**

This internship report is presented as a requirement to obtain the degree of Expert in Foreign Trade from Universidad Santo Tomás. Throughout the practical learning period at Kargoru, various tasks related to supply chain management and cross-border transportation of goods were executed. Kargoru, renowned in the field of logistics management, provided an enriching applied experience that strengthened the conceptual knowledge acquired during university education. The main tasks performed included the coordination of chartering activities, the processing of releases with shipping companies, and the streamlining of procedures through advanced computer systems. This practical instruction enabled the refinement of essential skills in the effective management of dispatches and productive communication among the various sections and involved agents, thus ensuring an agile and transparent supply network. This experience ensured a deep understanding of the international logistics chain, highlighting the importance of transparency, traceability, and adaptability in a globalized and constantly evolving commercial environment.

*Keywords:* foreign trade, import, export, globalization, freight forwarder, freight forwarder

## Glosario

*Comodato*: convenio por el cual una de las partes cede a la otra un bien no fungible para su utilización durante un lapso determinado y posterior devolución. En el ámbito de la logística, puede aludir al arrendamiento de contenedores o equipamientos.

*Conocimiento de Embarque (C/E)*: instrumento jurídico expedido por un porteador a un consignador, especificando la clase, cuantía y punto de arribo de los artículos trasladados. Opera como comprobante de la mercadería, pacto de transporte y puede fungir como título de dominio

*Desbloques ante empresas navieras*: trámite indispensable para desembargar cargas frente a las corporaciones de transporte marítimo.

*FCL (Carga Completa de Contenedor)*: ocupación total de un contenedor. La expresión se emplea en el ámbito del transporte marítimo para aludir a envíos donde un solo remitente utiliza un contenedor íntegro.

*Gestor de flete internacional*: entidad o persona que coordina el traslado de mercancías de un país a otro, cerciorándose del cumplimiento de todas las normativas y exigencias pertinentes.

*INCOTERMS 2020*: cláusulas de Comercio Internacional instauradas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) para delimitar las obligaciones de compradores y vendedores en transacciones transfronterizas.

*LCL (Carga Parcial de Contenedor)*: ocupación inferior a la de un contenedor íntegro. La expresión se emplea en el ámbito del transporte marítimo para aludir a envíos donde múltiples remitentes comparten el espacio de un contenedor.

*Mundialización e integración financiera*: fenómeno mediante el cual los mercados y economías de distintas naciones se tornan más interrelacionados y enlazados a través del intercambio comercial y la inversión.

## **Introducción**

En el último escalón de formación como estudiante de pregrado en Negocios Internacionales de la Universidad Santo Tomás, la oportunidad de aprendizaje práctico en la empresa Kargoru ha representado un crecimiento profesional que, no solo ha ofrecido un espacio en el mundo laboral sino también, ha sido pertinente y esencial para la aplicación de la teoría académica en los contextos operacionales reales.

Kargoru se distingue por su trayectoria en el campo de la logística y transporte dedicándose como agente en servicios de carga internacional, en donde se destaca su cobertura extensa y capacidad para gestionar envíos a cualquier parte del mundo gracias a su amplia red y ubicación estratégica de socios y agentes.

Coordinar adecuadamente las operaciones ha garantizado que los procesos se hayan llevado a cabo sin contratiempos. Desde el transporte aéreo y marítimo hasta las opciones de almacenamiento y distribución, brindar servicios personalizados adaptados a las necesidades específicas de cada cliente y de los nuevos usuarios, ha sido la función primordial en esta práctica profesional para asegurar una experiencia integral, eficaz y continua en la cadena logística.

Además, desempeñar un papel fundamental y riguroso en la coordinación de operaciones asignadas por la compañía implicó la gestión eficiente de embarques y la tramitación oportuna de liberaciones ante navieras, aerolíneas y/o agentes aduaneros en donde, actuar como un canal de comunicación efectivo entre los diferentes departamentos y partes interesadas, ha garantizado la transparencia y cohesión dentro de la empresa.

La compañía ha sido vanguardista en los avances tecnológicos, por lo que, al participar y aprender de sus sistemas informáticos innovadores, se han optimizado procesos operativos en negociaciones estratégicas para priorizar los intereses de los clientes, contribuyendo no solo en el

éxito de sus empresas sino también, otorgando soluciones digitales efectivas que han favorecido la relación comercial a largo plazo con Kargoru en un mercado globalizado y competitivo.

## **1. Informe de prácticas negocios internacionales**

### **1.1 Justificación**

Las prácticas empresariales han sido el escenario propicio para afianzar y ampliar aquellos conocimientos previos impartidos durante el pregrado haciendo énfasis en la logística. El presente informe se enfoca en la experiencia durante las prácticas empresariales realizadas en la compañía Kargoru, una etapa sumamente importante en el proceso para obtener el título profesional en Negocios Internacionales y también, en los distintos escenarios desempeñando funciones vitales para el correcto funcionamiento de la empresa.

Desempeñar funciones como, realizar registros oportunos de los fletes terrestres ante el RNDC o, cerrar procesos de importación y exportación de manera eficiente no solo contribuyeron a garantizar el cumplimiento efectivo de los requisitos legales y regulatorios sino también, permitieron una mejor gestión de ingresos y egresos durante las reuniones del comité de operaciones.

Sin embargo, a pesar de ser una compañía con varios años de experiencia en el mercado y un amplio número de clientes, enfrentaba desafíos relacionados con retrasos en la liberación de cargas, los que podían extenderse hasta 5 días después de la llegada a cada puerto, ocasionando no solo impactos negativos para los clientes, sino generando costos adicionales y, cuestionando su capacidad y eficiencia para cumplir con los plazos de entrega y mantener su competitividad en el mercado.

En un arduo trabajo mancomunado con los demás integrantes del equipo, se implementaron mejoras significativas y vitales en el proceso de liberación de cargas, reduciendo su tiempo de liberación a tan solo 3 días. Esta reducción ha tenido impactos positivos en los múltiples aspectos operacionales de la empresa. Por una parte, ha sido evidente la disminución de los costos correspondientes al almacenamiento y el manejo de las cargas en puerto, mejorando la rentabilidad de la compañía. Por otro lado, es evidente la eficiencia operativa al agilizar los procesos de recepción, inspección y distribución de las mercancías, permitiendo atender de manera rápida y efectiva las necesidades de cada uno de los usuarios.

En términos generales, resulta pertinente señalar que estas acciones fortalecieron la posición de la empresa en el mercado y han reforzado su reputación como proveedores confiables y eficientes en el sector de la logística y el transporte.

## **1.2 Objetivos**

### ***1.2.1 Objetivo general***

Optimizar la eficiencia y rentabilidad de los procesos logísticos mediante la implementación de soluciones y alternativas adecuadas, desarrollando un seguimiento riguroso de indicadores de rendimiento para la contribución a la maximización de la competitividad y éxito empresarial en el sector logístico de la empresa Kargoru

### ***1.2.2 Objetivos específicos***

Implementar un sistema de trabajo optimizado en la empresa Kargoru para reducir el tiempo promedio y agilizar el proceso de liberación ante las diferentes navieras.

Registrar de manera oportuna los fletes de transportes terrestres de la empresa Kargoru ante el RNDC, estableciendo sistemas de seguimiento en tiempo real.

Establecer indicadores de rendimiento en los procesos logísticos de la empresa Kargoru para analizar la rentabilidad y eficacia de las operaciones identificando áreas de mejora y oportunidades de optimización.

## **2. Perfil de la empresa**

Kargoru, una empresa del grupo Cumbria Holdings, se destaca en el campo de la logística y el transporte, especializándose en servicios de agente de carga internacional. Gracias a su red global de socios y agentes, Kargoru garantiza una amplia cobertura y la capacidad para gestionar envíos a prácticamente cualquier parte del mundo. Esta combinación, junto con su enfoque en la calidad del servicio y la satisfacción del cliente, ha consolidado a Kargoru como la opción preferida para empresas de todos los tamaños que buscan soluciones confiables y efectivas en logística y transporte.

Kargoru brinda una amplia gama de servicios personalizados que satisfacen las necesidades específicas de sus clientes, abarcando transporte aéreo, marítimo y terrestre, así como opciones de almacenamiento y distribución. La empresa sobresale por su habilidad para administrar toda la cadena logística, proporcionando una experiencia integral y continua desde el punto de partida hasta el destino final, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, los términos de negociación INCOTERMS 2020, además de prácticas responsables que van en pro de la sostenibilidad ambiental y el uso de tecnologías limpias, contribuyendo a la reducción de la huella de carbono del comercio internacional.

## **2.1 Razón social de la empresa**

Kargoru S.A.S , sociedad por acciones simplificada

## **2.2 Objeto social de la empresa**

La sociedad tendrá por objeto el desarrollo de las siguientes actividades

Agenciamiento de carga internacional, coordinación y organizar embarques consolidar carga de exportación, coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación, desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior documentos de transporte propios de su actividad.

Adelantar la representación de agencias de carga en el exterior, además podrá realizar dentro del objeto social la importación y exportación de toda clase de mercancías, productos, equipos terminados o sin terminar por cuenta de terceros directamente y en participación con en los y en general el negocio de representación.

También podrá ejercer en u objeto social la adquisición, arrendamiento y/o administración de bodegas patios y presentación de servicios asociados con bodegajes para todo tipo de actividad comercial de entidades públicas o privadas nacionales, y/o internacionales, prestación de servicios logísticos asociados a operaciones de comercio nacional e internacional, transporte en todas sus modalidades, incluyendo multimodal o combina.

Prestación del servicio de operador logístico, desarrollo de actividades, tales como coordinación de operaciones de transporte, prestatarios de diferentes servicios, administración de equipos de montacargas grúas y similares, explotación del comercio de automotores nuevos y usados.

Llevar la representación comercial de otras sociedades nacionales o extranjeras y todas las demás inherentes al desarrollo del objeto social. Adicionalmente, será un intermediario mediante una página web, de compras entre ofertante y demandante, facilitando los procesos de cotización, comunicación, elaboración de presupuestos y cronogramas, estructuración de proyectos, compra, venta, retroalimentación, distribución, fabricación, producción, transporte, nacionalización de mercancías, cotización y consecución de seguros, almacenamiento y todas las actividades desarrolladas con relación a los servicios logísticos. La sociedad podrá participar en procesos de contratación pública de cualquier naturaleza sea de forma individual o mediante asociaciones con otras personas naturales o jurídicas tales como, pero sin limitarse a, consorcios y uniones temporales para el desarrollo de su objeto. Para el desarrollo de su objeto social la sociedad podrá llevar a cabo, en general, todas las operaciones, de cualquier naturaleza que ellas fueren, relacionadas con el objeto mencionado, así como cualesquiera actividades similares, conexas o complementarias o que permitan facilitar o desarrollar el comercio o la industria de la sociedad, tanto en Colombia como en el extranjero. La sociedad podrá desarrollar cualquier actividad lícita en el territorio nacional y en cualquier país extranjero.

### **2.3 Dirección, teléfono, correo electrónico y jefe inmediato a la empresa**

Dirección: Cra 16 A No 78 – 55 Oficina 305, Bogotá D.C

Teléfono: +57 321 301 8673

Correo electrónico: Operaciones12@kargoru.com

Jefe inmediato: Johana Mosquera Hurtado

## **2.4 Estructura organizacional**

En esta parte del informe se encuentra específica misión, visión y el organigrama jerárquico de la empresa Kargoru S.A.S

### ***2.4.1 Misión de la empresa***

- Escrito en Papel

Existimos para facilitar la contratación y gestión de la cadena Logística de Comercio Exterior. Incorporamos tecnología en la industria de Transporte Internacional de Carga utilizando un modelo de negocio basado en Plataforma (Marketplace B2B). Enfocamos nuestros esfuerzos en garantizar procesos altamente efectivos, confiables y transparentes. (Kargoru Colombia, 2024)

### ***2.4.2 Visión de la empresa***

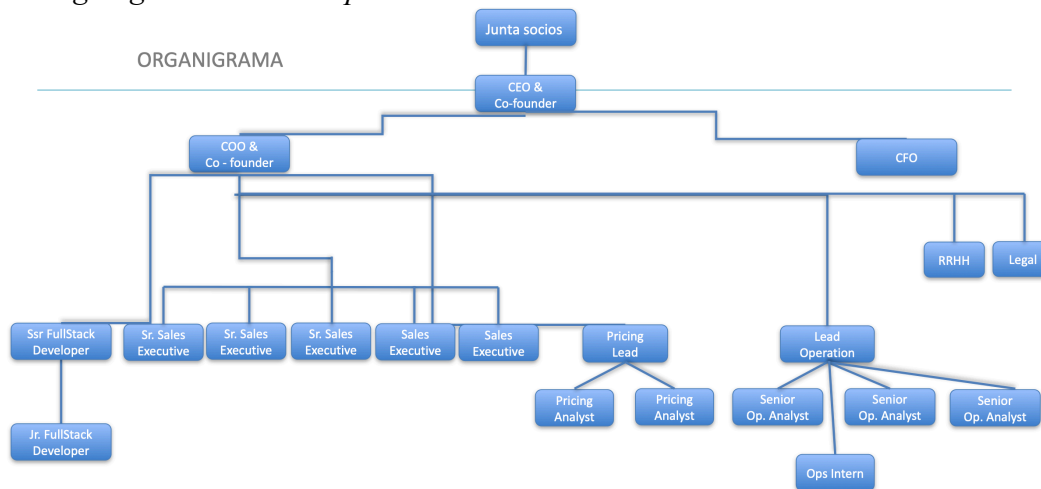
- Escrito en Piedra

Transformar la manera en que se entiende la Logística de Comercio Internacional en Colombia y América Latina (Kargoru Colombia, 2024)

### ***2.4.3 Organigrama de la empresa***

En este organigrama se ilustra la estructura y las conexiones entre los distintos departamentos y posiciones, brinda una visión clara de la estructura organizativa interna de la compañía.

**Figura 1. Organigrama de la compañía**



Tomado de Kargoru S.A.S (2024)

## 2.5 Aspectos económicos

Es importante tener en cuenta que en la empresa influyen diversos factores económicos tanto micro como macroeconómicos que permiten evidenciar el crecimiento y la forma como la empresa enfrenta y mitiga posibles situaciones que suelen intervenir directa o indirectamente en su desempeño frente al mercado, así como la influencia de factores políticos, sociales, económicos y tecnológicos en el desempeño de la operación y financiero.

### 2.5.1 Entorno macroeconómico

El entorno macroeconómico de Kargoru está fuertemente evidenciado por oportunidades y desafíos a nivel comercial, cambiario y político tanto a nivel nacional como internacional que influyen directamente en las operaciones terrestres, marítimas y aéreas además en los tramites de importación y exportación tanto FCL como LCL.

**2.5.1.1 Globalización e integración económica.** Kargoru como agente de carga enfrenta una serie de oportunidades y desafíos dentro de los que se destaca que los mercados cada vez están más conectados y dependientes, con políticas gubernamentales cambiantes y orientadas hacia una liberación económica y un comercio abierto, lo que permite que haya acceso a nuevos clientes alrededor del mundo, lo que impulsará el aumento de importaciones y exportaciones, además de darse una optimización de rutas y mejores puntos de negociación por proveedores logísticos, lo que favorece en el proceso de diversificación como compañía y así mitigar riesgos relacionados con dependencia de algún mercado específico.

### **3. Productos y servicios de la empresa**

La logística efectiva ha sido el motor que ha impulsado el éxito empresarial de Kargoru, la empresa se destaca por ofrecer una solución integral, gestionada por su equipo de trabajo en donde se desarrolla cada etapa del proceso con precisión y eficacia.

Los servicios que ofrece la empresa contienen aspectos sumamente importantes de la cadena de suministro. En el transporte marítimo, gracias a sus sólidas relaciones con las principales navieras en el país, se garantizan tarifas competitivas y tiempos de tránsito asertivos y, en el transporte terrestre, se adapta a las necesidades específicas de cada carga y destino.

Por otra parte, sus instalaciones de almacenamiento, ha implementado tecnologías vanguardistas que garantizan la seguridad e integridad de los productos encomendados durante su estancia. Además, el equipo de gestión de almacenes está capacitado para que los flujos de inventario sean óptimos y se puedan minimizar los tiempos de espera para contribuir con una cadena de suministro ágil y rentable.

Como agente de carga experimentado, asegura que los tramites de carácter aduanero cumplan con todas las regulaciones y restricciones locales e internacionales. También, es una empresa que está al tanto de los cambios de normativas comerciales y aduaneras para garantizar que el despacho se desarrolle sin contratiempos o retrasos innecesarios.

En proyectos especiales que requieran atención personalizada y soluciones a la medida, el equipo de Kargoru trabaja en estrecha colaboración con cada uno de los clientes para desarrollar estrategias logísticas específicas que se adapten a sus necesidades únicas como: envíos de carga sobredimensionada u operaciones logísticas complejas. Es evidente que Kargoru está preparada para enfrentar cualquier desafío.

Por otra parte, ofrece servicios de transporte aéreo ágiles y confiables, asegurando la entrega rápida y efectiva de los productos en cualquier parte del mundo, trabajando con una red global de aerolíneas que proporcionan opciones flexibles y eficientes que se ajustan a los plazos propuestos por los clientes.

Finalmente, Kargoru es consciente de proteger las inversiones hechas por sus clientes. Por tal razón, ofrecen una amplia gama de servicios de seguros, los cuales están diseñados para brindar protección y tranquilidad frente a cualquier eventualidad durante no solo el transporte sino también, el almacenamiento de las mercancías.

### **3.1 Aspectos del mercado de la empresa**

## 4. Cargo y funciones desempeñadas

### 4.1 Cargo desempeñado

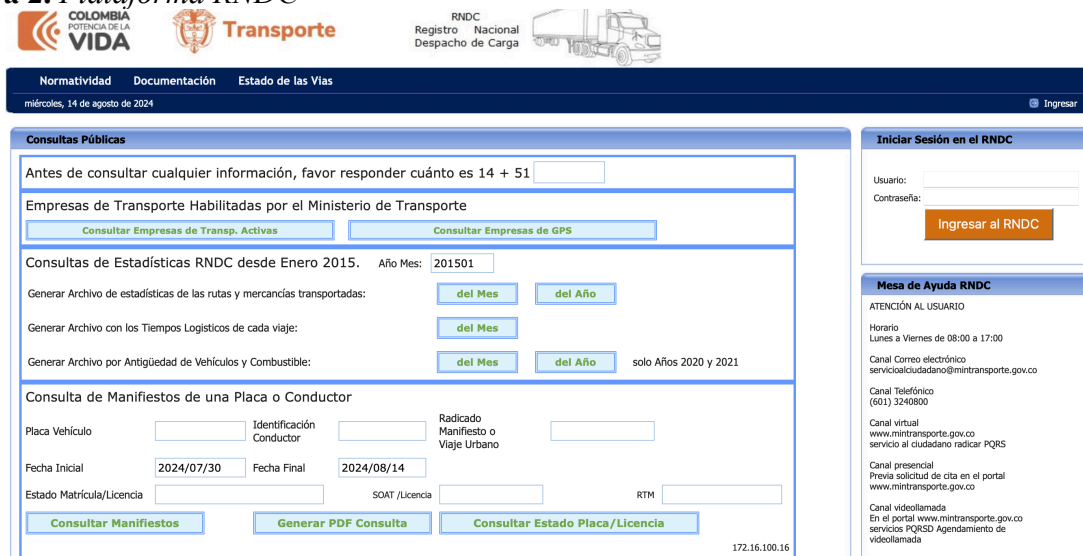
Practicante del área de operaciones de Kargoru S.A.S

### 4.2 Funciones asignadas

#### 4.2.1 Registro ante el RNDC

Esta función radica en registrar cada una de la guías de transportes terrestres en la plataforma del Registro Nacional de Despachos de Carga, con el objetivo de llevar un control sobre cada uno de los despachos por parte del ministerio de transporte , con el valor da cada viaje.

Figura 2. Plataforma RNDC



Tomado de plataforma RNDC (2024)

Representa un cuerpo de carácter informático compuesto por un sistema de registros conectados entre sí, en donde su función principal corresponde a la recepción, validación y

transmisión de aquellos datos provenientes de las diversas operaciones logísticas vinculadas al transporte terrestre de carga en el Territorio Nacional. Es un sistema que no solo se ha encargado de gestionar información de categoría logística, sino también se ha involucrado fundamentalmente en la consolidación de datos para elaborar estadísticas integrales, pertenecientes a la magnitud del transporte público de carga por las carreteras de Colombia.

Sin embargo, la importancia y necesidad del sistema RNDC también está inmersa como un pilar determinante en la toma de decisiones en las políticas públicas del país, otorgando una visión detallada y actualizada de las dinámicas y preferencias de cada sector. Además, proporciona a los entes de control los instrumentos útiles y necesarios para hacer un seguimiento preciso y eficaz en las operaciones de transporte público de carga, para garantizar el efectivo cumplimiento de la normatividad vigente e impulsando prácticas adecuadas y sostenibles en la industria de transporte.

Teniendo en cuenta lo anterior, el RNDC no solo es una herramienta indispensable que promueve la competitividad del sector, contribuye al crecimiento económico y social del país sino también, permite detectar posibles problemas para diseñar estrategias efectivas y óptimas en la cadena logística.

El sistema RNDC ha atravesado una notable transformación desde la resolución 20223040045515, la cual entró en vigor en agosto del año 2023. En este sistema creado hace más de una década, reposaba como objetivo principal, únicamente gestionar las operaciones de carácter logístico de tipo intermunicipal dentro del territorio nacional colombiano.

No obstante, durante los últimos años, el sistema logístico ha atravesado cambios intensos y acelerados. Gracias a la globalización, el desarrollo en los ámbitos tecnológicos y económicos, y la ascendente demanda de transportes de mercancías, se ha propulsado una expansión considerable en las operaciones logísticas a nivel nacional. Por lo tanto, este crecimiento ha

motivado la necesidad de actualizar y amplificar las funcionalidades del sistema RNDC para su correcto uso y adaptación en los nuevos eventos operacionales.

Los módulos dentro del sistema han sido modificados y adaptados para su correcta aplicación en las necesidades del sector logístico. Además, se han realizado mejoras sustanciales optimizando la interfaz de los usuarios e implementado algoritmos para la gestión de datos e informes.

La Resolución que amplió las fuentes de información del RNDC representó un paso fundamental en el proceso de acercamiento y adecuación. En este sentido, no solo se habla de la inclusión de nuevas obligaciones al sistema, sino también se busca la normalización y regulación de actividades logísticas que han resurgido con vigor en el territorio. En otras palabras, el sistema RNDC se ha convertido en una herramienta integra que garantiza la transparencia en las etapas de la cadena de suministro, desde el transporte de carga por carretera hasta la gestión de almacenamiento y centros de distribución.

#### Proceso de registro en el RNDC

Es una parte integral dentro de la operación logística, el cual asegura la transparencia, trazabilidad y cumplimiento de la normatividad vigente en las etapas presentes del transporte de carga por carretera.

Registro de terceros: Para establecer una base de datos integra y precisa de las partes involucradas en la operación logística de transporte de carga, es sumamente necesario registrar los generadores de carga, quienes pueden ser identificados como personas naturales o jurídicas, los cuales solicitan el servicio de transporte de carga y pagan un flete a la empresa de transporte. Además, deben ser registrados propietarios y tenedores de los vehículos y, los conductores. Este

registro permite y garantiza al RNDC una contemplación directa de todos los involucrados que participan en la cadena logística.

Remesa: corresponde al vínculo formal entre generador de carga y la empresa de transporte. En este momento, se reúne la información sobre la mercancía que se transportará, incluyendo detalles como, remitente, destinatario, cantidad y tipología de la carga. Por otra parte, es el generador de carga quien registra el valor del flete en el sistema RNDC. Es importante señalar que los generadores de carga pueden acceder a todas las remesas que las empresas de transporte han registrado en el sistema bajo su número de NIT.

Manifiesto: Cuando la empresa de transporte está lista para hacer efectivo el envío de la mercancía al destinatario final, se debe registrar el manifiesto electrónico de carga en caso de operaciones intermunicipales. Para operaciones de carácter urbano o municipal, se realiza el registro de viaje urbano. Esta documentación es fundamental para autorizar el transporte de la mercancía, en donde se verifica la información del vehículo de transporte, incluyendo el titular, el propietario, el conductor, su licencia y la placa, así como la validez y vigencia del SOAT y la revisión tecno-mecánica.

Cumplido de remesa y manifiesto: una vez la mercancía a llegado a su destinatario, la empresa de transporte tiene la obligación de registrar el cumplimiento de remesa y el manifiesto en el sistema RNDC. Esta acción, tiene un plazo establecido por la normativa para cerrar el ciclo de la operación logística y, garantizar la trazabilidad completa de la mercancía. Si no se cumple, el RNDC puede generar un bloqueo que impida a la empresa de transporte expedir nuevos manifiestos electrónicos de carga.

Generación de la factura XML: Las empresas de transporte deben generar la factura electrónica para cobrar los servicios prestados a los generadores de carga. Esta debe ser creada en

base a las remesas que fueron registradas en el sistema RNDC y deben cumplir con los requisitos establecidos por la DIAN.

Es importante destacar que el termino flete corresponde al precio/costo a favor de transportista por el traslado de bienes y mercancías. Esta cifra es previamente pactada las partes involucradas (transportista y remitente o destinatario) en el proceso logístico.

La determinación del flete está sujeta a factores como distancia que debe recorrer la mercancía, la tipología del producto transportado, las características del medio de transporte seleccionado y elementos externos como condiciones climáticas.

Además, el flete no se limita únicamente al costo por el transporte de la carga, también existen situaciones en las que se pueden incluir servicios adicionales como, embalaje, carga y descarga, almacenamiento temporal y el seguro de la carga, los cuales pueden ser agregados en su precio final, dependiendo las solicitudes del cliente.

**Figura 3.** RNDC PAG



Tomado de plataforma RNDC (2024)

Figura 4. RNDC Consulta de documentos

Tomado de plataforma RNDC (2024)

Figura 5. RNDC Descarga de guías terrestres

IngresoId	Fecha	Tipo Tarifa	ValorTarifa	Mit Empresa	EMPRESA TRANSPORTE	Codigo Usu	Codigo Em	Consecutivo Remesa
11197712	2023/08/15 11:18:54		\$ 0,00	60	TRANSPORTES S.A.	159	0371	010100084213
11186762	2023/08/12 13:55:11		\$ 0,00	30	S.A.	2112	2008	0103020115
11185789	2023/08/12 11:15:20		\$ 0,00	30	S.A.	2112	2008	0103020111
11185573	2023/08/12 10:51:59		\$ 0,00	30	S.A.	2112	2008	0103020110

Tomado de plataforma RNDC (2024)

### Tipos de remesa sistema RNDC

Dentro del sistema, los tipos de remesa tienen relevancia en la gestión eficaz y precisa de las operaciones logísticas, sea a nivel municipal o intermunicipal. No solo son de carácter administrativo, sino también, representan herramientas para optimizar la gestión en la cadena de suministro, cumpliendo con la normativa vigente.

Mercancía consolidada: Corresponde a una solución que permite a las empresas optimizar sus operaciones logísticas en los recorridos municipales e intermunicipales. Es decir, cuando la empresa de transporte realiza múltiples entregas en el mismo recorrido utilizando un solo vehículo, puede consolidar todas estas remesas en una sola. En el RNDC, este proceso es versátil y se simplifica seleccionando el tipo de remesa en una consolidada, en donde se identifica el generador de carga, la empresa de transporte y el destinatario como parte de la última entrega o recorrido del vehículo. Esta figura no reduce únicamente la carga administrativa, sino también permite facilitar la distribución eficiente de la mercancía, sea integrándola a un manifiesto electrónico de carga para operaciones intermunicipales o en un registro de viaje urbano para operaciones dentro de un mismo municipio.

Contenedor cargado: Cuando la carga es transportada dentro de un contenedor, es sumamente necesario registrar esta información ante el RNDC. Este tipo de remesa permite que se garantice la trazabilidad y seguridad de la carga durante su transporte, ya que se documenta de manera precisa la ubicación y naturaleza de la mercancía.

Contenedor vacío: A pesar de no ser tan importante como los anteriores, el registro de contenedores vacíos es necesario para mantener la integridad de la información en el RNDC. Cuando el vehículo transporta un contenedor vacío, sin importar la naturaleza de su trayecto, este registro permite mantener un seguimiento preciso de los activos logísticos y así evitar irregularidades. Por otra parte, esto permite controlar el valor de las operaciones logísticas asociadas con contenedores vacíos, garantizando que se cumplan las tarifas y codificaciones establecidas.

Tipología general: Finalmente, este tipo de remesa ha sido constante den el RNDC desde su inicio, sirviendo como categoría que engloba diversas operaciones logísticas que no entran en

las categorías específicas mencionadas anteriormente. Se adapta a distintos escenarios y contribuye a mantener íntegras las operaciones registradas.

#### Tipos de manifiesto

En el RNDC, los tipos de manifiesto corresponden a instrumentos fundamentales que permiten una gestión logística eficiente y ágil que se adapta a las diversas necesidades del transporte de carga, garantizando la documentación clara de las etapas del proceso logístico y contribuye a la transparencia de la cadena de suministro.

1. Manifiesto de varios viajes en el día: Es una solución que se ha diseñado para aquellos vehículos de transporte de carga que realizan múltiples viajes el mismo día entre un mismo origen y destino. Esto permite que se simplifique el proceso administrativo al consolidar múltiples viajes en una sola documentación, facilitando el seguimiento y control de operaciones en un solo manifiesto.

2. Multi-paradas: Cuando el vehículo de transporte de carga necesita realizar varias paradas en varios lugares a lo largo de la ruta para recoger o dejar mercancía, se recurre al manifiesto multi-parada. Este tipo de manifiesto permite que se anexas las remesas correspondientes a cada parada, otorgando flexibilidad al vehículo para realizar sus operaciones de carga y descarga en diferentes ubicaciones durante el trayecto. Esta modalidad se caracteriza por su utilidad en aquellas rutas con múltiples puntos de entrega o recogida, y permite que la gestión logística sea detallada y adaptada a las necesidades de cada cliente.

3. Ida y regreso (Roundtrip): Este manifiesto se emplea cuando el vehículo parte de una ciudad, realiza su entrega o recogida correspondiente en otra ciudad y retorna a su punto de origen, tanto el inicio como el final del trayecto se encuentran en la misma localidad. Esta modalidad es recurrente en operaciones donde se deben desarrollar entregas y recogidas en diferentes

ubicaciones dentro del mismo radio geográfico. El uso de este manifiesto permite registrar de forma clara y ordenada las etapas del viaje, asegurando una gestión eficiente y completa en la operación logística.

4. General: Este tipo de manifiesto ampara cualquier operación que no esté ajustada a las anteriormente mencionadas. Es flexible porque cubre una amplia variedad de situaciones logísticas y su versatilidad la convierte en una herramienta que se adapta a situaciones particulares o en la gestión de carga y transporte.

En los viajes de carácter urbano, se encuentran dos tipos de registro:

Varios viajes en el día: Este tipo es aplicado cuando el vehículo realiza múltiples viajes dentro de la misma ciudad o municipio en un solo día. Se crea una única remesa y un registro de viaje municipal para gestionar todas las operaciones logísticas de forma eficiente.

General: Abarca cualquier operación de transporte municipal que no se ajuste a la anterior, y es utilizada para amparar el transporte en un viaje único y diferente que puede implicar entrega o recogida de mercancía en una ubicación específica dentro de la misma ciudad.

Es importante destacar que, las obligaciones del RNDC representan aquellos procesos esenciales que las empresas transportadoras de mercancía debidamente registradas en el sistema deben cumplir para garantizar la eficiencia y seguridad de la gestión logística. Estas obligaciones se dividen en dos, municipales e intermunicipales.

Para los viajes de carácter municipal, las empresas deben seguir un proceso específico, en el cual incluyen el solicitar citas en puertos marítimos o fluviales a través del sistema portuario. Esta solicitud es crucial para operaciones de transporte desde zonas urbanas hacia los puertos y se realiza utilizando el número de autorización proporcionado por el RNDC bajo el registro de viaje urbano. Sin este, las empresas no pueden obtener citas en los puertos para la entrega o recogida de

mercancía. Además, si la operación es de carácter intermunicipal, se debe realizar el registro utilizando el número de autorización del manifiesto electrónico de carga.

#### Facturación electrónica

En el contexto del RNDC, la facturación electrónica emerge como un instrumento fundamental y crucial dentro del proceso, en el cual desempeña un rol vital en la transparencia de las transacciones comerciales en el sector del transporte de carga. El tipo de factura 012, señalado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) no solo tiene función de registro del valor de los fletes en el transporte, sino también reúne los servicios adicionales vinculados a la operación logística, en donde se proporciona una visión detallada de los costos que han sido asociados en cada operación.

Este proceso de facturación se divide en dos etapas clave, en las cuales se involucran las empresas de transporte y los generadores de carga, garantizando una gestión integral y coordinada de la información financiera.

**Empresa de transporte:** Corresponde a la fase inicial en donde la empresa tiene la obligación de generar la factura electrónica tipo XML tipo 012 conforme a la normatividad establecida por la DIAN. Cuando ha sido emitida, la factura debe remitirse a la DIAN para su evaluación y aprobación. Después de la revisión, la DIAN devuelve el XML validado, y posteriormente se carga en el sistema RNDC. Este paso señala el fin de la responsabilidad de la empresa de transporte en el proceso de facturación electrónica dentro del RNDC.

**Generador de carga:** Se le brinda la oportunidad para validar la información previamente cargada por la empresa de transporte. El generador de carga puede revisar detenidamente la factura, la remesa asociada y los valores de los fletes. Si todo está en orden, y está de acuerdo con la información suministrada, tiene facultad para cargar el valor de los fletes asignando cantidades

correspondientes a las remesas terrestres de carga inmediatamente en el RNDC. Es importante señalar que la falta de aprovechamiento de esta información por parte del generador de carga no implica bloqueos, contratiempos o interrupciones en el proceso de expedición de registro en el RNDC.

También, es pertinente mencionar sobre quien recae la responsabilidad de generar la remesa o factura cuando se subcontrata un servicio de transporte. En este escenario, si el generador de carga solicita el servicio a una empresa y esta subcontrata a otra, quien genera las remesas, el manifiesto y la factura tipo 012 será la empresa subcontratada, Mientras tanto, la empresa a la que el generador de carga acudió inicialmente, únicamente emitirá una factura tipo 010, cobrando solo por los servicios logísticos al generador de carga en el proceso de operaciones.

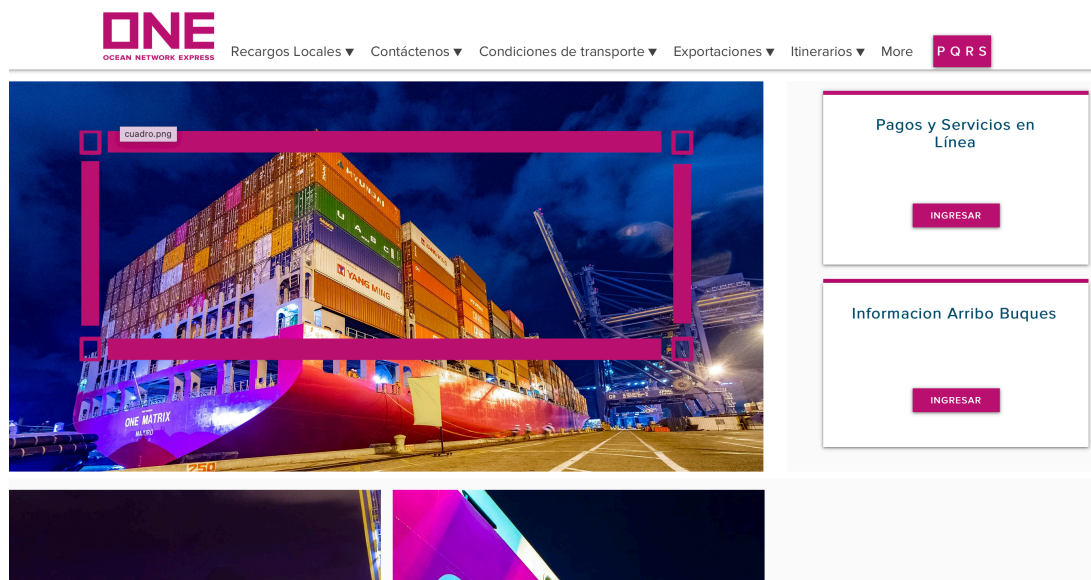
#### ***4.2.2 Liberaciones ante navieras***

El ámbito del transporte marítimo desempeña una función crucial en la cadena de abastecimiento global, facilitando el intercambio de mercancías a nivel internacional. Históricamente, este sector ha estado sujeto a normativas nacionales e internacionales que, en muchas ocasiones, han restringido su eficacia y competitividad. Ante esta situación, la implementación de la liberalización naviera surge como una medida estratégica para potenciar la eficacia operativa y fomentar una competencia equitativa en el mercado.

La liberalización no solo promete ventajas económicas directas para los operadores de transporte marítimo, sino que también tiene el potencial de impactar positivamente en las economías tanto nacionales como internacionales. Al disminuir los costos de transporte y aumentar la eficiencia, los productos pueden ser ofrecidos a precios más competitivos a nivel global, lo cual resulta beneficioso tanto para consumidores como para productores.

Las navieras manejan un aserie de costos de transporte y gastos en destino los cuales el operador de la carga está obligado a pagar para que la mercancía pueda continuar con el proceso de nacionalización y de este modo pueda circular en el territorio aduanero nacional, evitando así el represamiento en puerto que genera pago de gastos extra debido a las demoras en el trámite de liberación.

**Figura 6.** *Pagina naviera ONE*



Tomado de: Página ONE (2024)

Un ejemplo claro es la naviera ONE ( Ocean Networking Express), que nace de la fusión de tres de las principales navieras japonesas MOL (Mitsui OSK Lines), NYK (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) y K Line (Kawasaki Kisen Kaisha), inició a operar el 1 de abril de 2018, desde ese momento su crecimiento ha sido notable posicionándose como la sexta a nivel mundial con una cuota de mercado del 6.9%

Es importante destacar que en el proceso de liberación lo principal a tener en cuenta para liberar una carga es que esta cuenta con emisión en origen ya que al momento de que va arribar la

motonave y no hay emisión la naviera no permite continuar con el proceso de nacionalización, por ende tres días antes de fecha de arribo se inicia el proceso ante la página de la naviera.

Es necesario realizar el pago de las facturas correspondientes a emisión en destino, que permite liberar la carga tal como se evidencia a continuación, cada factura está enlazado a un número de BL que permite identificar el proceso ante la naviera

Figura 7. Factura emisión



**CIA TRANSPORTADORA S.A.S.**  
 NIT : 860.006.765 - 3  
 CARRERA 2 No. 2 - 13 EDIFICIO CIATRANSPORTADORA  
 BUENAVENTURA - COLOMBIA  
 287950  
 FACTURAELECTRONICA@CIATRANSPORTADORA.COM  
 Responsable de IVA - Socio subinscribirse  
 Actividad Económica 529 Tarifa 10.00  
 Automotenedor de rema



Item	NombreDelProducto	DescripcionDelMovimiento	Cant	V. Unit	Valor Total	CambioDell
1	COBRO EMISION BL ORIGINAL	MN MSC GENOVA V0419E	1.00	204.727.00	204.727.00	0.00
<b>Total Items 1</b>					<b>Total Bruto</b>	204.727.00
					<b>IVA 19%</b>	38.908.13
					<b>Total a Pagar</b>	<b>\$ 243.625.13</b>

**CONDICION DE PAGO**  
 Credito Pago Inmediato Transferencia Crédito Bancario 243.625.13 Cuota 1 Vence el 2024-06-28

**VALOR EN LETRAS**  
 Dientes Cuarenta Y Tres Mil Seiscientos Veinticinco Pesos Mote Con 13/100

**OBSERVACIONES**  
 BL  
 ONEYSPE77151800  
 USD 49 + IVA  
 T.P.\$ 4178.10

KAR7793-4881 INACRIL S A P

**FACTURA ELECTRONICA DE VENTA BUN FEFC 26274**  
 Fecha y Hora de Factura  
 Generación 2024-06-26 11:08:49  
 Expedición 2024-06-26 11:07:50  
 Vencimiento 2024-06-28

Firma Elaborado por : CLAUDIA HERNAND  
 ICA BUN 100XBL - ANEXAR EN EL PAGO CERTIFICADO DE RTE ICA O IVA JAIRO.LARROTTA@CIATRANSPORTADORA.COM

Firma Recibido

A esta factura de venta aplican las normas relativas a la letra de cambio (artículo 5 Ley 1231 de 2008). Con esta el Comprador declara haber recibido real y materialmente las mercancías o prestación de servicios descritos en este título - Valor Resolución y/o Autorización de facturación No. 187469490223 aprobado en 2024-04-24 vigente 24 Meses, prefijo FEFC desde el número 25001 al 30000

ORIGINAL

Página : 1 de 1

Tomado de: CIA TRANSPORTADORA (2024)

El "cobro por la emisión del conocimiento de embarque original" es el gasto que se aplica por la elaboración y emisión del documento físico conocido como Bill of Lading (B/L) original en el transporte marítimo. Este documento es fundamental porque funciona como recibo de las mercancías, contrato de transporte y título de propiedad en ciertos casos. La tarifa abarca los costos de redacción, impresión y entrega del B/L original, que es necesario para retirar la carga en el puerto de destino y cumplir con las normativas aduaneras y comerciales internacionales en este





Dismounting :\*

Se refiere al procedimiento de desensamblar componentes adicionales o ajustes provisionales efectuados en un contenedor antes de su despacho. Esto garantiza que el contenedor se ajuste a las regulaciones y exigencias de seguridad antes de ser reutilizado.

Limpieza y Adecuación del Contenedor:

Consiste en la limpieza minuciosa, tanto en el interior como en el exterior del contenedor, para asegurar que esté libre de desechos y cumpla con las normativas sanitarias y de seguridad. Esta preparación es fundamental para la carga segura y eficaz de productos en el comercio internacional.

además, es importante realizar el pago de depósitos ya que sin este rubro sería imposible que la operación se lleve a cabo, este es reembolsado a la cuenta de la compañía después de que el contenedor es devuelto en condiciones óptimas.

Una vez esta todo lo anterior ok en la página de la naviera se descarga el comodato y queda a disposición para entrega en puerto a la transportadora terrestre encargada después del proceso de nacionalización.

#### ***4.2.3 Cierres de operaciones***

La logística internacional abarca la planificación, gestión y control del flujo de bienes, servicios e información entre puntos de origen y destino a través de fronteras internacionales. Sus elementos clave incluyen transporte, almacenamiento, distribución, documentación, regulaciones, seguros, gestión de riesgos y tecnología de la información.

Este proceso es fundamental para las empresas de agentes de carga, optimizando costos, asegurando el cumplimiento normativo y facilitando la expansión a nuevos mercados. La logística

internacional y el cierre de operaciones son procesos interrelacionados que garantizan la eficiencia, transparencia y rentabilidad de estas empresas.

El cierre de operaciones es el proceso final de las actividades comerciales y logísticas en una transacción internacional específica. Implica la verificación de documentos, finalización de pagos, aseguramiento de la entrega de bienes o servicios y confirmación del cumplimiento de obligaciones contractuales. Sus actividades clave incluyen la documentación de facturas, medición del margen de beneficio, control de flujos de caja y verificación contable y legal.

En Kargoru, el cierre de operaciones adquiere una importancia particular debido a la complejidad de la logística internacional. Garantiza el cumplimiento contractual, facilita la gestión de recursos financieros y logísticos, y permite la adaptación al cambio en el mercado, mejorando la competitividad de la empresa. Este proceso asegura que todos los aspectos de la transacción se han gestionado adecuadamente, sin dejar pendientes cuestiones legales o financieras.

La siguiente imagen presenta un extracto de una tabla de cierre de operaciones para el número KAR7791, que detalla diversas transacciones relacionadas con servicios logísticos y de transporte internacional. Este documento es fundamental para el análisis financiero y operativo de la empresa dedicada a la logística internacional.

**Figura 10. Cierre de operaciones**

NUMERO KAR	NO FACTURA	NOMBRE	FECHA	DEBITOS	CREDITOS	DESCRIPCION
KAR7791	FEV2219	PRODUCTOS ALIMENTICIOS FRITOMIX S.A.S	08/07/2024	\$	35.478.552	FLETE INTERNACIONAL
KAR7791	FEV 2221	PRODUCTOS ALIMENTICIOS FRITOMIX S.A.S	09/07/2024	\$	7.915.696	GASTOS PORTUARIOS
KAR7791	FEV2223	PRODUCTOS ALIMENTICIOS FRITOMIX S.A.S	09/07/2024	\$	75.061.00	LIMPIEZA
KAR7791	APR-71871	GERLEINCO	28/09/2024	\$	186.324.00	SERVICIOS 40 USD *4158 1 TRM
KAR7791	MERHM240514551	RH SHIPPING	19/06/2024	\$	22.182.912.96	FLETE INTERNACIONAL 5408 USD *4101.87 TRM
KAR7791	CONA223637	CONALCA	05/07/2024	COP	3.150.000	TRANSPORTE TERRESTRE
KAR7791	FAC 104937	MOVE	02/07/2024	COP	4.135.302	AGENCIAMIENTO DE ADUANAS
KAR7791	B003-37197	ROLCO YANG MING	17/06/2024	COP	888.431	GASTOS EN DESTINO
KAR7791	B003-37122	ROLCO YANG MING	19/06/2024	COP	205.094	EMISION BL
KAR7791	B003-37786	ROLCO YANG MING	08/07/2024	COP	75.061	LAVADO DE CONTENEDOR
KAR7791	POL208591	CHUBB	03/07/2024	COP	673.740	SEGURO
KAR7791						
KAR7791						
NOTA: Si necesita incluir más conceptos usar las celdas ocultas (filas 11 a 26)				COP 31,476,865	COP 41,469,309	
TOTAL EGRESOS		COP 31.476.865				
TOTAL INGRESOS		COP 41.469.309				
MARGEN BRUTO	\$	9.992.444.04				
% DE MARGEN		24.10%				

Tomado de: Drive facturas Kargoru (2024)

A partir de la información proporcionada se analizan diversos aspectos:

1. Naturaleza de la operación: Se trata de una importación de productos alimenticios de la empresa FRITOMIX S.A.S.
2. Servicios involucrados: La operación incluye flete internacional, gastos portuarios, limpieza, transporte terrestre, agenciamiento de aduanas, gastos en destino, emisión BL, lavado de contenedor y seguro.
3. Costos e ingresos: Se observan débitos (costos) por un total de COP 31,476,865 y créditos (ingresos) por COP 41,469,309.
4. Margen de ganancia: El margen bruto de la operación es de \$9,992,444.04, lo que representa un 24.10% sobre los ingresos.
5. Proveedores involucrados: Se identifican varios proveedores de servicios como RH SHIPPING, CONALCA, MOVE, y CHUBB, entre otros.
6. Periodo de la operación: Las transacciones se extienden desde el 28/06/2024 hasta el 09/07/2024, indicando la duración aproximada del proceso logístico.
7. Moneda de operación: Aunque la mayoría de los valores están en pesos colombianos (COP), se mencionan algunos montos en dólares estadounidenses (USD), sugiriendo una operación internacional.

En la siguiente sección, se exhiben las facturas que respaldan el cierre de operaciones, las facturas anexas describen los distintos servicios implicados en el proceso, desde los gastos en origen hasta los costos en destino, abarcando fletes internacionales y medidas de protección de carga. Cada factura no solo refleja los aspectos financieros de la operación, sino que también proporciona información crucial sobre la naturaleza de los servicios prestados, las partes implicadas y las consideraciones legales y fiscales pertinentes. El análisis de estos documentos

ofrece una visión integral de la complejidad y el alcance de las operaciones de comercio exterior realizadas.

Figura 11. Factura Kargoru

The image shows a detailed invoice from Kargoru S.A.S. The header includes the company logo, name, and contact information. The invoice is for 'PRODUCTOS ALIMENTICIOS FRITOMIX S.A.S.' and is an electronic sales invoice (Factura electrónica de venta No. FEV 2219). It lists four items with their descriptions, net values, and taxes. The total amount is 8,083.89 USD. The invoice also includes a QR code, a date of issue (08/07/2024), and a reference to the purchase order (KAR1791).

Item	Descripción	V. Bruto USD	V. Bruto COP	Valor Impcto. Ret. USD	Valor Impcto. Ret. COP	V. Total USD	V. Total COP
1	Gastos En Destino - FCL - Ing Propios	500.00	2.151.865.00	20.00	84.074.40	576.00	2.417.139.00
2	Protección A La Carga - Ing Propios	299.03	1.257.058.39	11.96	50.276.49	343.89	1.445.617.27
3	Flete Internacional - FCL - Ing Para Terceros	1,620.00	6,810,026.40	0.00	0.00	1,620.00	6,810,026.40
4	Gastos En Origen - FCL - Ing Para Terceros	5,545.00	23,309,627.40	0.00	0.00	5,545.00	23,309,627.40

**TOTALES**

	USD	COP
Total Bruto	7,964.03	33,478,552.19
IVA 19%	151.82	636,208.77
Retención 4%	31.96	134,350.89
<b>Total a Pagar</b>	<b>8,083.89</b>	<b>33,962,410.07</b>

**Observaciones:**  
 KAR1791-ID4878-#PRODUCTOS ALIMENTICIOS FRITOMIX S.A.S/EXW SAN JUAN DEL RIO-BUENAVENTURA /ITX40 HC HBLMERHM240514551-01  
 Por favor consignar en la Cuenta Corriente No. 014378707 Banco De Bogotá a nombre de Kargoru Sas (Revisar adjunto certificaciones bancarias) Y enviar soporte del pago al correo Cartera@kargoru.com, junto con la liquidación del pago se es en dólares.  
**IMPORTANTE:** Aplicar retención 9.66 y retención 15% si es su caso, recuerde que solo se aplica a los Ingresos Propios  
 Por favor no practicar ningún tipo de retención sobre los ingresos para terceros \*\*\*\* Para realizar sus pagos por favor liquidar la factura con la TRM que sea mayor entre la TRM de la fecha de pago -150 pesos y la TRM de referencia de la factura

Tomado de: Drive facturas Kargoru (2024)

Esta factura detalla los costos relacionados con una operación de importación o exportación internacional, utilizando un contenedor completo (FCL - Full Container Load).

- a) Gastos en destino (USD 500): Costos generados en el país receptor de la mercancía.
- b) Protección a la carga (USD 299.03): Seguro o medidas de seguridad para la mercancía.
- c) Flete internacional (USD 1,620): Costo del transporte principal, posiblemente marítimo.
- d) Gastos en origen (USD 5,545): Costos originados en el país de salida de la mercancía.

La factura distingue entre "Ingresos Propios" e "Ingresos Para Terceros", indicando que Kargoru actúa como intermediario para ciertos servicios.

Relevancia de la facturación en el cierre de operaciones:

- Documenta los costos totales de la operación logística.
- Sirve como soporte contable y fiscal para ambas empresas.
- Permite el seguimiento de gastos por categoría (origen, destino, flete, seguridad).
- Facilita la liquidación final de la operación de comercio exterior.

Figura 12. Factura flete internacional

R.H. SHIPPING & CHARTERING		FACTURA						
AV. PABLO DE LA REFORMA 233 PISO 19 COL. NARVAJES, DELIA GUATEMEX MÉXICO, CIUDAD DE MÉXICO, MÉXICO TEL: 55 5245 8200 R.F.C.: RHNH240514S REGIMEN FISCAL: 616 - General de Ley Personas Morales		Fecha: MEX Folio: 88219 FOLIO FISCAL: 7670002307-007-001-004-00000073 TIPO DE COMPROBANTE: (1 - INGRESO)						
<b>EMBAUCADOR /SHIPPER</b> KERRY INGREDIENTS (DE MEXICO) CARE PAN TRAP SALAMANCA KM 11.2 TRAMO TRAPIATO-SALAMANCA SN TRAPIATO GUANAJUATO MEXICO		FECHA DE EMISIÓN / DATE: 2024-06-19T10:46:57 FECHA Y HORA DE CERTIFICACIÓN: 2024-06-19T12:47:48 LUGAR DE EXPEDICIÓN: 06600 REFERENCIA: MEXHM240514S51 PO NUMBER						
<b>CONSIGNATARIO / CONSIGNEE</b> PRODUCTOS ALIMENTICIOS FRITOMEX S.A.S VÍA EL GUAYARDO BG LT 3 / NIT. 300931199-6 QUIBDO COLOMBIA		FACTURADO A / INVOICE TO KARGORU S.A.S. CARRETERA 16A NO. 78-85 OF. 305 / TAX. ID. 901.283.88 - 0 DC 0000 COLOMBIA R.F.C.: KEXK0101000 USO DE CFDI: 601 - Sin efectos fiscales REGIMEN FISCAL: 616 - Sin obligaciones fiscales						
ETD / ETA DEPARTURE: 11/06/2024 - ARRIVAL: 10/06/2024	SUE DATE 10/07/2024	FLETE / FREIGHT TERMS C / ESW						
NAVYERA / SOCIO YANGMING MARINE TRANSPORT CO W093	RAYOF / VLS / WORLD / FLT MEX / PANAMA YNYAL57108830	VESSEL / NAME MEXHM240514S51-01						
PLACE OF RECEIPT SAN JUAN DEL RIO	PTO DE ORIGIN / PORT OF ORIGIN MANZANILLO, MEX	AGENCIA / CUSTOM HOUSE BUENAVENTURA						
DESTINO / DESTINATION BUENAVENTURA	VENDEDOR KARGORU S.A.S.	OPERATIVO SALGADO ROMAN RICARDO						
MARCA Y No. / MARKS 23	BULTOS / PCS 23	CONTENEDOR / CONTYNT SAZONADORES	PESO BRUTO GROSS WEIGHT 21,737.00KG					
DATOS GENERALES DEL COMPROBANTE								
MONEDA: USD TIPO DE CAMBIO: 18.54 METODO DE PAGO: PAGO - Pago en parcelables o diferido. FORMA DE PAGO: 99 - Por definir								
CLAVE DE SERVICIOS	CANTIDAD	CLAVE UNIDAD	UNIDAD	DESCRIPCION	VALOR UNITARIO	IMPORTE	IMPUESTO	IMPORTE
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	PEQUEÑOS CARGOS P/RECOLECCION	3,262.00		002 - IVA 0.00	3,262.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	CONTAINER CLEANING FEE P/ENCUBRO POR UNIFICACION DE CONTENEDORES	290.00		002 - IVA 0.00	290.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	OCEANFREIGHT/FLETE MARITIMO	176.00		002 - IVA 0.00	176.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	CONTAINER PREMIUM P/CONTAINER	100.00		002 - IVA 0.00	100.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	CUSTOMS CLEARANCE CHARGES	300.00		002 - IVA 0.00	300.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	DOCUMENTATION FEE	75.00		002 - IVA 0.00	75.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	IMP. FEE P/PLATA DE TRANSFERENCIA DE MONEDA	25.00		002 - IVA 0.00	25.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	VERGERS GROSS MARK P/ENCUBRO GROSS	100.00		002 - IVA 0.00	100.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	PORT CHARGES/GASTOS PORTUARIOS	100.00		002 - IVA 0.00	100.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	PROFIT SHARE/GANANCIA CORPORATIVA	50.00		002 - IVA 0.00	50.00
76141001	1	646	UNIDAD DE SERVICIO	ADMINISTRATION FEE P/ENCUBRO ADMINISTRATIVO	50.00		002 - IVA 0.00	50.00
IMPORTE CON LETRA: CINCO MIL CUATROCIENTOS OCHO DOLARES 00/100 U.S.Curr.						SUBTOTAL IVA 5,408.00	REFERENCION IVA TOTAL FACTURA 5,408.00	
OBSERVACIONES / REMARKS:								

Tomado de: Drive facturas Kargoru (2024)

La factura emitida por R.H. Shipping & Chartering S.A. de C.V. detalla una operación de envío internacional de mercancías entre México y Colombia. El documento incluye información esencial para el cierre de operaciones:

- Datos de identificación: Número de factura, fecha de emisión y folio fiscal.
- Información del cliente: Productos Alimenticios Richota S.A. en Bogotá, Colombia.
- Detalles del envío: Origen en San Juan, Puerto Rico; destino en Barranquilla, Colombia.
- Características de la carga: Contenedor ABC1234, peso y volumen especificados.

5. Desglose de costos: Incluye flete internacional, manejo de carga, seguro, almacenaje, despacho aduanal y transporte terrestre.
6. Monto total: 5,480.00 USD.
7. Términos de pago: Transferencia electrónica, neto a 30 días.

Este documento es fundamental al realizar el cierre de operaciones por las siguientes razones:

Cumple con requisitos legales y fiscales.

Sirve como registro contable para auditorías.

Proporciona transparencia en la transacción comercial.

Documenta el cierre de la operación logística.

Puede utilizarse como referencia para reclamos de seguros si fuera necesario.

La factura presenta de manera clara y detallada toda la información relevante, facilitando la verificación y seguimiento de la transacción entre las partes involucradas.





salvaguardar la integridad operativa, optimizar los procesos de auditoría y proporcionar un fundamento sólido para la toma de decisiones estratégicas en el contexto del comercio global.

#### ***4.2.4 Vinculación ante terminales portuarias Cartagena y Buenaventura***

El intercambio internacional de mercancías y prestaciones constituye un pilar esencial para la economía planetaria. Propicia el trueque de artículos y asistencias entre naciones, coadyuvando al desarrollo financiero, la generación de plazas laborales y la difusión de adelantos técnicos. Las transacciones de intercambio foráneo conllevan una cadena de procedimientos intrincados que demandan la sincronización y el respaldo mutuo de múltiples organismos, tanto gubernamentales como particulares. Un aspecto neurálgico de estas transacciones es la apropiada conexión de los usuarios con los embarcaderos y las oficinas aduanales.

La nación colombiana, con su posicionamiento táctico y accesibilidad a los mares Caribe y del Sur, dispone de significativos embarcaderos en las urbes de Buenaventura y Cartagena. Estos puertos son cruciales para el intercambio internacional del país, gestionando una porción sustancial del flujo de importaciones y exportaciones. La adecuada vinculación de los usuarios a estos embarcaderos resulta vital para garantizar que las faenas de carga y descarga se ejecuten de manera productiva, resguardada y en consonancia con las disposiciones jurídicas.

La conexión de usuarios a los embarcaderos y oficinas aduanales constituye un proceso cardinal por diversas razones:

**Productividad Operacional:** Asegura que todos los partícipes involucrados en el intercambio foráneo (remitentes, destinatarios, intermediarios de flete, autoridades portuarias y aduaneras) estén debidamente inscritos y facultados para operar. Esto aminora las dilaciones y potencia el flujo de artículos.

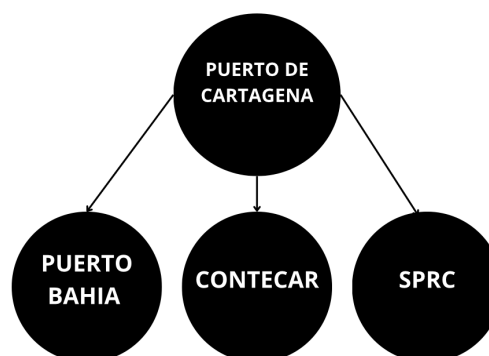
**Acatamiento Reglamentario:** Certifica que las transacciones se ajusten a las leyes y normativas locales e internacionales. La vinculación apropiada facilita la constatación y el control aduanero, previniendo actividades ilícitas como el contrabando y la evasión tributaria.

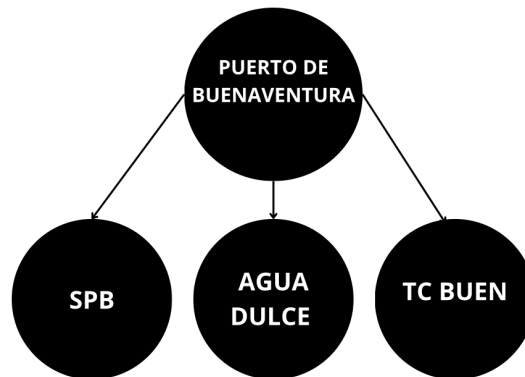
**Salvaguardia:** Acrecienta la protección en los embarcaderos al garantizar que únicamente las entidades autorizadas puedan operar. Esto abarca la implementación de medidas de seguridad tangible y documental para resguardar las mercancías y las instalaciones portuarias.

**Diafanidad:** Fomenta la claridad en las transacciones comerciales al mantener registros minuciosos de todas las operaciones y actores implicados. Esto propicia la rastreabilidad y la fiscalización de las transacciones de intercambio foráneo.

**Agilización del Comercio:** Simplifica los trámites administrativos y burocráticos, disminuyendo los costos y el lapso asociado con las operaciones de importación y exportación. Una vinculación eficaz mejora la competitividad de las empresas en el mercado global.

**Figura 15.** *Puerto de Cartagena*



**Figura 16.** *Puerto de Buenaventura*

El intercambio internacional de mercancías y prestaciones constituye un pilar esencial para la economía planetaria. Propicia el trueque de artículos y asistencias entre naciones, coadyuvando al desarrollo financiero, la generación de plazas laborales y la difusión de adelantos técnicos. Las transacciones de intercambio foráneo conllevan una cadena de procedimientos intrincados que demandan la sincronización y el respaldo mutuo de múltiples organismos, tanto gubernamentales como particulares. Un aspecto neurálgico de estas transacciones es la apropiada conexión de los usuarios con los embarcaderos y las oficinas aduanales.

La nación colombiana, con su posicionamiento táctico y accesibilidad a los mares Caribe y del Sur, dispone de significativos embarcaderos en las urbes de Buenaventura y Cartagena. Estos puertos son cruciales para el intercambio internacional del país, gestionando una porción sustancial del flujo de importaciones y exportaciones. La adecuada vinculación de los usuarios a estos embarcaderos resulta vital para garantizar que las faenas de carga y descarga se ejecuten de manera productiva, resguardada y en consonancia con las disposiciones jurídicas.

#### Trascendencia de la Conexión de Usuarios a los Embarcaderos

La conexión de usuarios a los embarcaderos y oficinas aduanales constituye un proceso cardinal por diversas razones:

Productividad Operacional: Asegura que todos los partícipes involucrados en el intercambio foráneo (remitentes, destinatarios, intermediarios de flete, autoridades portuarias y aduaneras) estén debidamente inscritos y facultados para operar. Esto aminora las dilaciones y potencia el flujo de artículos.

Acatamiento Reglamentario: Certifica que las transacciones se ajusten a las leyes y normativas locales e internacionales. La vinculación apropiada facilita la constatación y el control aduanero, previniendo actividades ilícitas como el contrabando y la evasión tributaria.

Salvaguardia: Acrecienta la protección en los embarcaderos al garantizar que únicamente las entidades autorizadas puedan operar. Esto abarca la implementación de medidas de seguridad tangible y documental para resguardar las mercancías y las instalaciones portuarias.

Diafanidad: Fomenta la claridad en las transacciones comerciales al mantener registros minuciosos de todas las operaciones y actores implicados. Esto propicia la rastreabilidad y la fiscalización de las transacciones de intercambio foráneo.

Agilización del Comercio: Simplifica los trámites administrativos y burocráticos, disminuyendo los costos y el lapso asociado con las operaciones de importación y exportación. Una vinculación eficaz mejora la competitividad de las empresas en el mercado global.

La Disposición 0046 de 2019, en su cláusula 75, instaura la exigencia para los Representantes Aduaneros de instaurar dispositivos de supervisión que aseguren un vínculo diáfano con sus usuarios. En este marco, resulta primordial que los representantes efectúen inspecciones a sus clientes para corroborar la data proporcionada. Esto es vital para salvaguardar la probidad y la legalidad de las gestiones aduaneras, y para precaver cualquier tipo de anomalía o engaño que pudiera emerger en el proceso de enlace de entidades ante puertos y entes aduaneros.

Durante estas inspecciones, los Representantes Aduaneros deben requerir y preservar una serie de escritos específicos que son imprescindibles para verificar el acatamiento de las normativas aduaneras, tal como se pormenoriza en el apartado 2 de la cláusula 50 del Edicto 1165 del 2 de julio de 2019. Estos escritos pueden abarcar registros de importación y exportación, acreditaciones fiscales, y otros documentos mercantiles pertinentes. La custodia adecuada de esta documentación no solo garantiza que las operaciones sean cristalinas y lícitas, sino que también resguarda a las entidades de posibles sanciones y penalizaciones.

Para los aprendices de transacciones internacionales, como es tu situación, es crucial comprender la trascendencia de estos dispositivos de supervisión y la constatación documental. Intervenir en la revisión y custodia de la documentación requerida no solo asegura el cumplimiento normativo, sino que también promueve la credibilidad y la nitidez en las relaciones con los usuarios. Al respaldar el proceso de enlace de entidades ante entes aduaneros y clientes, estás contribuyendo de manera directa a la integridad del intercambio internacional y asegurando que todas las partes involucradas operen dentro de un marco jurídico y traslúcido.

## **5. Marco normativo**

El decreto 1165 de 2019 norma múltiples facetas del manejo transfronterizo de mercancías, abarcando los protocolos aduanales, la manifestación de importación y exportación de bienes, así como la instauración de salvaguardias en el circuito de aprovisionamiento. Este entramado jurídico garantiza que las entidades como Kargoru funcionen de manera lícita y productiva, agilizando el intercambio mercantil y fomentando la perdurabilidad.

Este compendio regulatorio administra diversos elementos de la gestión logística internacional, incluyendo las formalidades en las aduanas, la declaratoria de ingreso y egreso de

productos, y la implementación de precauciones en la red de abastecimiento. Dicho marco de disposiciones asegura que las corporaciones del calibre de Kargoru operen conforme a derecho y con óptima eficacia, propiciando la fluidez comercial y promoviendo la viabilidad a largo plazo.

El Estatuto 1165 de 2019 rige numerosos aspectos del manejo de la cadena de suministro global, contemplando los trámites en las fronteras, la notificación de importaciones y exportaciones, y el establecimiento de resguardos en el flujo de mercaderías. Esta estructura normativa certifica que las firmas como Kargoru desempeñen sus funciones de manera reglamentaria y eficiente, facilitando las transacciones internacionales y abogando por la continuidad. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2019)

El decreto 1165 delimita y regula las funciones de los gestores de intercambio internacional, abarcando intermediarios de flete, porteadores, almacenes autorizados y usuarios aduaneros constantes. Kargoru ha de cerciorarse de estar debidamente inscrita y facultada como gestor de intercambio internacional. Para desempeñarse como intermediario de carga transfronterizo, la entidad debe satisfacer las estipulaciones de solidez financiera, aptitud operacional y trayectoria. Esto conlleva la presentación de avales y el mantenimiento de registros vigentes ante el Ente Fiscal y Aduanero Nacional (DIAN).

En cuanto a los protocolos aduanales, la Ordenanza establece que todo bien internado o externado debe ser declarado ante la DIAN empleando los formularios y sistemas digitales designados. Kargoru debe asegurar la exactitud y puntualidad en la presentación de estas manifestaciones. Los protocolos para la liberación de mercaderías incluyen el escrutinio aduanal, el alzamiento y la liquidación de gravámenes aduaneros. La empresa debe orquestar estos procedimientos para garantizar la liberación célere y eficaz de los bienes. Asimismo, la Ordenanza norma diversos sistemas aduanales, como importación definitiva, exportación definitiva, tránsito

aduanero y zonas francas. Kargoru debe elegir y administrar apropiadamente el sistema aduanal aplicable a cada operación logística.

La supervisión y fiscalización son aspectos cruciales de la Ordenanza. La DIAN posee la potestad de efectuar revisiones y auditorías a las operaciones de intercambio internacional para verificar el acatamiento de las normativas aduanales. Kargoru debe estar presta a colaborar con estas revisiones y conservar registros precisos y exhaustivos. Además, la Ordenanza instaura penalizaciones y gravámenes por transgresiones aduanales, como la infravaloración de mercaderías, el contrabando y la documentación inexacta. La empresa debe implementar controles internos para prevenir estas transgresiones y cumplir con las regulaciones.

Para la agilización del intercambio, se ha establecido el Portal Único de Intercambio Internacional (VUCE), una plataforma digital que centraliza los trámites de intercambio internacional. Kargoru debe utilizar esta herramienta para acelerar la gestión de permisos, licencias y certificaciones necesarias para la importación y exportación de mercaderías. Adicionalmente, la Ordenanza fomenta la acreditación de Operadores Económicos Autorizados (OEA), que ofrece ventajas como liberaciones más veloces y disminución de revisiones. Kargoru debe contemplar la obtención de esta acreditación para optimizar su eficacia operacional.

Finalmente, en materia de seguridad y sostenibilidad, Kargoru debe implementar medidas de resguardo para proteger las mercaderías durante el traslado y almacenamiento, conforme a las disposiciones de la Ordenanza. Esto incluye controles de acceso, vigilancia y monitoreo de las operaciones logísticas. La Ordenanza también enfatiza la relevancia de la sostenibilidad ambiental en las operaciones de intercambio internacional. Por ello, Kargoru debe adoptar prácticas sostenibles y cumplir con las regulaciones ambientales para minimizar el impacto ecológico de sus actividades logísticas.

## **6. Plan de mejora**

El objetivo principal es dinamizar la liberación de las cargas, acotándolo a un período no superior a un día después de su arribo a las terminales marítimas, midiendo así la eficiencia operativa. Para concretar esta aspiración, se torna imperativo la confección de un manual que compile toda la información vital para efectuar el procedimiento de liberación de mercancías de manera veloz y precisa. Este compendio orientativo proporcionará directrices claras a todos los colaboradores de Kargoru involucrados en dicha tarea, reduciendo el intervalo necesario para culminar cada fase del proceso y facilitando que las cargas sean liberados en un máximo de 24 horas.

### **6.1 Propuesta / plan de acción**

La meta primordial es agilizar la liberación de las cargas, limitándolo a un plazo máximo de 24 horas tras su arribo a los recintos portuarios, potenciando así la productividad operacional. Para materializar este propósito, resulta imprescindible la elaboración de un manual minucioso que albergue toda la data indispensable para ejecutar el proceso de liberación de cargas de forma expedita y certera. Este instructivo suministrará una pauta para todo el personal de Kargoru implicado en dicha labor, mermando el lapso requerido para ultimar cada etapa del procedimiento y posibilitando que las mercancías sean despachadas en un día como máximo.

La disminución en los plazos de liberación conllevará una reducción de los costos vinculados a las dilaciones, como los gravámenes por almacenaje y otros desembolsos operativos, lo cual acrecentará la eficacia global de la firma. Al garantizar que los artículos se liberen con celeridad y eficiencia, Kargoru estará en condiciones de brindar un servicio más fidedigno y puntual a sus usuarios, perfeccionando la imagen corporativa en el mercado y fomentando la

fideliad de la clientela, puesto que estos obtendrán sus mercancías en un período optimo y con menos contratiempos. El manual servirá como un instrumento de consulta centralizado para todas las secciones y empleados involucrados en el proceso de liberación de bienes, optimizando la coordinación y la comunicación interna. Este manual bien estructurado y pormenorizado se erigirá como un recurso para la instrucción de nuevos colaboradores, facilitando su pronta y eficaz incorporación al equipo. La documentación nítida y precisa de cada fase del proceso, junto con modelos y plantillas de los documentos requeridos, la inclusión de vínculos a sitios web y portales digitales empleados en el procedimiento simplificará el seguimiento y monitoreo en tiempo real de la liberación de mercancías. La instauración de este manual formaliza el proceso de liberación y sienta las bases para una mejora continua, permitiendo a Kargoru identificar áreas de perfeccionamiento y actualizar el compendio con las prácticas más óptimas. Finalmente, un manual bien documentado asistirá a Kargoru en el cumplimiento consistente de las normativas y exigencias legales, mitigando el riesgo de sanciones o conflictos jurídicos.

### ***6.1.1 Identificación de la situación problemática***

A lo largo del semestre de aprendizaje práctico, se detectó que el procedimiento de desbloqueo de los embarques en los terminales marítimos evidenciaba una demora considerable, prolongándose hasta una semana y un día posteriores al arribo de los productos. Esta situación genera diversas complicaciones: gastos operacionales suplementarios, incluyendo costes de almacenaje elevados y dispendios relacionados con la gestión de las dilaciones; insatisfacción de la clientela, que padece esperas prolongadas en la obtención de sus artículos, lo cual repercute desfavorablemente en su apreciación del servicio y menoscaba la imagen de la compañía logística; e ineficacia en la cadena de distribución, obstaculizando el flujo y mermando la productividad y

eficiencia global de las operaciones. Durante el período de prácticas, se cronometraron los lapsos de liberación de mercaderías y se identificaron varios factores críticos que propiciaban los retrasos: tardanzas en los desembolsos por parte de los usuarios, que entorpecían la liberación de los bienes; dilaciones en la expedición de recibos imprescindibles para el despacho; carencia o insuficiencia de documentos tanto en el punto de partida como en el de llegada; respuestas parsimoniosas de los transportistas y otros agentes implicados en el proceso; y atascos y contratiempos operativos en el puerto que dilataban el procedimiento de liberación.

### ***6.1.2 Enriquecimiento informativo para la empresa***

El manual de liberación de cargas ante navieras estará al alcance de todo el personal a través del almacenamiento en la nube corporativa, garantizando un acceso general. Este archivo digital centralizado asegurará que cualquier integrante del equipo pueda consultarlo en el momento que lo requiera, fomentando así la uniformidad y la eficacia en el procedimiento de liberación de cargamentos. La disponibilidad sin restricciones de este documento facilitará a los colaboradores la obtención expedita de la información crucial, potenciará la sinergia laboral y velará por la correcta implementación de todos los protocolos establecidos.

### ***6.1.3 Incidencia de los resultados***

Con el propósito de cuantificar el éxito al término de cada proceso operativo se envía una encuesta de satisfacción dirigida a la cliente. Este cuestionario brinda a los usuarios la oportunidad de valorar el procedimiento desde el inicio de la operación hasta que llega a su fin según lo contemplado en la cotización inicial, suministrando así una retroalimentación sobre su vivencia. Esta herramienta de evaluación permitirá a la empresa tomar el pulso a la percepción de sus

clientes, ajustando y refinando sus procesos para mantenerse a la vanguardia de la satisfacción del consumidor en el competitivo mundo de la logística.

**Tabla 1.** *Propuesta de plan de mejora*

<b>Aspecto a mejorar</b>	<b>Metas</b>	<b>Acciones</b>	<b>Indicador</b>	<b>Hacer/ Verificar</b>	<b>Responsable</b>	<b>Recursos</b>	<b>Cronograma</b>
<p>Minimizar notablemente los lapsos de liberación de mercancías en los embarcaderos con el fin de optimizar la efectividad en la cadena de suministro, recortar gastos de funcionamiento e incrementar la satisfacción de los clientes</p>	<p>Perfeccionar el proceso de liberación de mercancías, cuantificando y acortando el lapso requerido para culminar la liberación, creando un compendio que recopile la información esencial, direcciones de correo electrónico y portales web.</p>	<p>Compilar los datos concernientes a los procedimientos para el manual, con los modelos documentales y las imágenes de las herramientas digitales. Plasmando la información recopilada en el preámbulo del instructivo.</p>	<p>Tasa de efectividad del manual = (Número total de liberaciones en rangos de fecha de optimo / número total de liberaciones) * 100</p>	<p>Verificar las ultimas actualizaciones de las principales paginas navieras y a su vez los contactos y direcciones de correo para la veracidad y efectividad del manual de liberación</p>	<p>Responsable la persona encargada del proceso de liberación y solicitud de facturas ante navieras y pagos contabilidad</p>	<p>Para elaborar el proceso de trámites de despacho, se consultarán los sitios web y contactos de las empresas navieras. La información se recopilará y organizará en un instructivo conciso y exhaustivo.</p>	<p>Semana 1 – semana 6</p>

#### ***6.1.4 Aspecto a mejorar***

Con el fin de acortar sustancialmente los períodos de liberación de cargamentos en los muelles, se pondrá en marcha una estrategia metódica que perfeccione la productividad en el flujo de distribución. Esta metodología se enfocará en el acopio y aprovechamiento eficaz de datos mediante los portales digitales de las compañías de transporte marítimo y sus nexos inmediatos. Al disminuir los intervalos de despacho, se conseguirá menguar los costes de funcionamiento vinculados a retrasos y depósito, mientras se acrecienta el beneplácito de los usuarios a través de entregas más veloces y confiables. Este planteamiento global posibilitará un progreso notable en la eficacia general del procedimiento logístico.

#### ***6.1.5 Metas***

Para mejorar el proceso de liberación de mercancías, es importante medir y acortar el tiempo necesario para completar el trámite. Esto implica crear un manual detallado que reúna toda la información clave del proceso, incluyendo correos electrónicos y páginas web importantes. Recoger cuidadosamente esta información ayudará a encontrar y resolver los problemas actuales, mejorando cada parte del proceso para lograr una liberación más rápida y eficiente. Además, tener un recurso centralizado con toda la información importante facilitará la coordinación entre las diferentes personas involucradas, reduciendo errores y retrasos, y asegurando un manejo más ágil y efectivo de las mercancías. Este enfoque completo ayudará a reducir significativamente los tiempos de liberación y a mejorar la eficiencia general del trabajo, logrando que máximo un día después de que la carga arribe esta cuenta con liberación.

### **6.1.6 Acciones**

Con el propósito de garantizar que los despachos de mercancías se efectúen a más tardar 24 horas después de su arribo a la terminal portuaria, resulta imperativo recopilar y sistematizar la información pertinente sobre los protocolos en un compendio detallado. Este vademécum deberá englobar ejemplares documentales exactos, como plantillas de despacho, comprobantes de pago y otros escritos imprescindibles que se emplean en el trámite. Asimismo, es menester incorporar ilustraciones nítidas de las aplicaciones informáticas y portales web utilizados, ofreciendo una orientación gráfica que simplifique la asimilación y ejecución de cada fase.

Los datos recolectados han de plasmarse de manera metódica en el preámbulo de la guía, instaurando una obertura diáfana que pormenore la secuencia de operaciones, las condiciones y los lapsos cruciales para cada etapa del procedimiento de despacho. Esta estrategia no solo posibilitará la homogeneización y aceleración del proceso, sino que también asegurará que todos los actores involucrados dispongan de la información indispensable para cumplir con el objetivo de liberar la mercancía dentro del término de una jornada, optimizando así la productividad operacional y satisfacción del cliente final.

El manual está concebido para orientar a los agentes en el protocolo de despacho de bienes en diversos enclaves marítimos, tales como los puertos de Buenaventura y Cartagena. Se concentra en las diligencias imprescindibles para cerciorarse de que la documentación, los desembolsos y las autorizaciones se encuentren en regla, garantizando así la expedita y eficaz liberación de los cargamentos.

Elementos Fundamentales:

*Registro del MBL y HBL:* Es imperativo remitir estos escritos a la entidad Gerleinco, tanto en Buenaventura como en Cartagena, a fin de proceder con el desbloqueo de la mercadería. Esta

acción debe efectuarse vía correo electrónico, especificando el destinatario en cada terminal portuaria.

*Pagos necesarios:*

*Recibos de procedencia:* Engloban facturas de manipulación y expedición que deben ser saldadas al transportista marítimo previo a cualquier gestión.

*Depósito de contenedores:* En caso de realizarse este abono, es menester llevar un registro y reclamar el reembolso si procede.

*Control de liberación :*

Se detallan vínculos a diversas plataformas digitales (como las de AGUNSA, Maersk, Naves Colombia, entre otras) donde se han de efectuar los pagos o constatar el estatus de los documentos y liberaciones, facilitando credenciales de acceso para ingresar a estos portales y ejecutar las tareas pertinentes.

Se aluden a los gravámenes relacionados con el comodato (un acuerdo de préstamo de uso) y el desmontaje. El protocolo incluye la obtención de facturas, la realización de pagos en línea, y la subsecuente remisión de los comprobantes de pago a Gerleinco para culminar el proceso de liberación.

Los agentes deben despachar mensajes electrónicos a determinadas direcciones una vez completadas las tareas para notificar sobre la liberación, incluyendo pormenores sobre pagos y cualquier documentación suplementaria requerida. Tras la culminación de las acciones precedentes, es crucial cerciorarse de que todos los "indicadores" (señales en los sistemas de las navieras) estén en verde, lo cual denota que los documentos y pagos están en orden.

Se enfatiza la relevancia de enviar la impresión y el comodato a Gerleinco como parte del protocolo final.

Este manual es una guía esencial para homogeneizar y encauzar a los operativos en cada una de las etapas necesarias para la liberación de mercancías, minimizando errores y asegurando que el proceso se consume dentro de los plazos estipulados. La incorporación de enlaces, usuarios y contraseñas proporciona un acceso directo a los recursos imprescindibles para gestionar estas liberaciones de manera eficiente.

**Figura 17.** *Portada manual de liberaciones*



**Figura 18.** *Datos general manual de liberaciones*


**kargoru**  
Simplificamos lo logístico

## DATOS GENERALES

1. Se debe contar con el email de radicación del MBL y HBL a Gerleinco.
2. Contar con pago de la factura del agente en origen
3. Contar con las facturas de manejo y emisión en destino emitidas por la naviera
4. En caso de hacer pago de depósito de contenedor se debe llevar el control en [https://docs.google.com/spreadsheets/d/1dLFA\\_8Kii32\\_PHDs0GS\\_05tpu\\_o3D5KkW4X5s-ed4fA/edit#gid=0](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1dLFA_8Kii32_PHDs0GS_05tpu_o3D5KkW4X5s-ed4fA/edit#gid=0) y tramitar el reintegro
5. En cuanto tengamos autorización de liberación por parte de las navieras debemos enviar email o comprobante de paz y salvo a GERLEINCO para que pueda liberar el MBL.

En Buenaventura dirigir el email a [Jessica Ñustes](#) dentro del mensaje de radicación  
En Cartagena dirigir el email a [Martha Farelló](#) dentro del mensaje de radicación

02 |

### 6.1.7 Indicador

La tasa de efectividad del manual es un indicador clave para evaluar el éxito y la eficiencia del proceso de liberación de mercancías conforme al manual desarrollado. Este indicador se calcula con la fórmula:

El indicador que estamos examinando se compone de dos partes importantes que nos ayudan a entender qué tan bien está funcionando nuestro sistema de liberación de carga en el puerto. La primera parte se llama "Número Total de Liberaciones en Rangos de Fecha Óptimos". Esto significa cuántas veces logramos liberar la mercancía del puerto en el tiempo que consideramos ideal, que es solo un día después de que llegó. Este número es muy importante porque nos muestra cuántas veces pudimos hacer el trabajo rápido y bien, justo como dice nuestra guía que deberíamos hacerlo.

La segunda parte se llama "Número Total de Liberaciones", y es simplemente cuántas veces en total liberamos mercancía del puerto durante el tiempo que estamos revisando. Este

número también es crucial porque nos da el panorama completo de todo el trabajo que hicimos. Cuando comparamos estos dos números, podemos ver qué tan bien estamos siguiendo nuestra guía y si estamos logrando sacar la mercancía rápidamente la mayoría de las veces. Esto nos ayuda a saber si nuestra forma de trabajar es efectiva o si necesitamos hacer cambios para mejorar.

Durante los 6 meses de practica se tuvo en cuenta el total de liberaciones realizadas de los diferentes clientes que maneja la compañía , ya que antes de iniciar el tiempo de practica la compañía no llevaba trazabilidad de este indicador con fechas, solo se tenía estimado que los clientes en sus recomendaciones citaban las demoras extensas en las liberaciones, se midió dicho de la siguiente manera:

Suma Total de liberaciones: 354

Cantidad de liberaciones en el Intervalo Ideal de Tiempo: 323

Ecuación del Medidor: Índice de Rendimiento del Instructivo =  $(\text{Cantidad de Despachos en Intervalo Ideal} / \text{Suma Total de Despachos}) \times 100$

Etapas 1: Fraccionar la Cantidad de Despachos Ideales entre la Suma Total de Despachos  
 $323 \div 354 \approx 0.912$

Esto sugiere que alrededor del 91.2% de los despachos se efectuaron dentro del lapso ideal.

Etapas 2: Multiplicar el Cociente por 100 para Expresarlo en Porcentaje  $0.912 \times 100 = 91.2\%$

Índice de Rendimiento del Instructivo = 91.2%

Esta cifra revela que el 91.2% de los despachos de mercancías se finalizaron en el plazo ideal de una jornada posterior a su arribo a la terminal portuaria. Un índice del 91.2% denota una notable eficacia en el procedimiento de despacho de mercancías, dado que una amplia mayoría de los despachos se completaron dentro del marco temporal deseado. Esto indica que el instructivo y

los protocolos implementados están operando eficazmente para asegurar la pronta liberación de la carga., Si bien el porcentaje es considerable, el 8.8% restante de los despachos no se culminaron en el lapso óptimo. El 8.8% de los despachos que no cumplieron con el plazo ideal se deben a una variedad de obstáculos en el proceso. Entre estos, destacan los retrasos en los pagos por parte de los clientes, que frenan la liberación de la mercancía hasta que se resuelven los asuntos financieros. También influyen las demoras en la emisión de facturas y la falta de documentación necesaria, ya sea en el punto de origen o en el destino, lo que impide que la carga avance en el proceso de nacionalización y liberación. Además, la lentitud en las respuestas de los transportistas puede ralentizar la resolución de problemas y la finalización de los trámites requeridos.

Otros factores que contribuyen a estos retrasos son los contratiempos en el puerto mismo, como la congestión o problemas operativos, que añaden tiempo al proceso de liberación. Cada uno de estos elementos subraya áreas donde es necesario mejorar la coordinación, la gestión de pagos y la eficiencia operativa. Abordar estos desafíos es crucial para acercarse al objetivo de liberar la carga en un solo día, lo que requiere un esfuerzo conjunto para optimizar cada aspecto del proceso de despacho.

En síntesis, este indicador evidencia que la mayoría de los despachos se ajustan al plazo de una jornada, pero también pone de manifiesto áreas susceptibles de mejora para alcanzar una eficacia del 100%.

#### ***6.1.8 Hacer / Verificar***

Verificar las últimas actualizaciones de las principales páginas navieras y a su vez los contactos y direcciones de correo para la veracidad y efectividad del manual de liberación.

### ***6.1.9 Responsable***

Responsable la persona encargada del proceso de liberación y solicitud de facturas ante navieras y pagos oportunos ante el área de contabilidad de la compañía, generando así rapidez en los tramites ya que dicha área solo los realiza en dos horarios en el día a las 11 am y a las 4 pm.

### ***6.1.10 Recursos***

La compilación y sistematización de la información se efectuará primordialmente mediante el empleo de Microsoft Word, donde se articulará el contenido en una guía sucinta y minuciosa. Esta herramienta ofimática facilitará la composición y refinamiento del texto de manera meticulosa, asegurando que cada etapa del procedimiento de liberación de mercancías quede nítidamente plasmada y resulte sencilla de comprender.

La sinergia entre Word para la elaboración textual y Canva para la concepción gráfica asegurará que el manual no sea únicamente práctico y pormenorizado, sino que además resulte visualmente cautivador y de fácil manejo. Esta unión de recursos permitirá crear un compendio que no solo cumpla con su función informativa, sino que también cautive al usuario, facilitando así su implementación efectiva en el entorno laboral.

### ***6.1.12 Cronograma***

El cronograma permite apreciar unos tiempos base desde el inicio de la practica hasta la creación final del manual base para las liberaciones y poder contribuir de manera eficiente al plan de mejora analizado teniendo en cuenta las necesidades de la compañía

**Figura 19. Cronograma**

Semana 1 y 2 : Proceso de recolección de información verídica y sustentada en bases navieras, creación de un documento Word para plasmar información.

Semana 3 :Recolección de imágenes , print de las páginas navieras.

Semana 4: Creación de datos básicos de encargados de procesos internos dentro de las navieras tales como teléfonos, direcciones de correo electrónico, tanto en las terminales de Cartagena como de Buenaventura.

Semana 5: Redactar el formato relacionando las imágenes y separando cada una de las diferentes navieras

Semana 6 : Corrección y verificación del formato, siendo base para la primer liberación

Semana 7: Se socializa y se sube al drive con acceso a los miembros de la compañía

## 7.Conclusion

La vivencia de aprendizaje en Kargoru posibilitó el refinamiento de pericias operativas cruciales en la administración del flujo de mercancías y el traslado transfronterizo. La sincronización eficaz de tareas y la tramitación diligente de desbloques ante empresas navieras y aerotransportadoras robustecieron la aptitud para manejar procedimientos logísticos intrincados y

garantizaron la productividad funcional. En el transcurso de la pasantía, se materializaron perfeccionamientos notables en los protocolos de liberación de fletamentos, acortando el lapso de desbloqueo de un quinquenio a un trienio de jornadas. Esta optimización no solo aminoró gastos de acopio y manipulación, sino que también potenció la rentabilidad y la eficacia operacional de la entidad, afianzando su prestigio como proveedor fidedigno en el ámbito de la logística. La intervención en el empleo de dispositivos informáticos vanguardistas permitió la racionalización de métodos operativos y tácticos. La utilización de estas herramientas facilitó la conducción de negociaciones estratégicas y priorizó las necesidades de la clientela, propiciando vínculos mercantiles duraderos en un escenario globalizado y competitivo.

La experiencia subrayó la relevancia de la nitidez y la comunicación fructífera entre las diversas secciones y agentes implicados. La gestión meticulosa y la coordinación eficiente aseguraron la cohesión interna de la compañía, fomentando una red de aprovisionamiento ágil y translúcida. Las prácticas en Kargoru brindaron una comprensión exhaustiva de la logística transnacional, enfatizando la importancia del seguimiento y la adaptabilidad en un entorno comercial mundializado y en perpetua metamorfosis. Esta vivencia consolidó los saberes teóricos adquiridos en la institución académica, fusionándolos con la praxis profesional en un contexto tangible.

### Referencias

- Álvarez, M. (2022). *Logística internacional: Retos y oportunidades en la era digital*. Editorial Académica Española.
- Banco Mundial. (2023). *Doing Business 2023: Midiendo regulaciones para hacer negocios*. Grupo Banco Mundial.
- Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2021). *Negocios internacionales: Ambientes y operaciones* (16ª ed.). Pearson Education.
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). (2019). *Resolución 000046 de 26-07-2019*
- García, R. (2022). La importancia de las prácticas profesionales en la formación de negocios internacionales. *Revista de Educación Superior*, 51(2), 78-95.
- González, A. (2023). Transformación digital en la logística internacional: Un estudio de caso. *Journal of International Business Studies*, 54(3), 456-472.
- Hernández, S., & Martínez, L. (2021). *Gestión de la cadena de suministro global: Estrategias para la competitividad empresarial*. McGraw-Hill Interamericana.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). (2022). *Puertos y Terminales en Colombia: Infraestructura y Desarrollo*. Bogotá: Editorial Portuaria. pp. 45-50.
- López, F. (2022). El impacto de la inteligencia artificial en los procesos logísticos internacionales. *International Journal of Logistics Management*, 33(1), 112-128.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2019). *Decreto 1165 de 2019: Por el cual se establece el régimen de aduanas en Colombia*. Diario Oficial No. 51.009 del 2 de julio de 2019. Recuperado de <https://www.dian.gov.co>
- Organización Mundial del Comercio. (2023). *Informe sobre el comercio mundial 2023*. OMC.

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. (2021). *Desarrollo y Operación de Puertos en el Caribe*. Cartagena: Caribe Press. pp. 102-108.