

ANT.: Adquisición de control en Andes Logistics de Chile S.A. y otras, por parte de Apex Global Logistics (NL) B.V. y otra.
Rol FNE F447-2025.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 19 de marzo de 2026.

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES

De conformidad con lo establecido en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del entonces Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe (“**Informe**”), relativo a la operación de concentración del Antecedente, recomendando su aprobación, en forma pura y simple, por las razones que a continuación se señalan:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 24 de diciembre de 2025, mediante documento de ingreso correlativo N°67.981-2025 (“**Notificación**”), por una parte, Apex Logistics International Pte. Ltd. (“**Apex Singapore**”) y Apex Global Logistics (NL) B.V. (“**Apex NL**”, junto con Apex Singapore, “**Compradores**”) y, por la otra, don Cristóbal Huidobro Cortés e Inversiones Tierra Colorada SpA (ambos, “**Vendedores**” y, con los Compradores, “**Partes Notificantes**”), notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) una operación de concentración, consistente en la eventual adquisición de control por parte de Apex NL en Andes Logistics de Chile S.A. (“**Entidad Objeto**” o “**Andes Chile**” y, junto con los Compradores, “**Partes**”, y a todo, “**Operación**”), y solicitaron eximirse de acompañar determinados antecedentes a la Notificación.
2. La Notificación fue realizada conforme al mecanismo de notificación simplificada contenido en el artículo 6° del Reglamento sobre la Notificación de una Operación de Concentración, aprobado en el Artículo Segundo del Decreto Supremo N°41, de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.
3. Con fecha 9 de enero de 2026, la Fiscalía emitió resoluciones por medio de las cuales declaró la falta de completitud de la Notificación presentada por las Partes Notificantes y, a su vez, no dio lugar a la solicitud de eximir las de presentar ciertos antecedentes. Mediante presentación de fecha 23 de enero de 2026, ingreso correlativo N°68.524-2026 (“**Complemento**”), las Partes Notificantes subsanaron los errores y omisiones detectados en la Notificación y, a su vez, solicitaron eximirse de acompañar nueva información.
4. Con fecha 6 de febrero de 2026, la Fiscalía emitió resoluciones por medio de las cuales instruyó el inicio de la investigación de la Operación, conforme con el artículo 50 inciso tercero del DL 211, bajo el Rol FNE F447-2025 (“**Investigación**”), y acogió la solicitud de exención presentada con el Complemento.

II. PARTES Y OPERACIÓN

5. Por parte de los Compradores, Apex Singapore y Apex NL corresponden a sociedades constituidas en el extranjero –en la República de Singapur y en el Reino de los Países Bajos, respectivamente–. Dedicán sus actividades a la prestación de servicios de logística transfronteriza y a la gestión de cadenas de suministros, integrando transporte aéreo, marítimo, ferroviario, por carretera y otros medios de transporte¹. Ambos forman parte del grupo empresarial Kuehne + Nagel International AG-SGI (“**Kuehne Nagel**”), con sede en la Confederación Suiza. Dicho grupo, con actividades a nivel global, se dedica al transporte y logística especializada en coordinación y movimiento de mercancías a través de fronteras internacionales, incluyendo servicios de logística marítima, aérea y de contratos. En Chile opera a través de la filial denominada Kuehne+Nagel Limitada (“**Kuehne Nagel Chile**”)².
6. Por su parte, los Vendedores corresponden a don Cristóbal Huidobro Cortés, y a la sociedad Inversiones Tierra Colorada SpA (“**Tierra Colorada**”), en cuya propiedad don Cristóbal Huidobro Cortés figura como único accionista. Tierra Colorada es, a su vez, la sociedad matriz de Andes Chile, con un [-]%³ de sus acciones, mientras que el restante [-]% pertenece al señor Huidobro Cortés⁴. En Chile sus actividades se realizan mediante la Entidad Objeto.
7. La Entidad Objeto corresponde a una sociedad constituida bajo las leyes chilenas, cuyas actividades corresponden a la prestación de servicios de *freight-forwarding* internacional, tanto aéreo como marítimo, entregando servicios integrales de coordinación y gestión para el *freight-forwarding* hacia y desde Chile⁵.
8. La Operación consiste en la eventual adquisición, por parte de Apex NL, del [-]% del capital social de Andes Chile, actualmente de propiedad total de los Vendedores⁶. De conformidad con aquello, la Operación corresponde a la hipótesis prevista en el artículo 47 letra b) del DL 211, al adquirir los Compradores derechos que le permitirán tener control e influir decisivamente en la administración de la Entidad Objeto.

III. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

9. Un primer paso para el análisis de una operación de concentración supone identificar la superposición en la actividad de las Partes a que dará lugar su perfeccionamiento. Al respecto, según fue posible apreciar de la descripción de actividades detallada previamente, y conforme fue señalado por las Partes Notificantes, Andes Chile y Kuehne Nagel Chile traslaparían horizontalmente sus actividades en la provisión de servicios de *freight-forwarding*⁷.

¹ Véanse: (i) Notificación, página 6; y, (ii) sitio web de Apex Logistics, disponible en: < <https://www.apexglobe.com/>> [última visita: 19.03.2026].

² Véase: Notificación, párrafo 9.

³ El presente Informe contiene información que forma parte del mismo, pero que es confidencial en los términos del artículo 39 letra a) del DL 211. De esta manera, las referencias a “[-]” dicen relación con información censurada y que se encuentra contenida en la versión confidencial del Informe.

⁴ Véase: Notificación, párrafo 10.

⁵ Véase: Notificación, párrafos 14 y 48.

⁶ Según fue informado por las Partes Notificantes, la Operación se enmarca en una transacción más amplia en la industria de *freight-forwarding* y logística, en la que Apex Singapore adquiriría el [-]% de las acciones de la empresa uruguaya denominada ILSUM Corporation S.A., adquiriendo, a su vez, indirectamente, participación en sus filiales en América Latina y China, correspondientes a Andes Logistics del Perú S.A.C., Andes Logistics Paraguay S.A., Andes Logistics Argentina S.A., Andes Logistics Colombia S.A.S., ITMAR Company S.A., ALB S.R.L, y Andes Shanghai Logistics Co., Ltd. A su vez, Apex NL adquiriría, además del [-]% de participación en Andes Chile, el [-]% en la empresa con sede en Estados Unidos de América, Andes Logistics USA, LLC. Véase: Notificación, pp. 1 y 4.

⁷ Véanse: (i) Notificación, párrafo 17; y, (ii) Complemento, p. 5.

10. Se ha señalado que los servicios de *freight-forwarding* corresponden a la organización del transporte de mercaderías, pudiendo incluir actividades como despacho aduanero y servicios de tierra, entre otras, en representación de terceros clientes⁸. En este sentido, un *freight-forwarder* es una persona natural o jurídica cuya actividad consiste en recibir y/o enviar mercancías para terceros, como un agente de carga que consolida envíos de menor envergadura en envíos más grandes, aprovechando así el acceso a menores tarifas de transporte.
11. Al respecto, existen empresas proveedoras de estos servicios que trabajan con distintos modelos de negocio, de manera tal que algunos *freight-forwarders* se encuentran verticalmente integrados con empresas de transporte, mientras que otros participan en la cadena únicamente como intermediarios, sin contar con medios de transporte propios, actuando bajo un modelo *light asset*⁹. En este último caso, el *freight-forwarder* actúa como un agregador de demanda y subcontrata servicios de transporte a terceros, ya sea empresas navieras, aerolíneas y/o empresas de transporte terrestre, con quienes el *freight-forwarder* suele acordar tarifas y espacio o capacidad en los respectivos medios de transporte¹⁰. Dependiendo del tipo de mercancía que se transporta o de la industria en la que se encuentran presentes los clientes, pueden existir *freight-forwarders* con mayor experiencia o especialización en determinados productos o industrias, o en determinados medios de transporte¹¹.
12. Por su parte, los clientes de los *freight-forwarders* corresponden a aquellos agentes económicos que requieren de servicios de transporte internacional de bienes (i.e. importadores y/o exportadores), o aquellos que requieren desplazamiento de mercaderías dentro de un mismo país¹². Según los antecedentes que recabó esta División durante la Investigación, para la logística de transporte de sus mercancías los clientes suelen contratar con más de un proveedor de estos servicios de intermediación, realizando licitaciones y/o contrataciones directas y definiendo el medio de transporte dependiendo, principalmente, de los costos asociados al mismo, del tipo de mercancía a mover y de la premura en su transporte¹³.

⁸ Véanse: (i) Informe de aprobación, Adquisición del control en Schenker AG por parte de DSV A/S, Rol FNE F409-2024 (“Informe F409-2024”), párrafo 10; (ii) Informe de aprobación, Adquisición de control en Bolloré Logistics SE por parte de CMA CGM S.A., Rol FNE F357-2023 (“Informe F357-2023”), párrafo 11; (iii) Informe de aprobación, Adquisición de control en J.F. Hillebrand Group AG por parte de Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH, Rol FNE F291-2021 (“Informe F291-2021”), párrafo 8; (iv) Informe de aprobación, Adquisición de control en Agility’s Global Integrated Logistics Division por parte de DSV Panalpina A/S, Rol FNE F282-2021 (“Informe F282-2021”), párrafo 8; (v) Informe de aprobación, Adquisición de Panalpina Weltransport Holding AG por parte de DSV A/S, Rol FNE F197-2019 (“Informe F197-2019”), párrafo 6; y, (vi) Informe de aprobación, Adquisición de CEVA Logistics AG por CMA CGM S.A., Rol FNE F168-2018 (“Informe F168-2018”), párrafo 12.

Con respecto a lo establecido por la Comisión Europea, véanse, entre otros: (i) Resolución de fecha 23 de febrero de 2024 de la Comisión Europea en Caso M.11143 – CMA CGM / Bolloré Logistics (“Resolución CE M.11143”), párrafo 55; (ii) Resolución de fecha 6 de febrero de 2019 de la Comisión Europea en Caso M.9221 – CMA CGM / CEVA, párrafo 10; y, (iii) Resolución de fecha 21 de marzo de 2011 de la Comisión Europea en Caso M.6059 – Norbert Dentressangle / Laxey Logistics (“Resolución CE M.6059”), párrafo 17.

⁹ Según señalan las Partes Notificantes, tanto Kuehne Nagel como la Entidad Objeto actuarían bajo este último modelo de negocios. Véase: Notificación, párrafo 77.

¹⁰ Véanse: (i) Informe F409-2024, párrafo 11; (ii) Informe F197-2019; párrafos 9 y 10; (iii) Informe F291-2021, párrafo 10; (iv) Declaración de representante de competidor, de fecha 2 de marzo de 2026; y, (v) Declaración de representante de competidor, de fecha 4 de marzo de 2026.

¹¹ Así, por ejemplo, Andes Chile se centra en [-]. Véanse: (i) Notificación, párrafo 50; (ii) Declaración de representante de Andes Chile, de fecha 10 de febrero de 2026; (iii) Declaración de representante de competidor, de fecha 2 de marzo de 2026; y, (iv) Declaración de representante de competidor, de fecha 4 de marzo de 2026.

¹² Véanse: (i) Informe F197-2019; párrafo 9; y, (ii) Informe F291-2021, párrafo 9.

¹³ Véanse: (i) Declaración de representantes de Kuehne Nagel Chile, de fecha 10 de febrero de 2026; (ii) Declaración de representante de competidor, de fecha 2 de marzo de 2026; (iii) Declaración de representante de competidor, de fecha 4 de marzo de 2026; (iv) Declaración de representante de cliente, de fecha 4 de marzo de 2026; y, (v) Declaración de representantes de cliente, de fecha 5 de marzo de 2026.

13. En este sentido, las Partes Notificantes plantean, basándose en pronunciamientos nacionales, que el mercado relevante del producto estaría compuesto por la prestación de servicios de *freight-forwarding*, los que podrían segmentarse según: (i) el medio de transporte utilizado (marítimo, aéreo o terrestre); y, (ii) el alcance geográfico del servicio prestado (internacional o nacional)¹⁴.
14. En cuanto al mercado relevante geográfico, las Partes Notificantes señalan, basándose en jurisprudencia previa de esta División, que el alcance sería nacional¹⁵.
15. Considerando lo anterior, las Partes Notificantes especifican que Andes Chile y Kuehne Nagel Chile únicamente traslaparían sus actividades en la prestación de servicios de *freight-forwarding* marítimo y aéreo, con un alcance geográfico internacional, lo que fue confirmado por esta División durante la Investigación¹⁶.
16. Por tanto, al no existir antecedentes en esta Investigación que justifiquen modificar los pronunciamientos previos de esta División y lo señalado por las Partes Notificantes, se considerará para efectos del análisis competitivo de esta Operación, quedando la definición precisa abierta, un segmento de producto compuesto por servicios de *freight-forwarding* internacional, distinguiendo según medio de transporte entre aéreo y marítimo. Todo lo anterior, considerando un alcance geográfico nacional.

IV. ANÁLISIS COMPETITIVO

17. A continuación, se analizarán los posibles efectos de carácter horizontal que se podrían generar producto de la Operación en cada uno de los segmentos de la provisión de servicios de *freight-forwarding* donde las Partes traslapan sus actividades. En particular, como se mencionó anteriormente, se analizan los segmentos de *freight-forwarding*: (i) internacional aéreo; e, (ii) internacional marítimo. Para esto efectos, esta División utilizó información de ventas¹⁷ de empresas que realizan actividades de *freight-forwarding* a clientes dentro del territorio nacional (ya sea importación o exportación de productos), en cada uno de los segmentos analizados.
18. En la Tabla N°1¹⁸, a continuación, se pueden observar las participaciones de mercado medidas en ventas del año 2025, tanto para *freight-forwarding* internacional aéreo como marítimo. Adicionalmente, se presentan los índices de concentración de dichos mercados previos y posteriores a la Operación, medidos a través de Índice de Herfindahl - Hirschman ("IHH"), y su respectiva variación proyectada.

¹⁴ Véase: Notificación, párrafos 54 y 58. Al respecto, los servicios de *freight-forwarding* tienen un alcance geográfico internacional cuando estos implican el transporte de mercadería que cruza fronteras, mientras que tienen un alcance doméstico cuando estos se prestan al interior de un determinado país.

¹⁵ Véase: Notificación, párrafo 59.

¹⁶ Véanse: (i) Complemento, pp. 6 y 7; (ii) Declaración de representantes de Kuehne Nagel Chile, de fecha 10 de febrero de 2026; (iii) Declaración de representante de Andes Chile, de fecha 10 de febrero de 2026; (iv) Respuesta de los Compradores al Oficio Ord. N°279-2026, de fecha 11 de febrero de 2026, ingreso correlativo N°68.949-2026; y, (v) Respuesta de Andes Chile al Oficio Ord. N°278-2026, de fecha 11 de febrero de 2026, ingreso correlativo N°68.924-2026.

¹⁷ Siguiendo la misma métrica de participación que previamente ha utilizado esta División y autoridades comparadas. Al respecto, véanse a modo ejemplar: (i) Informe F409-2024, Tabla N°1; (ii) Informe F357-2023, Tabla N°2; (iii) Resolución CE M.11143, Tabla N°3; y, (iv) Resolución CE M.6059, párrafo 37.

¹⁸ Para la estimación de las participaciones presentadas se ofició a 49 actores de la industria. De estos, se obtuvo respuesta de 24 actores. Al tomar en cuenta que la cantidad de actores existentes sería mayor, según se señala más adelante, se puede concluir que las participaciones estarían sobreestimando las cuotas de cada actor con respecto al tamaño real del mercado.

Tabla N°1: Participación de servicios de *freight-forwarding* medidas en ventas (2025)

Empresa	Internacional	
	Aéreo	Marítimo
Andes Chile	[10-20]%	[10-20]%
Kuehne Nagel Chile	[5-10]%	[10-20]%
Conjunto	[10-20]%	[20-30]%
Agencias Universales S.A.	[0-5]%	[0-5]%
Acosta y Aguayo SpA	[5-10]%	[0-5]%
Alfa Logistics SpA	[5-10]%	-
Ceva Freight Management Logística de Chile Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Cargo Net Center S.A.	[10-20]%	[0-5]%
DHL Global Forwarding (Chile) S.A. / Hillebrand Gori Chile Ltda.	[5-10]%	[10-20]%
DSV Air & Sea S.A.	[10-20]%	[5-10]%
Agencia Delfin Del Lejano Oriente Ltda.	-	[5-10]%
Deugro (Chile) Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Dynamo Weltweit Logistik SpA	[0-5]%	[0-5]%
Expeditors Chile Transportes Internacionales Ltda.	[5-10]%	[0-5]%
Geodis Chile, Soluciones Integrales De Logística Ltda.	[0-5]%	[5-10]%
a.hartrodt Chile S.A.	[0-5]%	[0-5]%
Hellmann Worldwide Logistics Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Humboldt Cargo S.A.	[0-5]%	-
JAS Forwarding Transporte Internacional Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Lamaignere Chile S.A.	[0-5]%	[0-5]%
Nexus Logistics S.A.	[10-20]%	[0-5]%
Noatum Logistics Chile Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Overseas-Chile S.A.	[0-5]%	[0-5]%
Servicios De Carga y Logística Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
South Pacific Logistics SpA	-	[10-20]%
ULOG Soluciones Logísticas Integrales Ltda.	[0-5]%	[0-5]%
Yusen Logistics Chile SpA	[0-5]%	[0-5]%
IHH Pre	927	931
Cambio IHH	150	321
IHH Post	1.077	1.252

Fuente: Elaboración propia en base a información de las Partes y terceros¹⁹.

19. Cómo se puede observar, no se superan los umbrales establecidos en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales, de mayo de 2022 (“**Guía de Análisis Horizontal**”), obteniéndose un IHH posterior a la Operación de 1.077 puntos con una variación proyectada de 150 puntos en el segmento internacional aéreo, y un IHH posterior a la Operación de 1.252 puntos con variación proyectada de 321 puntos en el segmento internacional marítimo.
20. Cabe mencionar que las Partes Notificantes argumentaron que las participaciones del mercado analizado debían ser medidas según los volúmenes de transporte de cada segmento. En particular, para el segmento internacional aéreo mencionan que estas se

¹⁹ Véanse: (i) Respuesta de los Compradores al Oficio Ord. N°279-2026, de fecha 11 de febrero de 2026, ingreso correlativo N°68.949-2026; (ii) Respuesta de Andes Chile al Oficio Ord. N°278-2026, de fecha 11 de febrero de 2026, ingreso correlativo N°68.924-2026; y, (iii) Respuestas de los competidores a los Oficios Circ. Ord. N°10-2026, N°13-2026, y N°14-2026.

medirían en toneladas y para el segmento internacional marítimo que se medirían en *twenty-foot equivalent unit* (“TEU”)²⁰. Al respecto, incluso en caso de utilizar dicho enfoque, las conclusiones del presente Informe no se verían alteradas²¹.

21. Además, según pudo constatar esta División, un número considerable de actores provee los servicios de *freight-forwarding*²², los que se entregan a una gran variedad de empresas presentes en distintos rubros. Así, las Partes enfocarían su oferta en diferentes rubros. A saber, en el segmento internacional aéreo la mayor parte de las ventas de Andes Chile tendrían su origen en carga refrigerada, en cambio Kuehne Nagel Chile tendría mayores ventas en carga seca. De igual manera, en el segmento internacional marítimo no existiría coincidencia en los rubros de los diez principales clientes de las Partes²³.
22. Considerando lo expuesto y que no concurrirían ninguna de las circunstancias especiales planteadas en el párrafo 36 de la Guía de Análisis Horizontal, esta División estima que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados de provisión de servicios de *freight-forwarding* internacional aéreo y marítimo.

V. CONCLUSIONES

23. Conforme a los antecedentes expuestos en los párrafos anteriores, esta División ha podido constatar que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los segmentos analizados a nivel horizontal.
24. Por tanto, en atención a los antecedentes y al análisis realizado en el presente Informe, se recomienda aprobar la Operación de forma pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal Nacional Económico. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los segmentos analizados.

ANÍBAL PALMA MIRANDA
JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES

GSS/SDA/LLS

²⁰ Véanse: (i) Notificación, párrafo 98; y, (ii) Complemento, p. 9. En particular, las Partes Notificantes argumentan, principalmente, que algunas empresas que prestan servicios de *freight-forwarding* pueden informar sus ingresos como la venta total del transporte, mientras que otras trabajan con comisiones de intermediación; que la práctica estándar en la industria es medir participaciones por volumen en lugar de valor; que existe una alta variabilidad en las tarifas de fletes; y que no existirían datos consolidados y que provengan de una fuente de autoridad que midan dichas participaciones en ventas.

²¹ En dicho sentido, de conformidad con la información recabada por esta División, al considerar las participaciones medidas en volumen transportado para el año 2025, no se superarían los umbrales de IHH establecidos en la Guía de Análisis Horizontal. Así, en el segmento internacional aéreo el IHH posterior a la Operación sería de 1.730 puntos con una variación proyectada de 45 puntos. Asimismo, en el segmento internacional marítimo, el IHH posterior a la Operación alcanzaría los 1.150 puntos, dada una variación proyectada de 278 puntos.

En decisiones de agencias de competencia extranjeras, se han realizado análisis estructurales considerando tanto ventas en valor como en cantidad. Al efecto, véanse: (i) Resolución CE M.11143; y, (ii) Resolución de fecha 6 de septiembre de 2021 de la Comisión Europea en Caso M. 10216 – DFDS / HSF Logistics Group.

Véanse: (i) Respuesta de los Compradores al Oficio Ord. N°279-2026, de fecha 11 de febrero de 2026, ingreso correlativo N°68.949-2026; (ii) Respuesta de Andes Chile al Oficio Ord. N°278-2026, de fecha 11 de febrero de 2026, ingreso correlativo N°68.924-2026; y, (iii) Respuestas de los competidores a los Oficios Circ. Ord. N°10-2026, N°13-2026, y N°14-2026.

²² De acuerdo con el registro de Operadores Vigentes del Servicio Nacional de Aduanas, a la fecha de este Informe existen 480 empresas categorizadas como “Forwarder”. Véase: <<http://sistemas.aduana.cl/pls/html/db/f?p=149:25:401184081133120::NO>> [última visita: 19.03.2026].

²³ Véanse: (i) Respuesta de Andes Chile al Oficio Ord. N°414-2026, de fecha 4 de marzo de 2026, ingreso correlativo N°69.389-2026; y, (ii) Respuesta de los Compradores al Oficio Ord. N°415-2026, de fecha 4 de marzo de 2026, ingreso correlativo N°69.398-2026.