

LOGÍSTICA INTERNACIONAL DE LA EXPORTACIÓN DE CAFÉ COLOMBIANO
A ALEMANIA.

SEBASTIÁN CARMONA ÁNGEL

FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA
ESPECIALIZACION EN NEGOCIOS INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN
ECONOMICA
BOGOTÁ D.C
2019

LOGÍSTICA INTERNACIONAL DE LA EXPORTACIÓN DE CAFÉ COLOMBIANO
A ALEMANIA.

SEBASTIÁN CARMONA ÁNGEL

Monografía para optar por el título de especialista en
Negocio Internacionales e Integración Económica

Orientador:
DESIDERIO LOPEZ NIÑO
Docente Investigador

FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA
ESPECIALIZACION EN NEGOCIOS INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN
ECONÓMICA
BOGOTÁ D.C
2019

NOTA DE ACEPTACION

Firma del director de la Especialización

Firma del Calificador

Bogotá D.C febrero 2019

DIRECTIVAS DE LA UNIVERSIDAD

Presidente de la Universidad y Rector del Claustro

Dr. Jaime Posada Díaz

Vicerrector de Desarrollo y Recursos Humanos.

Dr. Luis Jaime Posada García-Peña

Vicerrectora Académica y de Posgrado

Dra. Ana Josefa Herrera Vargas

Decano Facultad de Educación Permanente y Avanzada.

Dr. Luis Fernando Romero Suárez

Director especialización en Negocios Internacionales e Integración Económica

Dr. Luis Fernando Romero Suárez

Las directivas de la Universidad de América,
Los jurados calificadores y el cuerpo docente
No son responsables por los criterios e ideas
Expuestos en el presente documento. Estos
Corresponden únicamente al autor

DEDICATORIA

Ofrezco en dedicatoria la realización de este proyecto a mi familia, que con su apoyo incondicional en todas las etapas de mi vida han podido acompañarme a la culminación de tan importantes logros, que han sido posible todo gracias a ellos.

Por otro lado, les dedico este proyecto a mis amigos y demás personas que me acompañaron de una u otra forma a realizar este tan importante proyecto, sobre todo en los momentos de estrés y ansiedad.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a todas aquellas personas que me acompañaron en el proceso de investigación de este proyecto, a aquellos caficultores y exportadores de café que se tomaron el tiempo en recibirme con los brazos abiertos para contarme sobre sus experiencias a la hora de exportar, y que con mucho orgullo me explicaban lo que era su empresa y su trabajo.

También, le agradezco a mi director de proyecto que con mucha paciencia me guio en la forma de poder realizar la investigación de este proyecto, y que gracias a esto tuve unas experiencias muy gratificantes y lograr aprender del bonito mundo del café de primera mano.

Finalmente, agradezco a mi familia, que gracias a ellos y a su constante apoyo se pudo contactar a los diferentes entrevistados.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	17
OBJETIVOS	20
1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	21
2. METODOLOGÍA	27
3.ESPECIFICAR EL PROCESO DE LA LOGÍSTICA ANTES DE EMBARQUE EN TERRITORIO NACIONAL EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN DEL CAFÉ.	28
3.1 REGISTRO ANTE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS	28
3.2 EMBALAJE DEL CAFÉ PARA ENVÍOS COMERCIALES GRANDES	29
3.3 TRANSPORTE NACIONAL	30
3.4 EXPORTACIÓN EN PEQUEÑAS CANTIDADES	32
3.5 INCOTERMS MÁS USADOS EN LA EXPORTACIÓN DE CAFÉ.	34
4. ESPECIFICAR EL PROCESO DE LOGÍSTICA EN EL EMBARQUE Y TRANSPORTE INTERNACIONAL DEL CAFÉ.	36
4.1 LLEGADA Y DESCARGA EN PUERTO NACIONAL	36
4.2 CUIDADOS DEL CAFÉ	37
4.3 TRANSPORTE MARÍTIMO	40
5. IDENTIFICAR EL PROCESO LOGÍSTICO DE LLEGADA A PUERTO ALEMAN.	42
5.1 LLEGADA A PUERTO ALEMÁN	42
5.2 DOCUMENTOS NECESARIOS	43
5.2.1 Envíos Comerciales	43
5.2.2 Muestras Comerciales	44
5.3 PEQUEÑAS CANTIDADES A ALEMANIA	44
6. CONCLUSIONES	47
7. RECOMENDACIONES	48
BIBLIOGRAFÍA	49
ANEXOS	53

LISTA DE FIGURAS

	pág.
Figura 1: Flujo del paquete por interface en la logística internacional	23
Figura 2: Bultos en fique de 70kg de café verde	29
Figura 3: Bultos en fique	30
Figura 4: cápsulas de café tostado	33
Figura 5: Sachets de café tostado	34
Figura 6: Certificados de origen	34
Figura 7: Cuidados dentro de un contenedor	38
Figura 8 : Cuidados dentro de un contenedor	38
Figura 9: Contenedor visto desde afuera para los cuidados dentro de él.	39
Figura 10: Ventilación vista desde afuera del contenedor	39

LISTA DE TABLAS

	pág.
Tabla 1: Identificación de entrevistados	27
Tabla 2: Frecuencias y tiempo de tránsito desde los puertos colombianos.	42

LISTA DE ANEXOS

	pág.
ANEXO A: Infografía para la exportación de café en pequeñas cantidades	54
ANEXO B: Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo Buenaventura-Hamburgo	55
ANEXO C: Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo Cartagena-Hamburgo	57

GLOSARIO

ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS¹: “es un proceso lento y continuo de racionalización de toda la organización y su relación con el entorno mediante la introducción de una serie de cambios en el negocio, la estructura de activos y los métodos de gestión”.

ALMACENAMIENTO²: “es el acto de acopiar bienes que serán vendidos o distribuidos más tarde”.

CALIDAD INTEGRAL³: “esta es la presión de esforzarse constantemente por mejorar, no solo de un producto o servicio, sino también de todos los procesos logísticos involucrados en la relación proveedor – cliente”.

COMUNICACIÓN⁴: intercambio intensivo de información en todas las áreas de la compañía.

COOPERACIÓN⁵: se refiere tanto a los clientes como a los proveedores, así como a los empleados de la empresa, bajo el supuesto de que la asociación a largo plazo debería brindar ciertos beneficios a todos los participantes.

CROSS - DOCKING⁶: es como un almacén en el que solo se realiza y entrega el flete. Los envíos se transfieren directamente de los camiones entrantes a los salientes sin ningún almacenamiento a largo plazo.

GESTIÓN LIMPIA⁷: orientación integral, que se extiende a toda la cadena de valor, incluyendo vínculos externos con proveedores y clientes en canales logísticos

¹ SZYMONIK, Andrzej. International Logistics. [Research Gate]. Lodz, Polonia: Lodz University of Technology, 2014. p. 23. [Consultado el 23/09/2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/296705994_International_Logistics

² Almacenamiento [Sitio Web]. Enciclopedia de negocios para empresas. [Consultado el 18 de septiembre de 2018]. Disponible en internet: <https://es.shopify.com/enciclopedia/almacenamiento/>

³ SZYMONIK, Andrzej. Op. cit., p. 24.

⁴ Ibid., p. 24

⁵ Ibid., p. 24

⁶ KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Logistics Operations and Management: Concepts and Models. [Ebsco]. Londres: Elsevier, 2011. p. 59. ISBN 9780123852021. 9780123852038. [Consultado el 23/09/2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://ezproxy.uamerica.edu.co:2070/ehost/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzM2NzY3OF9fQU41?sid=93e6ecf6-706b-486f-83e3-1e27ca462f74@pdc-v-sessmgr02&vid=6&format=EB&rid=1>

⁷ SZYMONIK, Andrzej. Op. cit., p. 23.

internacionales. También, es la simplificación de todos los procesos, para evitar errores, desperdicios y situaciones con oportunidades perdidas.

INVENTARIO⁸: materias primas, trabajos en procesos y productos terminados más que la única pieza requerida para la producción.

INCOTERMS⁹: “La sigla INCOTERMS es resultado de la compilación de las primeras letras correspondientes a las palabras de su denominación en inglés **international commercial terms** = INCOTERMS. Son un conjunto de reglas que establecen de forma clara y sencilla las obligaciones que en una compraventa internacional corresponden tanto al comprador como al vendedor en aspectos relacionados con el suministro de la mercancía, las licencias, autorizaciones y formalidades que se deben cumplir en una compraventa internacional”.

JUSTO A TIEMPO¹⁰: logra la mejora continua del proceso y la calidad del producto y servicio. Esto se logra reduciendo el tiempo improductivo y eficiente en el proceso de producción.

ORDEN¹¹: “remover cualquier ítem no esencial del sitio de trabajo”.

POST-DISTRIBUCIÓN¹²: “en este se debe asignar las cargas a cada destino para que estén listos para el envío mediante el etiquetado de precios, llevar etiqueta, etc. lo que significa mayores costos de mano de obra y más espacio en el piso para el distribuidor”.

PRE-DISTRIBUCIÓN¹³: “los destinos ya están determinados y sus pedidos son preparados por los proveedores para su direccionamiento. En este tipo de cross – dock, los envíos que ya están etiquetados por precio o etiquetados se transfieren directamente a los camiones salientes”.

⁸ KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Op. cit., p. 59.

⁹ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Los incoterms y su uso en el comercio internacional. [Biblioteca Digital CCB]. Bogotá: Panamericana, 2008. p. 6. ISBN: 9789586882231. [Consultado el 24/09/2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/3138/3053_Los_INCOTERMS_y_su_uso_en_el_comercio_internacional2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁰ KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Op. cit., p. 56.

¹¹ Ibid., p. 58

¹² Ibid., p. 60

¹³ Ibid., p. 60

PROVEEDORES¹⁴: “persona u organización que provee una necesidad, ya sea un producto o servicio”.

REDUCCIÓN DE LA COMPLEJIDAD¹⁵: esta es una simplificación de todos los procesos y flujos para evitar errores y desperdicio de capacidad o situaciones no utilizadas.

SOBRE PRODUCCIÓN¹⁶: cuando se produce mayor cantidad de la necesaria.

SUBCONTRATACIÓN (OUTSOURCING)¹⁷: “simplifica y facilita el sistema de gestión haciendo que algunas funciones se realicen afuera”.

TRANSPORTE¹⁸: movimiento de personas, materiales, productos o información.

VALOR¹⁹: algo que vale la pena pagar desde el punto de vista del cliente.

¹⁴ DEBITOR. ¿Qué es un proveedor? [Sitio Web]. Glosario de contabilidad. [Consultado el 18 de septiembre de 2018]. Disponible en internet: <https://debitoor.es/glosario/definicion-proveedor>

¹⁵ SZYMONIK, Andrzej. Op. cit., p. 23

¹⁶ KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Op. cit., p. 67

¹⁷ SZYMONIK, Andrzej. Op. cit., p. 24.

¹⁸ KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Op. cit. p. 57.

¹⁹ Ibid., p. 58

RESUMEN

El presente trabajo se centra en determinar la logística internacional de la exportación de café colombiano a Alemania, desde su origen hasta su destino en puerto final. Por consiguiente, el desarrollo de esta investigación se inició con entrevistas a caficultores, sobre la forma en que se exporta, ya sea tostado o verde, el tipo de empaque y la cantidad de kilos en cada empaque, como se transporta, por donde se transporta, que cuidados hay que tener para el transporte, sobre qué puerto se embarca para la exportación, qué requisitos se necesitan para exportar, costos que hay que tener en cuenta para la exportación, toda la parte logística necesaria desde el origen hasta la puesta en puerto internacional, en este caso, Alemania. Como resultado, se logró determinar la logística internacional para la exportación de café colombiano a Alemania. Sobre todo, dando un rango de costos para que un caficultor pueda tener una idea de lo que le puede costar el transporte nacional e internacional, teniendo en cuenta documentos necesarios, tiempos, modos y formas de embalaje, y más importante aún, los cuidados necesarios para el café y sus propiedades.

Palabras claves: Logística internacional, café, caficultor, Federación Nacional de Cafeteros, exportación.

ABSTRACT

The present work focuses on determining the international logistics of exporting Colombian coffee to Germany, from its origin to its final port destination. Therefore, the development of this research began with the interviews to coffee growers, about the way in which it is exported, whether roasted or green, the type of packaging and the amount of kilograms in each package, how and where it is transported, what care must be taken for transportation, what port is embarked for export, what requirements are needed, and also the costs that must be taken into account for export, all the necessary logistics from the origin to its final destination, in this case, Germany. As a result, it was possible to determine the international logistics for the export of Colombian coffee to Germany. Above all, giving a range of costs so that a coffee grower can have an idea of what it can cost national and international transport, taking into account necessary documents, times, modes and forms of packaging and more importantly, the necessary care to coffee and its properties.

Keywords: International logistics, export, coffee, coffee grower, Federación Nacional de Cafeteros.

INTRODUCCIÓN

Es fundamental hablar de la logística que se utiliza en Colombia en materia del café. De acuerdo con la Federación Nacional de Cafeteros²⁰, la cual contiene un espacio de preguntas y respuestas sobre la logística utilizada en Colombia, donde se habla de que los contenedores utilizados para embarques son de 20 y 40 pies estándar. La cadena de aprovisionamiento empieza por la compra del café a los caficultores en las Cooperativas de caficultores o puntos de compra. La Federación Nacional de Cafeteros cuenta con 38 Cooperativas de caficultores y 488 puntos de compra ubicados en las zonas cafeteras colombianas.

La Federación Nacional de Cafeteros usa los puertos de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla en la costa atlántica, y el puerto de Buenaventura en la costa pacífica, como puertos principales para la exportación de mercancía. Las rutas más frecuentes son a Estados Unidos, Europa y Japón, las cuales se dividen en 7 rutas diferentes dependiendo del puerto de salida y al puerto de llegada, con un tiempo aproximado de entrega en puerto de destino de 4 a 32 días, junto a una herramienta de trazabilidad gestionada por la Federación, para tranquilidad del cliente.

De esta forma, es importante mencionar la función de Almacafé S.A.S como operador logístico de la Federación Nacional de Cafeteros que, según García & Olaya²¹, le opera a la FNC desde 1965, allí se almacenan las cosechas compradas por la Federación, mantiene un inventario, apoya al comercio interno y externo de café, se encarga de mantener la calidad del producto desde el momento en que es recibido hasta su embarque, ya sea para venta nacional o internacional.

En Colombia, cualquier caficultor que desee exportar, lo puede hacer cómo lo tiene estipulado la Federación Nacional de Cafeteros, pero esta no tiene de manera explícita los pasos o la forma de hacerlo, y así, a muchos se les hace difícil o no tienen claro cómo lograrlo, algunos buscan el apoyo de compañías experimentadas, asociaciones o cooperativas. Por lo tanto, es un tema de investigación interesante el cómo se puede hacer llegar el café desde la finca productora a un puerto de destino internacional, pasando por todos los pasos necesarios para que el cliente o importador lo reciba a satisfacción.

²⁰ FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA - FNC -. FAQ'S LOGISTICA [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. [Consultado el 10/10/2018]. Disponible en internet: <https://www.federaciondecafeteros.org/clientes/es/faqs/logistica/>

²¹ GARCÍA CÁCERES, Rafael y OLAYA ESCOBAR, Érika. Caracterización de las cadenas de valor y abastecimiento del sector agroindustrial del café [Sitio Web]. Artículo del proyecto de investigación "Optimización de cadenas agroindustriales en Colombia" por el Instituto Colombiano para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología Francisco José de Caldas (Colciencias) y la Universidad de la Sabana. Facultad de Ingeniería. Departamento de Ingeniería Industrial. 2005. p. 208. [consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cuadernos_admon/article/viewFile/5240/4096

Por consiguiente, este trabajo es relevante, ya que no solo se define el proceso, sino que se busca también que sea una ayuda para aquellos caficultores de pequeña escala, como los de café orgánico o similares, que quieran o tengan pensado exportar su producto, además de proveer la más completa información relacionada con la parte de logística internacional. Como resultado, se generarán mayores oportunidades de oferta en aquellos productores pequeños que podrán hacer uso de los diferentes tratados de libre comercio que tiene Colombia para comercializar su café, teniendo en cuenta el proceso de la logística internacional del café.

Así mismo, el presente trabajo, con un alcance aplicativo, se realizó mediante diferentes actividades de carácter analítico e investigativo. Esencialmente se realizaron entrevistas semi estructuradas a caficultores con mucho o poco recorrido en la exportación de café verde y tostado, así ayudando a estructurar una descripción del proceso de logística internacional para la exportación de café colombiano al exterior. Alternativamente, hay que tener en cuenta que el presente proyecto también tuvo un alcance descriptivo, ya que busca desarrollar la logística internacional para la exportación de café colombiano, explícitamente, hasta la puesta en puerto en Alemania.

De esta manera, se diseñó la investigación mediante entrevistas, desde la forma en que se exporta, ya sea tostado o verde, el tipo de empaque y la cantidad de kilos en cada empaque, como se transporta, por donde se transporta, que cuidados hay que tener para el transporte, sobre qué puerto se embarca para la exportación, qué requisitos se necesitan para exportar, costos que hay que tener en cuenta para la exportación, toda la parte logística necesaria desde el origen hasta la puesta en puerto internacional, en este caso, Alemania.

La investigación y redacción del documento tuvo lugar desde mediados de septiembre hasta finales de enero, exactamente 4 meses, sobre todo haciendo énfasis en las entrevistas para aclarar el tema de la logística internacional. Seguidamente, se usó como referencia el café del Eje Cafetero, principalmente el Quindío, como protagonista principal para el desarrollo de esta investigación.

Es importante tener en cuenta que, según la ICO²², (International Coffee Organization), Colombia actualmente es el tercer exportador de café del mundo, donde registró una exportación por 12,769 millones de bultos de 60kg de café desde octubre del 2017 a agosto del 2018, teniendo una caída del 5,4% en las exportaciones a comparación del 2016/2017 Así mismo, en Colombia, según

²² INTERNATIONAL COFFEE ORGANIZATION – ICO -. Monthly Coffee Market report (2017/2018). [Sitio Web]. [Consultado el 10 de octubre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en internet: <http://www.ico.org/Market-Report-17-18-e.asp>

Colprensa²³, se produjo, entre marzo de 2017 a febrero de 2018, 13,97 millones de sacos de 60kg de café al año, y se vendieron 12,8 millones de sacos de 60kg de café en el mismo periodo de tiempo. Por consiguiente, hay mayor potencial de exportación de lo que ya se vende según lo producido.

Para finalizar, cómo se explicó anteriormente la FNC²⁴ cuenta con un espacio de preguntas y respuestas sobre logística para el transporte y exportación del café, así nombrando lo que se usa, lo que se necesita, más no dando el paso a paso necesario para llevarlo a cabo. Sin embargo, se sabe que Almacafé²⁵ es la empresa aliada a la FNC que se dedica a toda la parte logística internacional de Colombia, pero sigue sin darle un tipo de ayuda o definición a la cadena de transporte y logística internacional necesaria para la exportación y puesta en puerto internacional del café. Por lo tanto, ¿Cuál es logística internacional de la exportación de café colombiano a Alemania?

²³ COLPRENSA. Producción de café en Colombia ha caído un 9 % en lo que va del 2018. [Sitio Web]. El País. 4 de marzo de 2018. [Consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: <https://www.elpais.com.co/economia/produccion-de-cafe-en-colombia-ha-caido-un-9-en-lo-que-va-del-2018.html>

²⁴ FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA - FNC -. FAQ'S LOGISTICA [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. [Consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: <https://www.federaciondecafeteros.org/clientes/es/faqs/logistica/>

²⁵ ALMACAFÉ. Quienes Somos [Sitio Web]. [consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: http://almacafe.com.co/es/quienes_somos

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Determinar la logística internacional de la exportación de café colombiano a Alemania, mediante la descripción paso a paso para poder transportar el café desde su origen hasta la puesta en puerto en Alemania.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Especificar el proceso de la logística antes de embarque en territorio nacional en el proceso de exportación del café.
- Especificar el proceso de logística en el embarque y transporte internacional del café.
- Identificar el proceso logístico de llegada a puerto alemán.

1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Inicialmente, es importante primero proveer de un significado al término logística internacional, siendo primordial definir la logística según Soín²⁶, como el manejo y movimiento de productos y servicios, mientras que la logística internacional involucra empresas fuera del país para la importación o exportación de estos bienes y servicios. Así mismo, la “logística es el proceso de planear, controlar y administrar la cadena de abastecimiento y distribución, desde el proveedor hasta el cliente y con un enfoque en la red de valor y colaboración entre los actores de la red logística interna y externa”²⁷. Por otro lado, “la logística es el proceso de planear, implementar y controlar el flujo y almacenamiento eficiente y a un costo efectivo de las materias primas, inventarios en proceso, de producto terminado e información relacionada, desde los puntos de origen hasta los de consumo; con el propósito de satisfacer las necesidades de los clientes”²⁸.

Así mismo, la logística contiene una misión que se remota en entregar los bienes o servicios correctos en el lugar y tiempo acordados y en la condición deseada, mientras se hace la contribución mayor a la compañía. También, Mora²⁹ expresa qué, la logística es una actividad interdisciplinaria que vincula las diferentes áreas de la compañía, desde la programación de compras hasta el servicio postventa; pasando por el aprovisionamiento de materias primas; la planificación y gestión de la producción; el almacenamiento, manipuleo y gestión de stock, empaques, embalajes, transporte, distribución física y los flujos de información.

²⁶ SOIN, Sarvanandan. Critical success factors in supply chain management at high technology companies. [University of southern Queensland]. Trabajo de investigación doctoral en administración de empresas. University of Southern Queensland. Facultad de administración de empresas. Australia. 2004. p. 7. [Consultado el 25 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <https://eprints.usq.edu.au/151/>

²⁷ MORA, Luis Anibal. Gestión Logística Integral: Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento. [EBSCO]. 1ª ed. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones, 2008. p. 7. ISBN: 9789586485722. [Consultado el 25 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://ezproxy.uamerica.edu.co:2098/ehost/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzQ3ODQ3MF9fQU41?si d=e7977638-179d-44f0-bd6e-5b9f35f6ecbc@sdv-v-sessmgr02&vid=8&format=EB&rid=1>

²⁸ COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS - CSCMP -. CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary. [Sitio Web]. Educate. [Consultado el 25 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921

²⁹ MORA. Op. cit., p. 6.

De igual modo, Adarme, Mejía y Palacio³⁰ explican qué, la logística es la herramienta de la competitividad con la cual los actores miembros de una cadena de suministros, en particular; diseñan fórmulas empresariales, tales como: i) Mejorar el uso del cubo de almacenamiento; y ii) Negociar la Unidad de Carga Eficiente (UCE) de forma efectiva; con las cuales la cadena de suministros como un todo, busca racionalizar sus costos logísticos.

De la misma forma, cabe definir el término de transporte, ya que este también hace parte de todo el sistema de la logística internacional necesaria para la exportación del café. Según Anaya³¹, el transporte se define como toda actividad encaminada a trasladar el producto desde su origen hasta su punto de destino, donde se ocupa de todas las actividades relacionadas directa o indirectamente con la necesidad de situar los productos en el punto de destino correspondientes.

Para la logística internacional, Chandra y Lancioni³² expresan que existen las siguientes 7 interfaces:

1. Producto terminado al punto de empaque.
 - En esta interface el producto terminado se transporta desde el área de producción hasta el área de empaque.
2. Preparación del producto para la selección del empaque.
 - En esta interface se involucra el diseño y la selección de empaque que se acomoda perfectamente al producto para un movimiento internacional.
3. Embalaje.
 - En esta interface se debe tener en cuenta los cuidados a la hora de embalar el producto y los cuidados que debe tener el paquete una vez el diseño y la selección de este hayan terminado.
4. Cargar el producto empacado al medio de transporte.
 - Esta fase es crítica, ya que puede ocurrir algún daño mientras se realiza la carga, y una carga incorrecta puede causar daños durante el desplazamiento de la carga a su destino.

³⁰ ADARME, Wilson, MEJÍA, Juan Carlos y PALACIO, Óscar. Efecto látigo en la planeación de la cadena de abastecimiento, medición y control. [Research Gate]. En: CIENCIA E INGENIERÍA NEOGRANADINA. vol. 23, no. 2. Bogotá. 2014. p. 39. [Consultado el 23 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/cein/v23n2/v23n2a03.pdf>

³¹ ANAYA TAJERO, Julio Juan. Logística integral: la gestión operativa de la empresa. [Google Académico]. 3a ed. Madrid: ESIC Editorial, 2007. p. 239. ISBN: 9788473564892. [Consultado el 23 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://books.google.com.co/books?id=a4Tq_7Pmc04C&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false

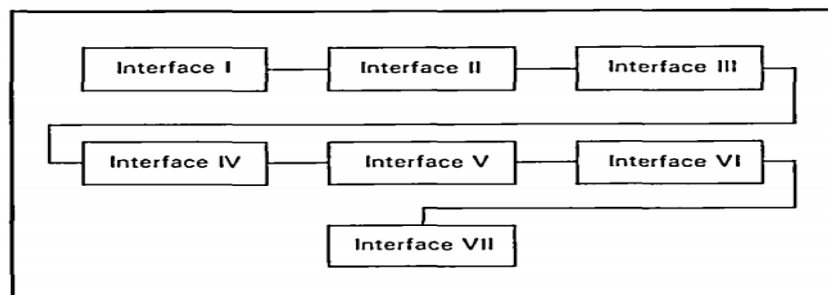
³² CHANDRAN, Rajan and LANCIONI, Richard A. The Role of Packaging in International Logistics. [Emerald Insight] En: INT JNL PHYS DIST & LOG MANAGE. vol. 20, no. 8, 1990. p. 41. Archivo en PDF. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1108/09600039010000787>

5. Transportar el producto a la locación del cliente.
 - Esta fase durante el flujo internacional del paquete está completamente fuera del alcance del exportador, ya que de esto se encarga el transportador. Por eso, se debe tener en cuenta los siguientes factores a la hora de escoger una transportadora:
 - i. Un registro de rendimiento de la transportadora.
 - ii. Estabilidad financiera de la transportadora.
 - iii. Un registro de reclamaciones del transportista.
6. La experiencia de la transportadora en todo tipo de cargas. Transferencia intermodal del producto durante el envío.
 - Esta fase expresa que durante la logística internacional para un producto se debe tener en cuenta el número de transferencias que se hacen durante el tránsito. Es decir, el número de movimientos se debe mantener en lo mínimo, ya que en cada movimiento le puede ocurrir algún daño al paquete.
7. Recibimiento del producto por el cliente en el destino.
 - En esta última fase, el cliente debe comunicarle al exportador o remitente los requisitos de descarga, es decir, los cuidados y los sistemas de empaque adecuados para que la descarga sea más eficiente.

Con el propósito de una mayor comprensión del transcurrir de la mercancía por cada interface, se puede observar la figura 1.

Figura 1: Flujo del paquete por interface en la logística internacional

Figure 1. *International Logistics Package Flow*



Nota: CHANDRAN,Rajan and LANCIONI,Richard A. The Role of Packaging in International Logistics. [Emerald Insight] En: INT JNL PHYS DIST & LOG MANAGE. vol. 20, no. 8, 1990. p. 41. Archivo en PDF. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1108/09600039010000787>

La logística internacional funcionaria efectiva y eficientemente si se maneja hábilmente todos los participantes y procesos que constituyen los canales de logística. En ese sentido, Szymonik³³ expresa que, la logística internacional usa muchos métodos que se han aplicado y se siguen aplicando en la gestión efectiva

³³ SZYMONIK, Andrzej. Op. cit., p. 20.

de los sistemas económicos, de los cuales, en este marco teórico solo se hablará de algunos métodos que van referentes al tema, que son los siguientes:

- **LM: Lean Management (Gestión Limpia)**³⁴.
 - Este modelo elimina todas las acciones que no crean valor agregado al producto o servicio, acciones que el cliente no está dispuesto a pagar. Sucesivamente, lo que trata es de cambiarle la mentalidad a los empleados y gerentes, para así poder trabajar en equipo y mejoramiento continuo.

- **AM: Agile Management (Gestión Ágil)**³⁵.
 - Este modelo se lleva a cabo bajo condiciones de cambios constantes e impredecibles dentro de la cadena de suministro, en otras palabras, en condiciones que no pueden preverse. El concepto de gestión ágil enfatiza la importancia del conocimiento y capital intelectual en el proceso de focalización. Es adecuado cuando se necesita un producto "rápido" junto con el servicio posventa completo, que se supone que debe manejar una cadena de suministro gestionada adecuadamente.

- **TQM: Total Quality Management (Gestión de Calidad Total)**³⁶.
 - Es un enfoque integral y sistemático de la gestión de la cadena de suministro, basado en la mejora constante de la calidad de los productos y servicios, desde la perspectiva del cliente. Este modelo depende de la calidad de las materias primas, componentes, infraestructura logística, productos, servicios y de la eficiencia de los proveedores, productores, vendedores y minoristas, y la efectividad de su gestión. El impacto del modelo, la Gestión de Calidad Total, en la logística internacional, se ve impactado en varias dimensiones, las cuales son las siguientes:
 - Arquitectura e integración
 - Controladores
 - Información y comunicación
 - Compartir recursos

- **VMI: Vendor Managed Inventory (Inventario de proveedor administrado)**³⁷.
 - Aquí, el proveedor es responsable de mantener niveles adecuados de inventario en el cliente. Además, a menudo (pero no siempre) el suministro dado, hasta el momento en que se toma - es propiedad del vendedor (inventario de envío); requiere un intercambio completo de información clave y acceso a ella.

³⁴ Ibid., p. 21.

³⁵ Ibid., p. 22

³⁶ Ibid., p. 23

³⁷ Ibid., p. 30

- Para el profesor K. Rutkowski³⁸, existen varias definiciones para el modelo VMI, siendo una de estas: un medio para optimizar los efectos dentro de la cadena de suministro, asumiendo la responsabilidad del fabricante de mantener niveles adecuados de inventario en el cliente.
- En el modelo VMI tiene que haber una articulación en ambas partes para reducir los errores en la operación y mejorando la calidad y la velocidad del proceso. Así mismo, en este modelo hay un incremento en costos para ambos, tanto como para el proveedor y el cliente, pero más que todo para el proveedor.

Por consiguiente, es importante aclarar y darle énfasis al modelo que se usó para la realización de este proyecto: el modelo de Lean Management (Gestión Limpia). El cual se dedica a una logística más limpia, es decir se dedica a lo esencial, hacer más con menos; en cambio, según Kardar, Rezapour y Zanjirani³⁹, el Agile Management (Gestión Ágil), tiene un objetivo general, y es acomodarse rápidamente al mercado ante cualquier cambio, productos volátiles. De esta manera, la Gestión Limpia se aplica más para mercados predecibles, con una variedad pequeña de productos y con un ciclo de vida más largo.

La Gestión Limpia tiene unos principios que Kardar, Rezapour y Zanjirani⁴⁰ describen, como lo son:

1. Identificar el valor del cliente.
 - Identificar algo que vale la pena pagar desde el punto de vista del cliente, especificando este valor mediante la descripción de las capacidades del producto ideal para el cliente.
2. Gestionar el flujo de valor.
 - Todos los pasos óptimos para darle valor al producto, los que no generen valor, son eliminados.
3. Desarrollar un flujo de producción.
 - Especificar los pasos a seguir para que no haya tiempo de espera, tiempo de inactividad, o cualquier desperdicio en general dentro o entre cada paso.
4. Utilizar técnicas de extracción.
 - Este principio elimina tipos de residuos mediante el uso de técnicas de extracción, para así satisfacer las necesidades del cliente, suministrando un producto o servicio solo cuando el cliente lo desee.
5. Luchar hasta la perfección.
 - Implementando los cuatro anteriores pasos efectivamente, el valor perfecto se crea en última instancia y no hay desperdicio.

³⁸ Ibid., p. 31

³⁹ KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Op. cit., p. 63.

⁴⁰ Ibid., p. 58.

Siendo estos sus principios, y el más importante que recalca de todo el modelo es el valor, lograr que el producto tenga un valor que el cliente esté dispuesto y valga la pena pagar por él. Todos estos principios tienen una razón para que el modelo se lleve a la perfección, siempre empezando en darle valor al producto o servicio, siendo este, como se dijo antes, el pilar del modelo.

Finalizando, Hincapié⁴¹ afirma que, es importante tener en cuenta las normas internacionales para la exportación de productos como uno de los parámetros más importantes para un comercio seguro entre países, donde se contempla la seguridad de las operaciones logísticas. Seguidamente, Cappa y Cameron⁴² expresan que, actualmente en Colombia las empresas se han visto obligadas a adoptar planes logísticos para poder sobrevivir a las exigencias de los mercados tanto nacionales como internacionales, así mismo es una herramienta competitiva que permite optimizar los recursos y generar valor agregado a los procesos, para satisfacer a sus consumidores finales de acuerdo con la calidad y puntualidad de las entregas.

⁴¹ HINCAPIÉ, Paola. Seguridad en la cadena de suministro de exportación de café en Colombia. [Universidad Militar Nueva Granada]. Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de relaciones internacionales, estrategia y seguridad. Bogotá. 2015. p. 20. [Consultado el 28 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/13790/Seguridad%20en%20la%20cadena%20de%20suministro%20en%20la%20exportacion%20de%20cafe%20en%20Colombia.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

⁴² CAPPA, Daniela y CAMERON, Derek. Una aproximación hacia el estudio de la logística en Colombia. [Universidad del Rosario]. Universidad del Rosario. Facultad de Administración. Bogotá. 2012. p. 17. [Consultado el 28 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4017/1020735280-2012.pdf;jsessionid=475EF34565CCE313303B7ADA6E8DB9CF?sequence=11>

2. METODOLOGÍA

El siguiente trabajo fue de tipo aplicado con un alcance descriptivo, donde se realizaron diferentes actividades de carácter investigativo. Se realizaron diferentes actividades como; buscar, analizar, organizar ideas y finalmente, se hizo una entrevista semi estructurada a grandes y pequeños exportadores de café en el eje cafetero, principalmente el Quindío, para así recolectar información que le diera fuerza a este trabajo.

La metodología se trianguló técnicamente utilizando el método de la entrevista y el método de la observación. Donde se pudo palpar de primera mano, el sentimiento de cada entrevistado al ir a su finca, y con mucho orgullo enseñar, no solo su experiencia en el proceso de exportación, sino también todo el proceso de su café. Explicando así, los dos tipos de café que comercializan (tostado o en verde), y mostrando desde la recolección, hasta el empaque, pasando por la selección, la trilla, la tostada y la molienda.

Se identificaron unas características en los entrevistados, a los cuales se les garantizó la confidencialidad de la información, asignándoles un seudónimo como se expresa de la siguiente manera para el entendimiento del lector:

Tabla 1: Identificación de entrevistados

Entrevistado	Género	Tipo de exportador	Puesto	Tipo	Fecha
E1	Masculino	Gran Exportador	Gerente	Trilladora	17/12/2018
E2	Femenino	Pequeño Exportador	Líder Comercial	Finca	19/12/2018
E3	Masculino	Gran Exportador	Presidente y dueño	Finca	18/12/2018
E4	Masculino	Pequeño Exportador	Presidente y dueño	Finca	20/12/2018
E5	Masculino	Gran Exportador	Jefe de Trilladora	Almacén y trilladora	21/12/2018

Al iniciar esta investigación, se hizo una revisión bibliográfica para el desarrollo teórico del trabajo, posteriormente se hizo una cita con cada uno de los entrevistados, durante la entrevista surgían otras preguntas, inquietudes al respecto de su finca, su historia y así entender el sentimiento, el amor, que le tienen por lo que hacen cada día. Cada uno de los entrevistados, orgullosamente se mostraban dispuestos a colaborar con cada una de las preguntas, hacían tour del lugar, ya sea el almacén, la finca o la trilladora, y finalmente, terminaban cada entrevista con unas recomendaciones para una futura investigación.

3. ESPECIFICAR EL PROCESO DE LA LOGÍSTICA ANTES DE EMBARQUE EN TERRITORIO NACIONAL EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN DEL CAFÉ.

Todo el proceso logístico dentro del territorio nacional antes de embarque depende de la forma, en qué modalidad o como este constituido el vendedor jurídicamente. Ya sea una finca grande con una capacidad de exportación muy grande, una finca pequeña que apenas está empezando su proceso de exportación y hace exportación de tipo muestra comercial, una trilladora o ya sea también la Federación Nacional de Cafeteros o en su caso, Almacafé. De esta manera, en este capítulo se explicará un paso a paso de cómo es la logística en territorio nacional antes de embarque para darle inicio a la exportación de café colombiano.

3.1 REGISTRO ANTE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS

Primero que todo, según E1^(*), se debe estar registrado ante la Federación Nacional de Cafeteros (FNC) como exportador de café, después de haberse registrado ante la FNC como exportador, se le entrega un código, un número, que lo identifica como exportador ante la FNC. Ya al haber obtenido el número de identificación, cada vez que se hace una venta al exterior, se registra esta venta en la página web de la FNC para así hacer constar ante la FNC la cantidad de café a exportar, de esta manera, E1^(*) expresa que, la FNC le calcula y le entrega de cuánto va a ser el pago de Contribución Cafetera ante el Fondo Nacional del Café, siendo esta de 6 centavos de Dólar por libra para café verde, según la FNC⁴³, esta contribución cambia dependiendo de qué tipo de café se va a exportar.

(*) El Entrevistado E1 explica el paso para registro ante la FNC

(*) El entrevistado E1 manifiesta sobre el costo de la contribución cafetera

⁴³ FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS – FNC -. Exportación de café en pequeñas cantidades. [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. [Consultado el 6 de enero de 2019]. Archivo en PDF. Disponible en: https://www.federaciondefcafeteros.org/static/files/infografia_exportacion_en_peque%C3%B1as_cantidades_09.pdf

3.2 EMBALAJE DEL CAFÉ PARA ENVIOS COMERCIALES GRANDES

Para el embalaje del café verde, E3^(*3) expresa que, este depende del cliente y de la empresa que va a exportar, sea en bultos de 35kg o de 70kg (bultos de 70kg con medidas de 95 x 75cm), también depende de que tan grande sea la exportación que se vaya a hacer. El material de estos bultos también depende del cliente en el exterior, ya sea en bultos de fique (90% fique), cómo se puede ver en las figuras 2 y 3, o bultos plásticos (Grain Pro⁴⁴), o en su debido caso, ambos como así lo expresa E1^(*1).

Figura 2: Bultos en fique de 70kg de café verde



Nota: Fotografía tomada al interior de una trilladora de café en armenia, Quindío.

(*3) El entrevistado E3 explica el tipo de embalaje del café en verde.

⁴⁴ GRAINPRO. GrainPro Bag Twist & Tie. [Sitio Web]. [Consultado el 6 de enero de 2019]. Disponible en: <https://grainpro.com/grainpro-twist-tie-es/>

(*1) El entrevistado E1 habla sobre el cuidado al momento de embalaje.

Figura 3: Bultos en fique



Nota: Fotografía tomada al interior de una trilladora de café en Armenia, Quindío.

Según E1^(*), los bultos plásticos, Grain Pro, hacen que el café pueda respirar, o sea recibir solo oxígeno del exterior y mantenerse protegido de cualquier cosa del exterior que le pueda cambiar las características al café que se va a exportar.

3.3 TRANSPORTE NACIONAL

Después de haber registrado la venta ante la FNC y embalado el café cómo lo pidió el cliente, se hace el pedido de transporte para enviar el producto a su debido puerto de embarque para ser exportado, esto ya depende del vendedor por la tarifa de transporte, sea a Cartagena o a Buenaventura. Según E5^(*), su empresa tiene un convenio con compañías de transporte, y el costo de transporte de un tractocamión de 34 toneladas desde Armenia al puerto de Buenaventura estaba a la fecha del 19 de diciembre de 2018, en \$53.220 pesos colombianos por tonelada, y al puerto de Cartagena estaba en \$158.000 pesos colombianos por tonelada, estos precios rotan dependiendo de la disponibilidad del tractocamión para el transporte a puertos, y

(*) El entrevistado E1 habla sobre Grain Pro.

(*) El entrevistado E5 habla sobre su costo de transporte para transportar café a puerto.

día a día los encargados de transporte de este almacén tienen que estar cotizando este valor.

Así mismo, para otras entidades, como trilladoras o fincas que exportan café, el costo de transporte es diferente, ya que como no se tiene un convenio con empresas de transporte designadas a la Federación, el transporte en territorio nacional sale más costoso. Según E4⁽⁴⁾, el pedido de un tractocamión de transporte vacía desde Bogotá a una finca, en este caso en Salento, Quindío, tiene un costo de \$500.000 pesos, siendo este costo adicional al valor que se le cobra para hacer el transporte del café a puerto. Sucesivamente, para E3⁽³⁾, el costo por tonelada desde el Quindío al puerto de Buenaventura se encuentra alrededor de \$100.000 - \$150.000 pesos, y al puerto de Cartagena se encuentra alrededor de los \$200.000 mil pesos, dependiendo de la empresa transportadora que vaya hacer el servicio. Los transportes se hacen de mínimo 19 toneladas, ya que en los contenedores que se transporta el café da para 19 toneladas (unos 270 sacos de 70kg cada uno), y se espera cargar un contenedor completo para que no vaya junto a ningún otro producto que le pueda cambiar las características al café, esto se da ya que el café es como una esponja y absorbe los olores que hay alrededor, esto hace que el sabor y el olor del café cambien, junto con otras características. Por otro lado, la FNC⁴⁵ explica que, el café se transporta en contenedores de 20 y 40 pies, donde estos tienen capacidad para 250 – 275 sacos de 70kg y de 300 – 350 sacos de 70kg respectivamente.

También, es importante tener en cuenta los tiempos de espera de carga y de descarga en el punto de origen y en puerto, adicionalmente el tiempo que se demora en cargar y descargar el tractocamión, ya que estos tiempos de espera, de carga y descarga son cobrados al exportador durante el transporte, los cuales se pueden calcular con el Ministerio de Transporte⁴⁶.

Una vez que ya se hizo la negociación del transporte, “hay que comunicar a puerto y a la FNC el día en que llega la mercancía a puerto, para así expedir una guía de transito que es necesaria para el transporte en territorio nacional, esto es para dar seguridad a las autoridades que la mercancía, en este caso, el café, es legal y no robado, y explica de donde viene y hacia donde se transporta dentro del territorio

⁽⁴⁾ El entrevistado E4 manifiesta el costo de pedido de un tractocamión a su finca.

⁽³⁾ El entrevistado E3 manifiesta el mínimo peso de transporte a puerto.

⁴⁵ FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS -FNC-. Op. Cit.

⁴⁶ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Sistema de información de costos eficientes para el transporte automotor de carga. [Sitio Web]. [Consultado el 10 de enero de 2019]. Disponible en: <http://sicetac.mintransporte.gov.co:8080/sicetacWeb/#!/ejecutar/costos-eficientes>

nacional”^(*), todo este cuidado se debe a que el café es un producto especial colombiano de sumo cuidado y valor. E1^(*) expresa que, sin la guía de transporte, los tractocamiones o el transporte de carga no se puede movilizar dentro de territorio nacional y esto se consideraría tiempo perdido, ya que la embarcación que va a transportar el café vía marítima desde el puerto está esperando la mercancía para el día acordado, por eso es de suma importancia la guía de transporte. Todo esto se da para las exportaciones grandes que se hacen vía marítima y se necesita del transporte terrestre en territorio nacional desde su origen a puerto.

3.4 EXPORTACIÓN EN PEQUEÑAS CANTIDADES

Por otro lado, para las exportaciones en pequeñas cantidades la Federación Nacional de Cafeteros⁴⁷ tiene un ABC e infografía (Anexo A) en su página para una breve explicación de que hacer para las exportaciones en pequeñas cantidades. De igual forma, las exportaciones en pequeñas cantidades no pueden pasar de los 60 kg en café en verde o de 50kg en café tostado, E2 manifiesta que, las empresas deben registrar la cantidad y la forma de envío de exportación, dentro de esto también deben incluir el documento de exportación (DEX), la lista de empaque y factura, registrar la venta ante la FNC, el certificado de repeso y el certificado de la FNC (se actualiza anualmente).

También, E2^(*) explica que, los pequeños exportadores hacen uso de empresas intermediarias para el transporte aéreo de sus mercancías a los clientes, ya que como estos envíos son por vía aérea son muy costosos, para el envío de 26.4kg de café tostado a España el costo puede llegar hasta los \$810 USD, y a Estados Unidos por 80kg de café tostado, puede llegar hasta los \$610 USD. Así mismo, “cuando se hace una exportación de café tostado cada finca o empresa lo empaca de la manera en que el cliente lo pide, sea en empaques de 500 gramos, 250 gramos y 340 gramos, etc. pero cada empaque debe estar especificado su peso y debe tener 3 sellos (paisaje colombiano, origen colombiano y café de Colombia), cómo se exhiben en la figura 6, cada uno con un precio que se tiene que pagar anualmente para ser renovado, estos sellos son certificados de origen del café colombiano”^(*), E2^(*) explica que, también se exportan en diferentes formas, como lo son: capsulas y sachets, como se pueden ver en las figuras 4 y 5. El tiempo de transporte aéreo

(*) El entrevistado E1 cuenta el paso a seguir después de la negociación del transporte a puerto

(*) El entrevistado E1 manifiesta la importancia del uso de la guía de transporte.

⁴⁷ FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS – FNC-. Op. Cit.

(*) El entrevistado E2 aclara el costo de envío para exportaciones en pequeñas cantidades.

(*) El entrevistado E4 aclara la forma en que se exporta en pequeñas cantidades.

(*) El entrevistado E2 habla de las distintas formas en que también se exporta

depende del costo, para Estados Unidos puede tardar 2 días y para España 3 días, todo esto depende de cuanto está dispuesto a pagar el vendedor o el cliente, esto también depende del tipo de Incoterm en el que el vendedor y el cliente acuerdan.

Figura 4: cápsulas de café tostado



Nota: Fotografía tomada al interior de una finca exportadora en pequeñas cantidades, en Armenia.

Figura 5: Sachets de café tostado



Nota: Fotografía tomada al interior de una finca exportadora en pequeñas cantidades, en Armenia, Quindío.

Figura 6: Certificados de origen



Nota: fotografía tomada a uno de los empaques de café que van de exportación

3.5 INCOTERMS MÁS USADOS EN LA EXPORTACIÓN DE CAFÉ.

Es importante describir los Incoterms más usados por los exportadores de café, ya sea café en verde o tostado, los cuales son acordados con el cliente a la hora de hacer el negocio, ya que este es un proceso logístico internacional importante que se debe tener en cuenta porqué dependiendo de este, es que se miden los gastos de todo el proceso de exportación. Esto depende ya sea del tipo de exportación que se vaya a hacer, si es en pequeña o en grandes cantidades, también en la forma en la que se va a enviar y la manera en la que se le hace llegar al cliente, ya sea marítima o aérea.

De acuerdo a E1^(*), el Incoterm más usado con los clientes en el exterior para exportaciones en grandes cantidades vía marítima, es el tipo FOB (Free on board), que según la Cámara de Comercio de Bogotá⁴⁸, es donde el exportador/vendedor asume todos los costos desde el origen hasta que la mercancía se entregue a bordo del barco en puerto nacional, o sea que cubre con todos los gastos de transporte en territorio nacional, embalaje y costos aduaneros hasta que ya se encuentra dentro del barco, también haciéndose cargo del despacho para exportación. Sucesivamente, según la compañía TNT⁴⁹, el comprador/importado internacional, se hace cargo y asume todas las responsabilidades una vez la mercancía se encuentre a bordo del barco.

Finalmente, para las exportaciones en pequeñas cantidades o muestras comerciales, para E2^(*), el Incoterm más usado es el tipo DAP (Delivered at Place), debido a que estas exportaciones hacen uso de empresas intermediarias para la exportación de estas pequeñas cantidades o muestras comerciales, este tipo de incoterm indica, como lo expresa la compañía TNT⁵⁰, el vendedor debe poner la mercancía en disposición del comprador en el lugar acordado, esto incluye todos los gastos de documentos, aduana en el país de origen, costos de transporte en el territorio nacional de origen, seguro, etc. todo hasta que sea entregado al comprador, pero este debe encargarse del desembarque de la mercancía en este sitio, aduana y transporte en el país extranjero, pago de la mercancía y aranceles.

(*) El entrevistado E1 manifiesta el tipo de INCOTERM más usado con los clientes al exterior.

⁴⁸ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Op. Cite.,

⁴⁹ TNT. Incoterms. [Sitio Web]. Colombia. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: https://www.tnt.com/express/es_co/site/como/understand-incoterms.html

(*) El entrevistado E2 expresa el tipo de INCOTERM más usado para exportaciones en pequeñas cantidades

⁵⁰ Ibid.,

4. ESPECIFICAR EL PROCESO DE LOGÍSTICA EN EL EMBARQUE Y TRANSPORTE INTERNACIONAL DEL CAFÉ.

4.1 LLEGADA Y DESCARGA EN PUERTO NACIONAL

Una vez que el tractocamión o el debido transporte de carga llegue al puerto de destino, sea Buenaventura o Cartagena, cargados de café en verde para exportación, E1^(*) manifiesta que, estos tienen que ser presentados ante la Federación Nacional de Cafeteros. Completando con lo que expresa E3^(*), la FNC le deben recibir a la empresa de transporte la guía de tránsito, el documento de exportación, los documentos fitosanitarios, así como también el certificado de origen, registro Invima y la descripción del café.

Sucesivamente, una vez que la FNC reciba la mercancía, descarga los camiones, esta pasa a una repesa, para corroborar la cantidad de café que se registró en la página de la FNC para ser exportada. Después de esto, E3^(*) explica que, el café pasa a ser revisado en laboratorio, donde se le hace un perfil de taza y calidad para así corroborar con la descripción recibida por el vendedor, y este si sea el café que se va a exportar como fue registrado anteriormente. De acuerdo a E1^(*), todo esto se hace con el fin de corroborar la venta registrada en la página de la FNC, así poder corregir o afirmar que el impuesto que se había cobrado (Contribución Cafetera) anteriormente si sea el correcto, este impuesto se paga con un cheque de gerencia o débito automático inmediatamente el impuesto sea corregido o reafirmado por la FNC en puerto.

Asimismo, vale acotar que la llegada de la carga de café a puerto debe ser con unos días de anticipación a la cita que se tenga con la empresa de transporte marítimo que va a llevar el café a su destino, en este caso Alemania. Ya que, de acuerdo a E1^(*), al momento de que el café llega a puerto para ser entregado a la Federación, entra a una lista de espera para ser analizado después del repeso, si esta pasa a ser a más de 1 día de espera, el café debe ser almacenado, almacenes que son dirigidos por Almacafé, este almacenaje tiene 5 días de gracia para cualquier contratiempo, si se pasa de los 5 días se le empieza a cobrar al dueño del café un costo en dólares por día de uso de almacén. Por lo general, E3^(*) expresa que, en

(*) El entrevistado E1 manifiesta el paso a seguir al momento de llegada al puerto.

(*) El entrevistado E3 explica lo que se debe entregar en puerto

(*) El entrevistado E3 explica que se hace con el café al momento de ser entregada a la FNC.

(*) El entrevistado E1 explica el pago de la contribución cafetera.

(*) El entrevistado E1 explica qué pasa con la mercancía al momento de que llega a puerto

(*) El entrevistado E3 aclara el tiempo de espera del café en puerto de buenaventura.

el puerto de Buenaventura el café se queda 2 días en espera para ser enviados a su destino.

Cuando el café pasa el repeso, el pago de la contribución cafetera y el análisis por la FNC, ya puede ser embalado dentro de su respectivo contenedor, este al no ser llenado completamente por el café, es posible que se comparta el espacio con otra mercancía, ya esto depende del exportador, ya que esto ayuda a aligerar los costos, pero a la vez es difícil encontrar una mercancía adecuada para compartir contenedor, ya que de acuerdo a E3^(*), el café debe estar con una carga seca que no le quite características al café que se va a exportar. Según E1^(*), el tiempo de carga de un contenedor de 20 pies standard para 250-270 sacos de 70kg de café es de aproximadamente 1 - 2 horas, esto se debe tener en cuenta, ya que la empresa naviera que se contrata tiene un tiempo estimado para cargar contenedores en puerto y salir. Así mismo, se debe cumplir con la cita de llegada a puerto de destino. También, que según el CCI⁵¹, el café se puede transportar también a granel en un contenedor, así ahorrándose costos de sacos y transportar aún más café, con un aumento de carga del 17% a comparación de lo que se puede en sacos convencionales.

4.2 CUIDADOS DEL CAFÉ

De acuerdo a E1^(*), para los cuidados durante el transporte del café en contenedores se debe tener en cuenta que haya ventilación así el café se mantiene respirando durante el viaje, siempre y cuando se tenga el cuidado con los empaques Grain Pro, que ayuda a que el café mantenga sus características, sino esta empacado en Grain Pro y se tiene un contenedor estándar de 20 o 40 pies, el TIS⁵² explica que, se debe tener la precaución necesaria con el ingreso de agua durante el tiempo que se encuentra en altamar, así como las precauciones necesarias en el momento de condensación, ya que esto puede dañar el café completamente, produciendo así hongos.

(*) El entrevistado E3 explica el cuidado que hay que tener con el café a la hora de compartir contenedor

(*) El entrevistado E1 manifiesta el tiempo de carga del café en el contenedor en puerto.

⁵¹ CENTRO DE COMERCIO INTERNACIONAL -CCI-. Logística y seguros – Café a granel en contenedores: reseña. [Sitio Web]. Noviembre de 2007. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Cafe-a-granel-en-contenedores-resena/>

(*) El entrevistado E1 explica sobre los cuidados del café

⁵² TRANSPORT INFORMATION SERVICE – TIS-. Coffee. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.tis-gdv.de/tis_e/ware/genuss/kaffee/kaffee.htm#container

En las siguientes figuras 7, 8, 9 y 10, se puede observar los cuidados que se tienen en un contenedor para el transporte de café vía marítima.

Figura 7: Cuidados dentro de un contenedor



Nota: TRANSPORT INFORMATION SERVICE – TIS-. Coffee. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.tis-gdv.de/tis_e/ware/genuss/kaffee/kaffee.htm#container

Figura 8 : Cuidados dentro de un contenedor



Nota: TRANSPORT INFORMATION SERVICE – TIS-. Coffee. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.tis-gdv.de/tis_e/ware/genuss/kaffee/kaffee.htm#container

Figura 9: Contenedor visto desde afuera para los cuidados dentro de él.



Nota: TRANSPORT INFORMATION SERVICE – TIS-. Coffee. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.tis-gdv.de/tis_e/ware/genuss/kaffee/kaffee.htm#container

Figura 10: Ventilación vista desde afuera del contenedor



Nota: TRANSPORT INFORMATION SERVICE – TIS-. Coffee. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.tis-gdv.de/tis_e/ware/genuss/kaffee/kaffee.htm#container

Por consiguiente, “es de suma importancia tener en cuenta el porcentaje humedad que tengan los granos de café en el momento de embalaje en contenedores, estos granos no deben superar el 12% de humedad, deben mantenerse en un rango en 10 – 12% de humedad, esencialmente menor a 12%”⁽⁴⁾, ya que, según el CCI⁵³, durante el tiempo de transporte por condiciones del clima, sea por temperatura o lluvia, los granos de café tienden a desprender agua o a absorber agua del ambiente, esto puede cambiarle las características al café, hasta el punto de dañar toda la mercancía.

4.3 TRANSPORTE MARÍTIMO

Hay que tener en cuenta que, según Procolombia⁵⁴, “hay 5 navieras con 7 servicios directos, cuyos tiempos de tránsito se pueden encontrar desde los 13 días”. Solo existe una naviera que ofrece servicios directos desde el puerto de Buenaventura al puerto de Hamburgo en Alemania, existen otras rutas de conexión que pueden llegar a los 19 días de tránsito. Este tiempo es importante de tener en cuenta para tener los cuidados pertinentes a la hora de embalar el café en los contenedores. También, en los Anexos B y C se encuentra los costos por naviera del transporte de contenedores de 20 y 40 pies, incluyendo el valor de la tarifa en USD y el valor del recargo, especificando el porqué del recargo.

⁽⁴⁾ El entrevistado E4 aclara el porcentaje de humedad que debe tener el café para mantenerse en buen estado.

⁵³ CENTRO DE COMERCIO INTERNACIONAL -CCI-. Logística y seguros-Café ensacado en contenedores: riesgo de condensación. [Sitio Web]. Noviembre de 2007. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Cafe-ensacado-en-contenedores-riesgo-de-condensacion/>

⁵⁴ PROCOLOMBIA. Perfil logístico desde Colombia hacia Alemania. [Sitio Web]. p. 3. [Consultado el 15 de enero de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/perfil_logistico_de_alemania_2.pdf

Finalmente, es importante tener en cuenta la llegada a puerto del café, ya que como se explicó anteriormente, la FNC tiene su propio tema de logística para todo café que llega a puerto, y esto toma tiempo. Este tiempo se debe tener en cuenta para así tener listo el contenedor en que se va a transportar, con todos los cuidados necesarios que hay que tener para el café. Si se tiene en cuenta todo esto perfectamente se va a poder estar a tiempo con la cita de la naviera en la que se va a transportar el café a su destino. Sobre todo, tener en cuenta el tiempo en que se queda el café en almacén y el cuidado que hay que tener durante ese tiempo, ya que como lo expresa E3^(*), es realmente importante que las características del café se mantengan como se le fue vendido al cliente, y al momento de recibir la mercancía sea tal cual como se le fue vendido. Si no, el exportador tiene que asumir los costos de regresar la mercancía a su origen, cambiar el café y devolverlo al puerto de salida.

(*) El entrevistado E3 aclara sobre la importancia del cuidado del café

5. IDENTIFICAR EL PROCESO LOGÍSTICO DE LLEGADA A PUERTO ALEMÁN.

5.1 LLEGADA A PUERTO ALEMÁN

Dependiendo desde que puerto de Colombia haya salido la mercancía, sea Cartagena o Buenaventura, el café se tarda en llegar entre 13 y 19 días respectivamente al puerto de Hamburgo, Alemania⁵⁵, ya que es este el puerto con menor tiempo de tránsito y el que según Procolombia⁵⁶, la oferta de servicios de exportación se dirige principalmente a los siguientes puertos: Bremen-Bremerhaven y Hamburgo.

Tabla 2: Frecuencias y tiempo de tránsito desde los puertos colombianos.

Frecuencias y tiempo de tránsito desde los puertos colombianos

Puerto de Desembarque	Puerto de Embarque	Conexiones	Tiempo de Tránsito (Días)
Hamburgo	Cartagena	Directo	13
	Buenaventura	Directo	19
	Barranquilla	Cartagena - Colombia	16
	Santa marta	Directo	13
Bremerhaven	Cartagena	Hamburgo - Alemania	17
	Buenaventura	Balboa - Panamá, Manzanillo - Panamá	21
	Barranquilla	Manzanillo - Panamá	26
	Santa marta	Rotterdam - Países Bajos	15
Bremen	Cartagena	Manzanillo - Panamá, Bremerhaven - Alemania	31
	Buenaventura	Balboa - Panamá, Manzanillo - Panamá, Bremerhaven - Alemania	27
	Barranquilla	Manzanillo - Panamá, Bremerhaven - Alemania	32
	Santa marta	Rotterdam - Países Bajos, Bremerhaven - Alemania	21

Nota: PROCOLOMBIA. Perfil logístico desde Colombia hacia Alemania. [Sitio Web]. p. 3. [Consultado el 15 de enero de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/perfil_logistico_de_alemania_2.pdf

⁵⁵ PROCOLOMBIA. Op. Cite., p. 3

⁵⁶ Ibid., p. 3

Una vez que el transporte naviero llegue con la mercancía al puerto de Hamburgo, Alemania, se tiene que entregar el documento de exportación, antes del desembarque, y dependiendo del Incoterm acordado con el cliente se hace el desembarque y la entrega de papeles por parte del cliente para los documentos respectivos de importación del café. Pero, el proceso de desembarque se hace una vez obtenido los permisos de la aduana, estos permisos se logran después de haber entregado los documentos necesarios a la aduana respecto a la mercancía que entra al país, en este caso el café.

5.2 DOCUMENTOS NECESARIOS

Existen unos documentos requeridos para el ingreso de mercancía a Alemania, los cuales dependen de si son envíos comerciales, envíos de muestras o transporte de muestras sin valor comercial. Ya que, según el decreto 2685 de 1999⁵⁷, el café por ley no puede ser exportado como muestra sin valor comercial, se usan los envíos comerciales o envíos de muestras comerciales. Estos envíos de muestras comerciales son los que casi siempre usan los pequeños exportadores, así exportando café tostado en grano o molido empacado en los diferentes pesos ya antes mencionados (250 gramos, 340 gramos y 500 gramos) y las otras diferentes formas en que exportan el café.

5.2.1 Envíos Comerciales. Los documentos requeridos a entregar por el cliente en puerto alemán para los envíos comerciales desde de Colombia, ya que no hace parte de la UE, son según el SUIN⁵⁸:

- Factura: dos facturas comerciales, firmada por el transportista, deberá acompañar al envío, el número de licencia de importación, si es necesario, se muestra y también a los países tanto de la venta y la producción.
- Licencia de importación del cliente en Alemania (se recomienda obtenerla antes de que la mercancía salga de puerto colombiano).
- “Declaración aduanera por escrito, y en ocasiones un certificado de origen”⁵⁹

⁵⁷ SISTEMA ÚNICO DE INFORMACIÓN NORMATIVA -SUIN-. Decreto 2685 de 1999. [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. 29 de diciembre de 1999. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1874830>

⁵⁸ Ibid.,

⁵⁹ SANTANDER TRADE PORTAL. Trámites aduaneros en Alemania. [Sitio Web]. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: https://es.portal.santandertrade.com/gestionar-embarques/alemania/tramites-aduaneros-importacion?&actualiser_id_banque=oui&id_banque=12&memoriser_choix=memoriser

- Según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania⁶⁰, hay que tener en cuenta la partida arancelaria al momento de entrada a Alemania: 090111: Café, sin tostar, sin descafeinar.
- Certificado de Origen

5.2.2 Muestras Comerciales. Los documentos necesarios para presentar en puerto alemán de muestras comerciales según Procolombia⁶¹ son los siguientes:

- 2 facturas Pro Forma, firmada por el transportista, deberá acompañar al envío.
- La licencia no se requiere para las muestras:
 - Productos agrícolas hasta 51,13 euros por remesa, salvo seedgood.
- Muestras comerciales forman parte de una transacción comercial (sujeto a pago) necesitan los mismos documentos que se requieren para envíos comerciales.

También, según E2, hay que tener en cuenta los siguientes documentos antes de la salida de la mercancía y al llegar a Alemania para la tranquilidad del vendedor en muestras comerciales:

- Lista de empaque: etiquetas con información del cliente, cantidad y nombre del producto.
- Factura.
- Carta de responsabilidad.
- Orden de producción.
- Foto de entrega a la transportadora al salir de Colombia.
- Foto de entrega al cliente en Alemania.

5.3 PEQUEÑAS CANTIDADES A ALEMANIA

Como se dijo en la sección 3.4: Exportación en pequeñas cantidades, existe la posibilidad de exportar pequeñas cantidades a Alemania por medio de empresas transportistas como lo usan dos de las empresas entrevistadas (E2 y E4), estos exportan café tostado, sea en grano o molido, y en diferentes presentaciones también, cómo se mostró anteriormente, el proceso de exportación es diferente y hacen uso del transporte aéreo.

Para esto, “Alemania cuenta con 539 pistas aéreas a lo largo de su territorio. Aproximadamente 18 aeropuertos tienen facilidades aduaneras, además de estar dotados con infraestructura para el manejo y almacenamiento de carga, incluido

⁶⁰ MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS -CBI-. Exporting coffee to Germany. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 16 de enero de 2019]. Archivo en PDF. Disponible en: <https://www.cbi.eu/market-information/coffee/germany>

⁶¹ PROCOLOMBIA. Op. Cite., p. 6.

almacenamiento en frío y protección de valores”⁶². Esto es bastante importante a la hora de contratar la empresa de transporte que le va a entregar la mercancía al cliente, ya sea si el vendedor lo hace directamente con alguna aerolínea prestadora de servicio de a Alemania las cuales las siguientes son algunas de las que cuentan con vuelo a Alemania para carga:

- American Airlines
- CargoLux
- British Airways
- Lufthansa

O ya sea mediante empresas especializadas en la exportación de café en pequeñas cantidades como lo es “Café London”⁶³, empresa que utiliza E4 para hacer sus exportaciones a nivel mundial, la cual se encarga de recoger la mercancía y entregársela al cliente en cualquier parte del mundo.

Es importante tener en cuenta las restricciones de mercancías a Alemania a través de Courier internacional, los cuales se encuentran restringidos por peso y tamaño, cómo lo expresa Procolombia⁶⁴:

- Tamaño
 - Longitud: 120 cm (47 pulgadas).
 - Ancho 80 cm (31 pulgadas).
 - Altura 120 cm (47 pulgadas).
- Peso
 - Máximo Peso por envío 99,999 kg (220,458 libras).
 - Máximo peso por pieza 99,999 kg (220,458 libras).

Es trascendental tomar en consideración el tipo de incoterm en el que se negoció con el cliente, ya que al momento de llegada de la mercancía se sabe la forma de desembarque y si hay que conseguir un almacén con las cualidades específicas para el cuidado del café, así no cambian sus características durante ese tiempo de almacenaje, hasta que el cliente desee transportar el café a su punto de destino.

Teniendo en cuenta que los incoterms más usados en grandes y pequeñas cantidades son el FOB y DAP respectivamente. El FOB tiene la característica que es el exportador quien tiene la responsabilidad de la mercancía hasta la carga del café en puerto de salida, ya al llegar al puerto de destino, el cliente es el que se hace cargo de toda la parte logística, sea el desembarque, transporte, almacenaje, descarga, carga, etc. y en el DAP que se usa para exportaciones en pequeñas

⁶² Ibid., p. 4

⁶³ CAFÉ LONDON. Servicios. [Sitio Web]. Colombia. [Consultado el 17 de enero de 2018]. Disponible en: <http://www.cafelondon.co/services/>

⁶⁴ PROCOLOMBIA. Op. Cite., p. 8.

cantidades, el café se le entrega al cliente donde el desee, ya que como son en pequeñas cantidades y se hacen mediante mensajería expresa o transportadoras especializadas, como se dijo anteriormente, estos se encargan del almacenaje correspondiente necesario para el café, en caso de necesitarlo.

Finalmente, el proceso logístico en puerto ya depende del cliente, pero según E3^(*3), si se llega a negociar el desembarque en puerto de destino por parte del exportador, y llega a ser necesario un almacén, hasta que el cliente vaya por la mercancía, este almacén debe ser aislado de otro tipo de mercancías o con mercancía seca para que no le cambie las características al café.

(*3) El entrevistado E3 explica el cuidado necesario para el café en caso de almacén en puerto de destino.

6. CONCLUSIONES

Al analizar las diferentes entrevistas hechas a cada uno de los exportadores de café, se concluye que la logística en territorio nacional para el café, principalmente el transporte de café a puerto, es uno de los mayores problemas a la hora de exportar café al exterior.

Seguidamente, es de vital importancia todo el tema de transporte en costos y tiempos, ya que muchas veces (la mayoría) el vendedor es el que incurre en este tipo de gastos para poder exportar su café, y estos costos hacen que suba el precio de venta al cliente o dejar de ganar lo necesario como negocio.

Los entrevistados son optimistas a la hora de hablar sobre la exportación de café al exterior, pero todos llegan a la misma conclusión a la hora de exportar, el talón de aquiles es el transporte nacional de café a puerto.

Por consiguiente, también se denota un control por parte de la Federación Nacional de Cafeteros a la hora de exportar, y como lo afirman la mayoría de los entrevistados, esto a veces hace que exportadores ajenos a la FNC pierdan clientes debido a que estos son registrados ante la Federación, y muchas veces se pierden por simple competencia.

Finalmente, se encontró que la logística internacional para la exportación de café en grandes cantidades al exterior, no estaba bien definida antes de realizar este proyecto, donde se logró dar el paso a paso y definir la logística internacional para la exportación de café colombiano a Alemania. Pero, se diagnosticó también, que hace falta una ayuda por parte de la Federación a incentivar la venta de café en verde al exterior, sobre todo en el transporte terrestre nacional, y para fincas que quieren empezar a exportar en pequeñas cantidades, darle una ayuda en el transporte por Courier, ya que estos costos son elevadísimos y las pequeñas fincas pierden competitividad a la hora de intentar exportar.

7. RECOMENDACIONES

Para futuras investigaciones en la misma área de investigación es de real importancia seguir con las siguientes recomendaciones:

- Hacer una investigación de solo el costo y medios de transporte nacional para el café. Teniendo en cuenta: ¿Cómo reducir los costos de transporte?, ¿Cómo acelerar el tiempo de llegada a puerto?, ¿Cómo mejora los tiempos de espera en puerto?
- Hacer una investigación en los costos de exportación: ¿Cómo reducir el costo de la contribución cafetera?, ¿Por qué un pequeño exportador y productor de café debe pagar el mismo monto por los sellos de certificación de origen que un gran productor y exportador?
- ¿Cómo hacer exportaciones en grandes cantidades de café tostado, producto ya terminado a todo el mundo? No exportar solo café verde, sino exportar producto ya terminado y empacado en diferentes presentaciones, pero en grandes cantidades.
- ¿Cómo conseguir beneficios a la hora de ser un exportador de café frecuente? Sea en grandes o pequeñas cantidades.

BIBLIOGRAFÍA

ADARME, Wilson, MEJÍA, Juan Carlos y PALACIO, Óscar. Efecto látigo en la planeación de la cadena de abastecimiento, medición y control. [Research Gate]. En: CIENCIA E INGENIERÍA NEOGRANADINA. vol. 23, no. 2. Bogotá. 2014. p. 39. [Consultado el 23 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/cein/v23n2/v23n2a03.pdf>

ALMACAFÉ. Quienes Somos [Sitio Web]. [consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: http://almacafe.com.co/es/quienes_somos
Almacenamiento [Sitio Web]. Enciclopedia de negocios para empresas. [Consultado el 18 de septiembre de 2018]. Disponible en internet: <https://es.shopify.com/enciclopedia/almacenamiento/>

ANAYA TAJERO, Julio Juan. Logística integral: la gestión operativa de la empresa. [Google Académico]. 3a ed. Madrid: ESIC Editorial, 2007. p. 239. ISBN: 9788473564892. [Consultado el 23 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://books.google.com.co/books?id=a4Tq_7Pmc04C&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false

CAFÉ LONDON. Servicios. [Sitio Web]. Colombia. [Consultado el 17 de enero de 2018]. Disponible en: <http://www.cafelondon.co/services/>

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Los incoterms y su uso en el comercio internacional. [Biblioteca Digital CCB]. Bogotá: Panamericana, 2008. p. 6. ISBN: 9789586882231. [Consultado el 24/09/2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/3138/3053_Los_INCOTERMS_y_su_uso_en_el_comercio_internacional2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

CAPPA, Daniela y CAMERON, Derek. Una aproximación hacia el estudio de la logística en Colombia. [Universidad del Rosario]. Universidad del Rosario. Facultad de Administración. Bogotá. 2012. p. 17. [Consultado el 28 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4017/1020735280-2012.pdf;jsessionid=475EF34565CCE313303B7ADA6E8DB9CF?sequence=11>

CENTRO DE COMERCIO INTERNACIONAL -CCI-. Logística y seguros – Café a granel en contenedores: reseña. [Sitio Web]. Noviembre de 2007. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Cafe-a-granel-en-contenedores-resena/>

CENTRO DE COMERCIO INTERNACIONAL -CCI-. Logística y seguros-Café ensacado en contenedores: riesgo de condensación. [Sitio Web]. Noviembre de 2007. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Cafe-ensacado-en-contenedores-riesgo-de-condensacion/>

CHANDRAN,Rajan and LANCIONI,Richard A. The Role of Packaging in International Logistics. [Emerald Insight] En: INT JNL PHYS DIST & LOG MANAGE. vol. 20, no. 8, 1990. p. 41. Archivo en PDF. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1108/09600039010000787>

COLPRENSA. Producción de café en Colombia ha caído un 9 % en lo que va del 2018. [Sitio Web]. El País. 4 de marzo de 2018. [Consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: <https://www.elpais.com.co/economia/produccion-de-cafe-en-colombia-ha-caido-un-9-en-lo-que-va-del-2018.html>

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS - CSCMP -. CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary. [Sitio Web]. Educate. [Consultado el 25 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921

DEBITOR. ¿Qué es un proveedor? [Sitio Web]. Glosario de contabilidad. [Consultado el 18 de septiembre de 2018]. Disponible en internet: <https://debitoor.es/glosario/definicion-proveedor>

FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS – FNC -. Exportación de café en pequeñas cantidades. [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. [Consultado el 6 de enero de 2019]. Archivo en PDF. Disponible en: https://www.federaciondecafeteros.org/static/files/infografia_exportacion_en_pequ%C3%B1as_cantidades_09.pdf

FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA - FNC -. FAQ'S LOGISTICA [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. [Consultado el 10/10/2018]. Disponible en internet: <https://www.federaciondecafeteros.org/clientes/es/faqs/logistica/>

FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA - FNC -. FAQ'S LOGISTICA [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. [Consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: <https://www.federaciondecafeteros.org/clientes/es/faqs/logistica/>

GARCÍA CÁCERES, Rafael y OLAYA ESCOBAR, Érika. Caracterización de las cadenas de valor y abastecimiento del sector agroindustrial del café [Sitio Web]. Artículo del proyecto de investigación “Optimización de cadenas agroindustriales en Colombia” por el Instituto Colombiano para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología Francisco José de Caldas (Colciencias) y la Universidad de la Sabana. Facultad de Ingeniería. Departamento de Ingeniería Industrial. 2005. p. 208. [consultado el 10 de octubre de 2018]. Disponible en internet: http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cuadernos_admon/article/viewFile/5240/4096

GRAINPRO. GrainPro Bag Twist & Tie. [Sitio Web]. [Consultado el 6 de enero de 2019]. Disponible en: <https://grainpro.com/grainpro-twist-tie-es/>
HINCAPIÉ, Paola. Seguridad en la cadena de suministro de exportación de café en Colombia. [Universidad Militar Nueva Granada]. Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de relaciones internacionales, estrategia y seguridad. Bogotá. 2015. p. 20. [Consultado el 28 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/13790/Seguridad%20en%20la%20cadena%20de%20suministro%20en%20la%20exportacion%20de%20cafe%20en%20Colombia.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

INTERNATIONAL COFFEE ORGANIZATION – ICO -. Monthly Coffee Market report (2017/2018). [Sitio Web]. [Consultado el 10 de octubre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en internet: <http://www.ico.org/Market-Report-17-18-e.asp>

KARDAR, Laleh, REZAPOUR, Shabnam y ZANJIRANI FARAHANI, Reza. Logistics Operations and Management: Concepts and Models. [Ebsco]. Londres: Elsevier, 2011. p. 59. ISBN 9780123852021. 9780123852038. [Consultado el 23/09/2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://ezproxy.uamerica.edu.co:2070/ehost/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzM2NzY3OF9fQU41?sid=93e6ecf6-706b-486f-83e3-1e27ca462f74@pdc-v-sessmgr02&vid=6&format=EB&rid=1>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Sistema de información de costos eficientes para el transporte automotor de carga. [Sitio Web]. [Consultado el 10 de enero de 2019]. Disponible en: <http://sictac.mintransporte.gov.co:8080/sictacWeb/#!/ejecutar/costos-eficientes>

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS -CBI-. Exporting coffee to Germany. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 16 de enero de 2019]. Archivo en PDF. Disponible en: <https://www.cbi.eu/market-information/coffee/germany>

MORA, Luis Anibal. Gestión Logística Integral: Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento. [EBSCO]. 1ª ed. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones, 2008. p. 7. ISBN: 9789586485722. [Consultado el 25 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <http://ezproxy.uamerica.edu.co:2098/ehost/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzQ3ODQ3MF9fQU41?sid=e7977638-179d-44f0-bd6e-5b9f35f6ecbc@sdv-sessmgr02&vid=8&format=EB&rid=1>

PROCOLOMBIA. Perfil logístico desde Colombia hacia Alemania. [Sitio Web]. p. 3. [Consultado el 15 de enero de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/perfil_logistico_de_alemania_2.pdf

SANTANDER TRADE PORTAL. Trámites aduaneros en Alemania. [Sitio Web]. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: https://es.portal.santandertrade.com/gestionar-embarques/alemania/tramites-aduaneros-importacion?&actualiser_id_banque=oui&id_banque=12&memoriser_choix=memoriser

SISTEMA ÚNICO DE INFORMACIÓN NORMATIVA -SUIN-. Decreto 2685 de 1999. [Sitio Web]. Bogotá D.C. CO. 29 de diciembre de 1999. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1874830>

SOIN, Sarvanandan. Critical success factors in supply chain management at high technology companies. [University of southern Queensland]. Trabajo de investigación doctoral en administración de empresas. University of Southern Queensland. Facultad de administración de empresas. Australia. 2004. p. 7. [Consultado el 25 de septiembre de 2018]. Archivo en PDF. Disponible en: <https://eprints.usq.edu.au/151/>

SZYMONIK, Andrzej. International Logistics. [Research Gate]. Lodz, Polonia: Lodz University of Technology, 2014. p. 23. [Consultado el 23/09/2018]. Archivo en PDF. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/296705994_International_Logistics

TNT. Incoterms. [Sitio Web]. Colombia. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: https://www.tnt.com/express/es_co/site/como/understand-incoterms.html

TRANSPORT INFORMATION SERVICE – TIS-. Coffee. [Sitio Web]. Alemania. [Consultado el 15 de enero de 2019]. Disponible en: http://www.tis-gdv.de/tis_e/ware/genuss/kaffee/kaffee.htm#container

ANEXOS

ANEXO A

INFOGRAFÍA PARA LA EXPORTACIÓN DE CAFÉ EN PEQUEÑAS CANTIDADES



La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, con el objetivo de promover la exportación de pequeñas cantidades de café, ha diseñado un procedimiento simplificado de exportación, para que cualquier persona natural o jurídica pueda registrar como exportador de café a través de las empresas de tráfico postal y mensajería expresa, las cuales estarán registradas en el sistema de la Federación para dicho propósito.

REQUISITOS

- 1** Registrarse como exportador de café ante la FNC

Condiciones para ser exportador [Ver aquí](#)
Formulario de registro renovación [Ver aquí](#)
- 2** Cumplir con la regulación cafetera de exportación.

Resolución de calidad para la exportación de café verde [Ver aquí](#)
Café tostado [Ver aquí](#)
Res. 01 del 1999 [Ver aquí](#)
Res. 04 del 2015 [Ver aquí](#)
- 3** Pagar la contribución cafetera.

Café verde 0,00 USD/lb
Café tostado 1,00 USD/lb
Café soluble 0,48 USD/lb
Extracto de café 0,25 USD/lb

Multas: dineros cafeteros [Ver aquí](#)
- 4** Validar los permisos para el ingreso del café al país de destino.

Antes realizar la exportación de su café, usted deberá validar cuáles son los requisitos que debe cumplir en el país de destino que permita regular al país de destino.

*Para las exportaciones de café excedo realizadas por esta modalidad no se expedirán certificados de calidad.

CARACTERÍSTICAS

Con este programa usted podrá exportar por cada envío hasta 60 kilogramos de café verde o su equivalente:



Valor = Hasta 5.000 dólares

BENEFICIOS

- Simplifica el trámite de registro.
- Simplifica el proceso de revisión de calidad.
- Facilita el pago de la contribución cafetera.
- Entrega directa al cliente o consumidor final en el exterior.
- Realice el envío por la empresa de tráfico postal o mensajería expresa de su preferencia. [Ver aquí](#)

¿CÓMO SE REALIZA LA EXPORTACIÓN?

- Ingresar al Portal Cafetero: Tienda en Línea. portal.federacioncafe.com
- Crear el anuncio de venta de exportación.
- Pagar la contribución cafetera. Con tarjeta de crédito o través de la plataforma web PSE.
- Realizar el envío. A través de la empresa de tráfico postal y mensajería expresa.
- Imprimir los soportes.
 - Comprobante de pago de la contribución cafetera PSE.
 - Certificado de la liquidación de la contribución cafetera.
 - Certificado de repeso.
 - Documentos exigidos por la empresa de tráfico postal o mensajería expresa.
 - Documentos requeridos por el país donde ingresará el producto.

Empaque la mercancía cumpliendo con todos los requisitos de seguridad y rastree el envío, asegurándose que el café llegue a su cliente o consumidor final.

ANEXO B

Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo Buenaventura – Hamburgo

Sistema de Información Comercial

Logística de Exportación

Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo por Ruta



Pais Origen: Colombia

Punto Embarque: Buenaventura

Pais Destino: Alemania

Punto Desembarque: Hamburgo

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 8325	Naviera 14635	Buenaventura	Hamburgo	General	Contenedor de 20'	150	ISPS	10	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	150	PCS	227	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	150	BAF	699	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	150	BL	25	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	200	ISPS	10	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	200	PCS	454	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	200	BAF	1.398	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	200	BL	25	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	200	PCS	454	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	200	ISPS	10	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	200	BAF	1.398	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	200	BL	25	USD	01/04/2016
Empresa 8140	Naviera 16826	Buenaventura	Hamburgo	Carga General	Contenedor de 20'	841	THD	215	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	841	OCC	45	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	841	PCTF	85	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	841	ISPS	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	841	BAF	290	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.482	THD	215	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.482	OCC	45	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.482	PCTF	170	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.482	ISPS	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.482	BAF	580	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.530	THD	215	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.530	OCC	45	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.530	PCTF	170	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.530	ISPS	11	USD	01/04/2016
Contenedor de 40' high cube	1.530	BAF	580	USD	01/04/2016					

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 8141	Naviera 14655	Buenaventura	Hamburgo	CARGA GENERAL	Contenedor de 20'	340	BKC	296	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	340	CSF	13	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	340	SCM	35	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	340	BL	50	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	409	CSF	13	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	409	BKC	592	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	409	SCM	35	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	409	BL	50	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	409	CSF	13	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	409	BKC	592	USD	01/04/2016
Empresa 4695	Naviera 16894	Buenaventura	Hamburgo	GENERAL	Contenedor de 20'	1.350	CDD	25	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	1.350	LSC	30	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	1.350	DTF	57	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	1.350	MOUNT	22	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	1.350	CSF	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	1.350	ISPS	10	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	1.350	THC	220	EUR	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	CDD	25	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	LSC	60	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	DTF	57	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	MOUNT	22	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	CSF	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	ISPS	10	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.750	THC	220	EUR	01/04/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	LSC	60	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	DTF	57	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	CDD	25	USD	01/04/2016
					Empresa 4504	Naviera 14709	Buenaventura	Hamburgo	Carga general	Carga suelta mínima
Carga suelta mínima	162	CNLD	57	USD						01/04/2016
Carga suelta mínima	162	BL	62	USD						01/04/2016
Carga suelta - rango 1	138	MOUNT	5.500	COP						01/04/2016
Carga suelta - rango 1	138	CNLD	17	USD						01/04/2016
Carga suelta - rango 1	138	BL	62	USD						01/04/2016

ANEXO C

Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo Cartagena – Hamburgo

Sistema de Información Comercial
Logística de Exportación
Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo por Ruta



País Origen: Colombia
País Destino: Alemania

Punto Embarque: Cartagena
Punto Desembarque: Hamburgo

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 8325	Naviera 14635	Cartagena	Hamburgo	Carga General	Contenedor de 20'	300	ISPS	10	USD	15/01/2019
					Contenedor de 20'	300	BAF	274	USD	15/01/2019
					Contenedor de 20'	300	BL	25	USD	15/01/2019
					Contenedor de 40'	700	ISPS	10	USD	15/01/2019
					Contenedor de 40'	700	BAF	548	USD	15/01/2019
					Contenedor de 40'	700	BL	25	USD	15/01/2019
					Contenedor de 40' high cube	700	ISPS	10	USD	15/01/2019
					Contenedor de 40' high cube	700	BAF	548	USD	15/01/2019
Contenedor de 40' high cube	700	BL	25	USD	15/01/2019					
Empresa 8140	Naviera 14634	Cartagena	Hamburgo	GENERAL	Contenedor de 20'	600	ISPS	14	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 20'	600	ENS	30	USD	01/11/2016
					Contenedor de 20'	600	BAF	309	USD	01/11/2016
					Contenedor de 20'	600	THC	170	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 40'	700	ISPS	14	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 40'	700	ENS	30	USD	01/11/2016
					Contenedor de 40'	700	BAF	818	USD	01/11/2016
					Contenedor de 40'	700	THC	170	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	2.900	ENS	30	USD	01/11/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	2.900	ISPS	14	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	2.900	BAF	818	USD	01/11/2016
					Contenedor de 40' refrigerado	2.900	THC	170	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 40' high cube	700	ISPS	14	EUR	01/11/2016
					Contenedor de 40' high cube	700	ENS	30	USD	01/11/2016
					Contenedor de 40' high cube	700	EBS	175	USD	01/11/2016
					Contenedor de 40' high cube	700	BAF	818	USD	01/11/2016
Contenedor de 40' high cube	700	THC	170	EUR	01/11/2016					

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 8140	Naviera 16826	Cartagena	Hamburgo	Carga General	Contenedor de 20'	741	ISPS	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	741	BAP	270	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	741	THC	215	EUR	01/04/2016
					Contenedor de 20'	741	BL	30	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.182	BAP	940	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.182	ISPS	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.182	THC	215	EUR	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.182	BL	30	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.182	BAP	940	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.182	ISPS	11	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.182	THC	215	EUR	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.182	BL	30	USD	01/04/2016
Empresa 8141	Naviera 14655	Cartagena	Hamburgo	CARGA GENERAL	Contenedor de 20'	762	BKC	296	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	762	CSF	13	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	762	SOH	35	USD	01/04/2016
					Contenedor de 20'	762	BL	30	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.033	CSF	13	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.033	BKC	392	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.033	SOH	35	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40'	1.033	BL	30	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.033	CSF	13	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.033	BKC	392	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.033	SOH	35	USD	01/04/2016
					Contenedor de 40' high cube	1.033	BL	30	USD	01/04/2016

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 4695	Naviera 16894	Cartagena	Hamburgo	GENERAL	Contenedor de 20'	1.000	LSC	30	USD	28/09/2017
					Contenedor de 20'	1.000	ODD	25	USD	28/09/2017
					Contenedor de 20'	1.000	THD	220	EUR	28/09/2017
					Contenedor de 20'	1.000	CSF	11	USD	28/09/2017
					Contenedor de 20'	1.000	ISPS	10	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40'	1.300	THD	220	EUR	28/09/2017
					Contenedor de 40'	1.300	LSC	60	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40'	1.300	ODD	25	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40'	1.300	CSF	11	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40'	1.300	ISPS	10	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	LSC	60	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	DTF	57	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	CSF	11	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	ODD	25	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	MOUNT	22	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	ISPS	12	USD	28/09/2017
					Contenedor de 40' refrigerado	7.500	THC	335	EUR	28/09/2017
Empresa 7697	Naviera 17830	Cartagena	Hamburgo	Carga General	Carga suelta mínima	60	MOUNT	3	USD	01/04/2016
					Carga suelta mínima	60	SPRC	35	USD	01/04/2016
					Carga suelta mínima	60	BL	40	USD	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	60	MOUNT	3	USD	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	60	SPRC	35	USD	01/04/2016
Empresa 7588	Naviera 17589	Cartagena	Hamburgo	GENERAL	Carga suelta mínima	130	MOUNT	5.000	ODP	01/04/2016
					Carga suelta mínima	130	SPRC	25	USD	01/04/2016
					Carga suelta mínima	130	CHILD	50	USD	01/04/2016
					Carga suelta mínima	130	ODP	40	USD	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	80	MOUNT	5.000	ODP	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	80	SPRC	25	USD	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	80	CHILD	15	USD	01/04/2016
Carga suelta - rango 1	80	ODP	40	USD	01/04/2016					

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 4504	Naviera 14709	Cartagena	Hamburgo	Carga general	Carga suelta mínima	160	MDUNT	5.900	COP	01/04/2016
					Carga suelta mínima	160	CNLD	57	USD	01/04/2016
					Carga suelta mínima	160	BL	62	USD	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	95	MDUNT	5.900	COP	01/04/2016
					Carga suelta - rango 1	95	CNLD	17	USD	01/04/2016
Carga suelta - rango 1	95	BL	62	USD	01/04/2016					