

SHIPCHAIN

INTELIGENTE. DESCENTRALIZADO. SEGURO.

EL PROYECTO

PUBLICADO EL 12.13.17
V1.8

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN

- Sinopsis
- Información general
- Cómo funciona ahora
- Problemas
- Nuestra visión

II. ECOSISTEMA

- Tecnología
- El token SHIP
- Ejemplos de historias de usuarios

III. PLAN DE NEGOCIOS

- Equipo
- Socios
- Financiamiento y presupuesto
- Modelo de ingresos
- Hoja de ruta
- Desarrollos futuros



SINOPSIS

Consideremos la magnitud de la industria logística. Examinando la historia, la rueda es, en esencia, la piedra angular de la civilización moderna. Nos trajo el transporte, y el transporte nos permitió la transferencia sistemática de bienes. De la granja al mercado, y del mercado a la mesa, el movimiento de productos en masa ha sido la adaptación más importante de los últimos 10,000 años.

El comercio, a su vez, es nuestro segundo pivote en antigüedad e importancia. A partir del comercio a larga distancia se establecieron nuestras economías, lo que permitió prosperar a las civilizaciones modernas. La moneda más antigua puede considerarse como un sustituto para comerciar en valores mayores a lo que se puede cargar en dos manos, o para comerciar materias primas que no están disponibles físicamente en las cercanías, y por ello la moneda misma requiere la existencia de la logística. En conjunto, el comercio y la logística forman la columna vertebral de los logros humanos.

A pesar de la revolución generada por el invento del carro, el barco, el motor y el avión, la industria del transporte en su conjunto ha sido uno de los mercados más lentos al adaptarse y evolucionar durante el último siglo. La Era de la Información ha alterado prácticamente a todas las fuerzas laborales de importancia en el planeta. La globalización ha abierto nuevas rutas comerciales, la tecnología ha cambiado la manera en la que compramos y gastamos, así que, naturalmente, la demanda de transporte ha llegado a su punto más alto en la historia. No es de extrañar que la mayoría de los clientes de transportistas sientan asombro y decepción al descubrir que sus corredores siguen dependiendo de reliquias como registros en papel, listas de embarque escritas, y palabras habladas para llevar las cargas de un punto a otro. Es hora de una revolución en la manera de manejar los fletes.

La tecnología de cadena de bloques a menudo se caracteriza como "transformadora" porque puede revolucionar la manera en que interactuamos como sociedad. Los libros contables distribuidos son transformadores para los antiguos modelos de negocios, de la misma manera en que el correo electrónico transformó al buzón. Aplicadas correctamente, las cadenas de bloques facilitarán la digitalización de los procesos de mantenimiento de registros relacionados con el comercio de bienes, incluso en escenarios en los que intermediarios y corredores tengan un incentivo para resistirse a la revolución. Las cadenas de bloques pueden mejorar el transporte de materias primas en todos los países, en todo el mundo, y más allá. Lanzamos ShipChain para hacer posible este salto.

INFORMACIÓN GENERAL

El movimiento de bienes afecta a la vida diaria de las personas de todo el mundo a una escala impresionante. Para obtener algo más de perspectiva, aquí hay algunas estadísticas:

- El valor global del mercado fue de 8.1 billones de dólares en 2015, y se espera que crezca a 15.5 billones de dólares para 2023 [\(1\)](#), convirtiéndolo en uno de los sectores más grandes del planeta.
- Se transportaron 55 mil millones de toneladas de carga en 2015, con un crecimiento esperado a 92 mil millones de toneladas para 2024.
- En los Estados Unidos, el gasto en fletes y logística en 2015 alcanzó 1.48 billones de dólares, casi el 10% del PIB del país [\(2\)](#).

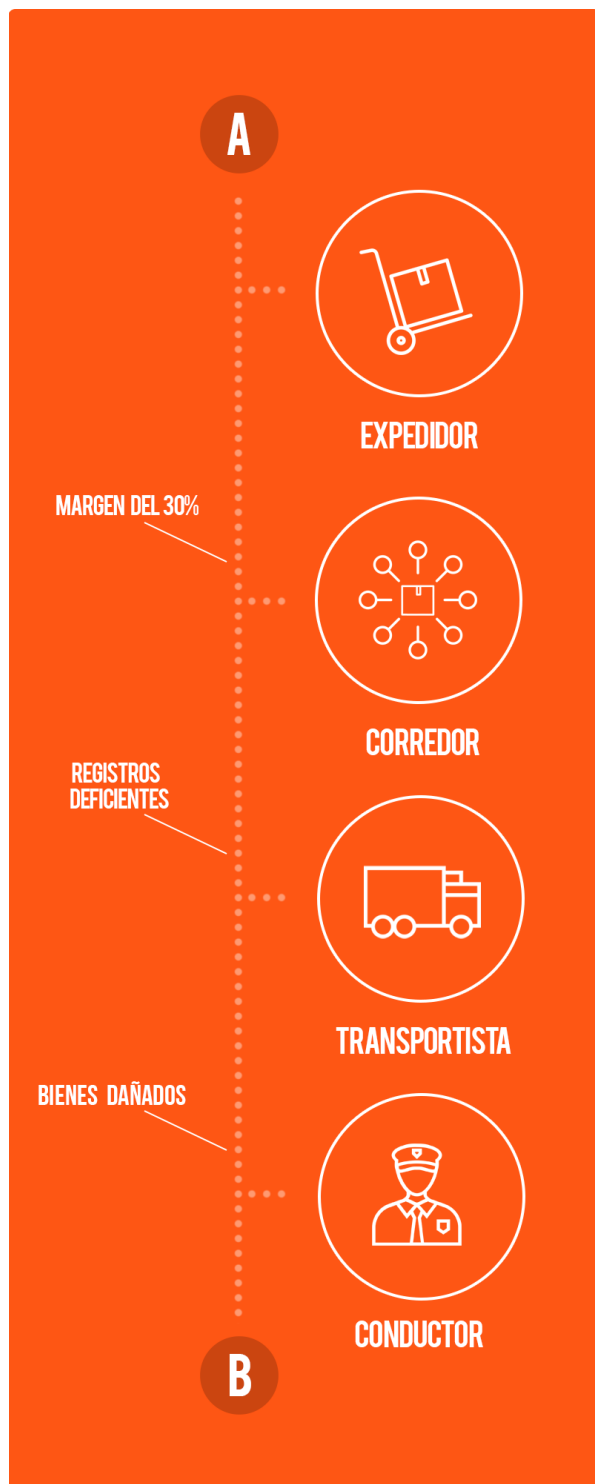
Infortunadamente, la cadena de suministro tiene importantes cuellos de botella. La falta de una plataforma unificada de comunicación evita que los diversos participantes interactúen con eficiencia. La mayoría de los proveedores de transporte terrestre, transportistas, gobiernos, agentes aduanales y agentes de carga usan maneras obsoletas para llevar el control de sus bienes. De acuerdo con KPMG, al 40% de los

fabricantes a nivel global le falta información y visibilidad de sus materiales en sus bases de suministro [\(3\)](#). En algunos casos, las compañías siguen utilizando libros contables en papel para llevar el control de sus productos. Considerando que más del 65% del valor de los productos y servicios de una compañía se deriva de sus proveedores y su cadena de suministro [\(4\)](#), utilizar sistemas anticuados y muy poco efectivos tiene como resultado enormes desperdicios de tiempo, recursos y dinero.

Pero conforme el volumen de los fletes aumenta, lo mismo hacen las expectativas de los clientes. Tanto los clientes industriales como los individuales esperan envíos más rápidos con más flexibilidad, más transparencia y precios más bajos. Los expedidores pueden tener dificultades para manejar todas las complejidades de la contratación, el control, el rastreo y el cumplimiento normativo, a menos que contraten a equipos de empleados experimentados de tiempo completo. Esto pone en desventaja a los pequeños expedidores, y vuelve muy ineficientes a los grandes expedidores.



CÓMO FUNCIONA HOY



El proceso de transportar fletes puede realizarse por muchos canales, que incluyen por aire, por mar, por ferrocarril o por camión. Cuatro importantes organismos componen el ciclo de vida de cualquier cargamento, sin importar el canal que se utilice.

Los expedidores son los clientes de los servicios logísticos; son quienes tienen la carga y necesitan que sea transportada.

- Los expedidores no quieren coordinar a múltiples conductores
- No quieren dolores de cabeza logísticos
- Quieren un precio predecible
- Los expedidores quieren rendición de cuentas por la carga

Los corredores coordinan a los expedidores para organizar órdenes multimodales

- Los corredores actúan como los porteros de la industria
- Eligen combinaciones de transportistas reconocidos
- Reciben el pago de los expedidores y aseguran los bienes
- A menudo ofrecen algunos servicios básicos de rastreo
- Los corredores cobran un alto margen como intermediarios

Los transportistas proveen servicios de transporte de carga

- Los transportistas pueden ser ferroviarios, aéreos, marinos, terrestres o de otro tipo
- La mayoría de los transportistas solamente manejan un segmento del viaje
- Por lo general, un viaje con varios segmentos involucra a varios transportistas
- Un transportista generalmente posee una flota de vehículos para entrega
- Los transportistas a menudo tienen poca transparencia y pocos registros

Los conductores son los operadores de un solo vehículo de la flota

- Algunos son "propietarios-operadores" que funcionan también como transportistas
- A veces las entregas no cuentan con rendición de cuentas
- Puede ser difícil rastrear a flotas de conductores
- Los conductores no tienen incentivos para ahorrar gasolina
- Los conductores pueden perder o dañar bienes

PROBLEMAS

1. Rastreo deficiente. Para los usuarios finales, la regularidad y confiabilidad de las actualizaciones de estado de los envíos es el principal factor en la percepción de calidad de una experiencia de transporte. Si un paquete es lento o llega con retraso, pero tiene actualizaciones regulares, es menos probable que los clientes se quejen o demanden reembolsos de los vendedores. Pero la industria del transporte no se ha mantenido a la vanguardia. El rastreo a lo largo de múltiples transportistas está extremadamente fracturado, y las disposiciones de rastreo varían entre los medios de transporte. Los problemas de rastreo generan confusión entre los transportistas, fallas en transferencias, fallas en entregas, e incluso cargamentos extraviados. Económicamente, esto es un desastre. La pérdida de eficiencia, el desperdicio de combustible y tiempo y los productos perdidos se combinan para costar a la industria del transporte miles de millones de dólares al año, costo que los corredores rara vez cubren y que en última instancia se carga a los transportistas.

2. Falta de transparencia El rastreo deficiente es tanto la causa como el efecto de deficiencias en la transparencia que son igualmente nocivas. Si bien los problemas de rastreo son sistémicos e inherentes a la tarea de transportar bienes, la falta de transparencia se debe en gran medida a malas prácticas de manejo de datos (o, peor aún, a que las partes tienen incentivos para no compartir datos precisos). A menudo, debido a la fragmentación o incertidumbre, o para proteger la exclusividad de sus contratos, los corredores no pueden o no quieren informar a un expedido exactamente qué transportista y conductor llevan su carga.

3. No hay rendición de cuentas. El Buró Federal de Investigaciones de EE. UU. estima que las pérdidas anuales por robo de envíos excedieron los 30 mil millones de dólares en 2016 y que van en aumento, con un valor promedio por robo de 190,000 dólares [\(5\)](#). El robo de cargas eleva los precios en toda la industria aproximadamente un 20%, lo que afecta negativamente a todos los clientes del sector transportista; prácticamente todos los habitantes del planeta. La combinación

de fallas en rastreo y transparencia generan una falta de rendición de cuentas. Mientras que los corredores niegan información sobre quién lleva qué carga y la fragmentación entre los transportistas genera incertidumbre respecto a dónde está realmente la carga en un momento dado, los expedidores a menudo no tienen manera de saber quién es responsable por la carga. Las transferencias son una de las mayores causas de errores en los fletes, donde ninguna de las partes quiere asumir la responsabilidad por un contenedor que no llegó del barco a un camión.

4. Márgenes de intermediarios. Los corredores y agentes de carga tienen una gran parte de la responsabilidad por todos los problemas anteriores, al fungir como porteros de la industria e incentivar las malas prácticas de transparencia y rastreo; sin embargo, generalmente cobran un margen significativo, a veces del 30% al 50%, por presuntamente facilitar la gestión y el envío de cargas. En realidad, tienen un margen elevado, por lo que aumentan el costo del flete y reducen el ingreso del transportista.

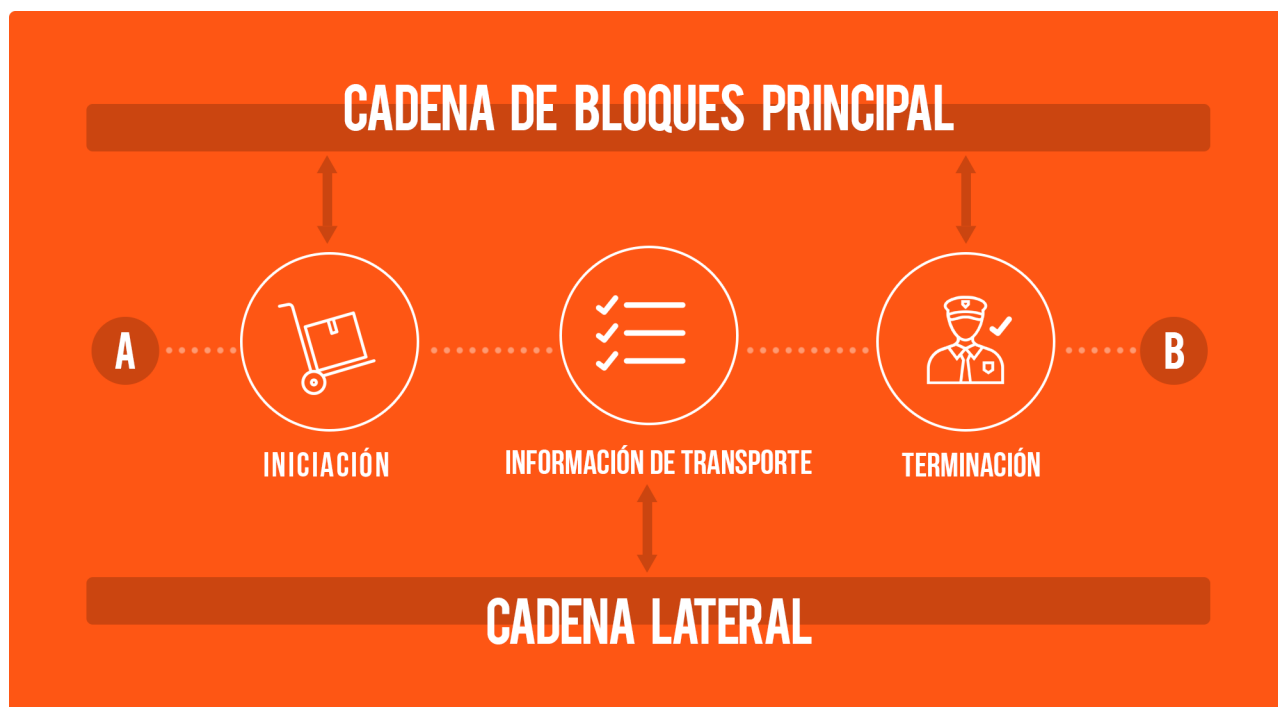
5. Incentivos incongruentes. Los problemas anteriores pueden resumirse simplemente como un problema de incentivos incongruentes. A los transportistas les conviene ofrecer un mal rastreo, porque les permite denegar responsabilidades en caso de cargas extraviadas o dañadas. Existe un incentivo negativo para que los corredores sean honestos respecto a la ubicación o los operarios de un envío, dado que necesitan proteger sus relaciones de exclusividad y siempre tener la posibilidad de pasar la culpa. Los conductores tienen un incentivo para seguir usando prácticas inseguras que pueden dañar los bienes. Todos ganan al ser deshonestos con la siguiente parte y al romper las leyes referentes a normas de seguridad. Por lo tanto, los expedidores y los clientes tienen un incentivo para buscar una mejor solución.

NUESTRA VISIÓN

ShipChain fue fundada con la misión de resolver los problemas más grandes que enfrenta la industria logística en el presente. Nuestra solución requiere alta tecnología, pero nuestra visión es muy sencilla. Imaginemos un sistema totalmente integrado a lo largo de toda la cadena de suministro, desde el momento de salir de la fábrica, campo o granja, hasta la entrega del producto terminado en la puerta del cliente; federado en contratos de cadenas de bloques transparentes, que no requieren confianza. Esto es ShipChain, el futuro de los envíos.

Rastreo y transparencia

Unificaremos el rastreo de envíos en toda la cadena de bloques Ethereum, utilizando nuestra cadena lateral ShipChain para rastrear puntos geográficos de ruta individuales cifrados a lo largo de cada contrato inteligente. Con este sistema, el significado de cada punto de ruta estará cifrado, y solo podrá ser interpretado por las partes involucradas. Esto les dará a los expedidores más visibilidad sobre su cadena de suministro y permitirá a los transportistas comunicarse con facilidad, reduciendo las demoras y los errores de comunicación. La información sobre cargas, puntos de ruta geográficos e información básica sobre el cumplimiento se registrará y validará públicamente con la cadena lateral. Después de la entrega y confirmación, el contrato se completará y se registrará en la cadena de bloques principal, liberando así los pagos en depósito.



Con el próximo mandato del Departamento de Transporte de Estados Unidos para contar con dispositivos de bitácora electrónica (por sus siglas en inglés, "ELD") [\(6\)](#), ShipChain colaborará con los desarrolladores más populares de ELD para lograr una integración directa y avanzar hacia nuestra primera meta: completar la tecnología de Rastreo y Localización. El paso inicial de trabajar con estos proveedores nos permitirá integrarnos inmediatamente con la mayor red de compañías de transporte terrestre de Estados Unidos, lo que dará a nuestra plataforma una red completa de movimiento de cargas sin el arduo requisito de conectarnos con compañías individuales de fletes (o incluso con camiones

individuales de propietarios-operadores) una a la vez. Del mismo modo, tenemos la oportunidad de integrarnos con los principales ferrocarriles de Estados Unidos, con proveedores globales de transporte marítimo y con las principales aerolíneas, uno a la vez, para integrarlos y crear nuestro sistema de rastreo multimodal basado en cadenas de bloques. El rastreo interno de cada transportista será el primer paso para la unificación, al alimentar sus confirmaciones internas a la cadena de bloques. Las plataformas o cajas individuales se vincularán con la dirección del contenedor en el que se encuentran, y los contenedores se rastrearán como unidades. Con el tiempo, el desarrollo del negocio ayudará a estos transportistas a reemplazar su rastreo interno con el sistema ShipChain, logrando así un mayor nivel de visibilidad entre todos sus socios de transporte multimodal.

Corretaje descentralizado

En el sistema actual, los corredores de carga existen para facilitar las transacciones de cargas entre expedidores y transportistas; generalmente tienen pocos activos y están enfocados a ventas. Los corredores encuentran cargas, les aplican un margen y las venden a un transportista, lo que aumenta el costo del envío y reduce las ganancias de los transportistas y sus trabajadores. La cadena de bloques de ShipChain eliminará la necesidad de corredores al darle a los transportistas la capacidad de encontrar cargamentos y dirigir de manera inteligente a su equipo para el transporte multimodal, con base en factores tales como distancia, tráfico, condiciones climatológicas, consumo de combustible y otras. Este sistema de cargas generará un contrato inteligente al recibir la carga y mantendrá los pagos en depósito hasta que se cumplan las condiciones para su liberación, utilizando la cadena de bloques principal y la cadena lateral para rastrear la carga y monitorizar su seguridad.

Seguridad de activos

Desplegar la tecnología de cadenas de bloques en la industria del transporte para codificar datos geográficos aumentará la visibilidad de la carga, lo que a su vez reducirá dramáticamente los robos. Al usar códigos de barras o integrar hardware RFID, los activos pueden verificarse de manera electrónica cada vez que se reporten las bitácoras, aumentando así la seguridad y dando tranquilidad a todas las partes. La asignación de permisos, la inmutabilidad y el cifrado son beneficios inherentes de la tecnología de cadenas de bloques, permitiendo que personas específicas accedan, examinen y añadan información crítica sobre el transporte, pero nadie tendrá la capacidad para modificar o borrar los datos existentes. Al integrar la rendición de cuentas a cada paso del proceso, se mitiga el juego de asignar culpas entre transportistas, corredores y expedidores.

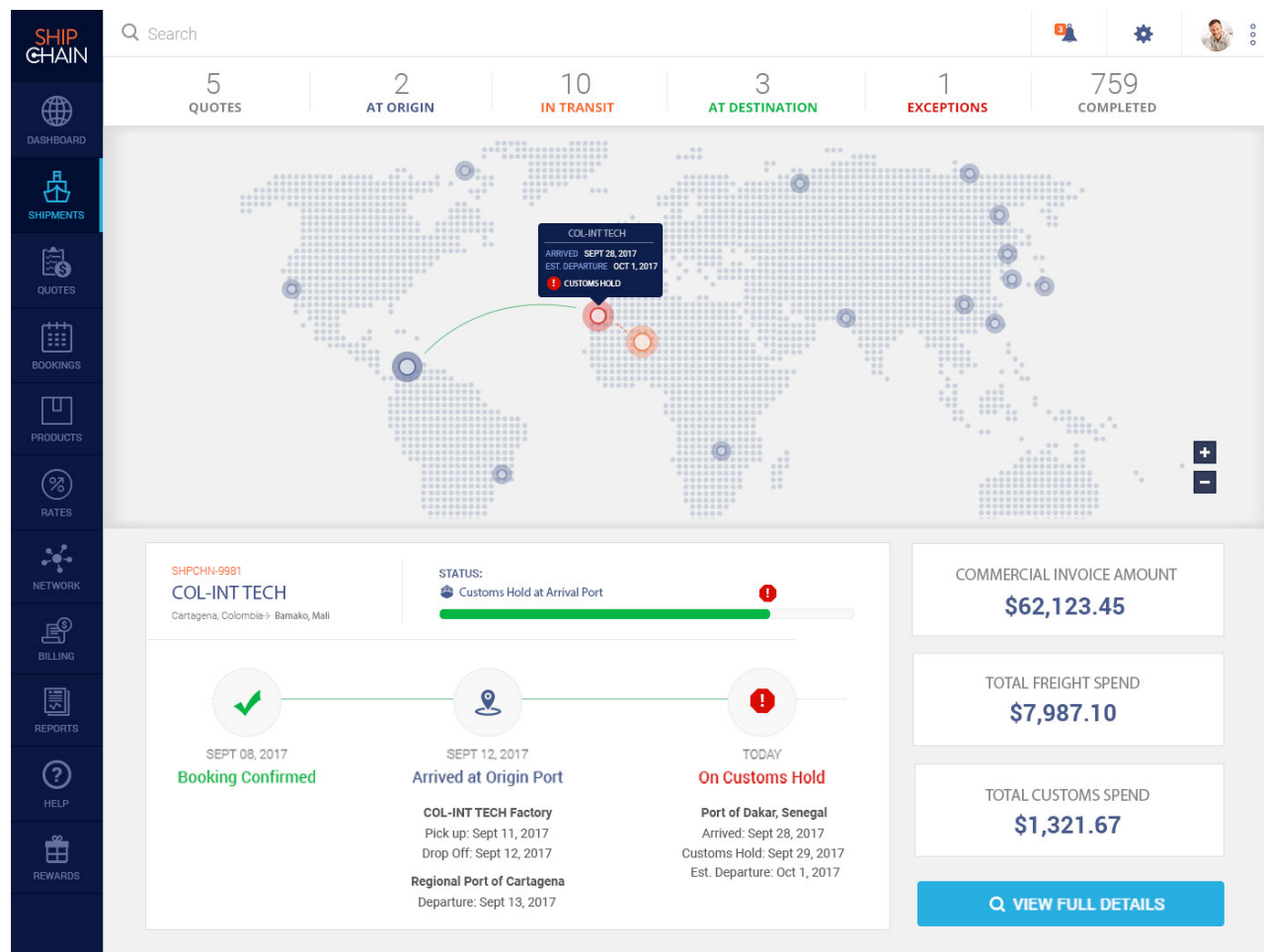
Incentivos que no requieren confianza

Al codificar y cifrar la información de puntos de ruta y los datos referentes a qué cargas pertenecen a un envío, se pueden usar depósitos digitales para evaluar de manera justa si los bienes realmente llegaron en un envío específico. Se eliminan así los conflictos en versiones sobre la ubicación de los bienes, y los participantes pueden ser recompensados por su participación en un sistema que opera sin confiar en la versión de una de las partes respecto a lo que ocurrió. En iteraciones futuras de la plataforma, planeamos incluir recompensas para los conductores que obedezcan los límites de velocidad, se comporten de manera segura y cumplan con prácticas ecológicas en el uso de combustible.

Gestión unificada

Después de la implementación de cadenas de bloques federadas para el transporte justo y seguro de los bienes, ShipChain construirá una plataforma de gestión unificada para aprovechar los contratos inteligentes y brindar servicios modernos y utilizables en toda la industria del transporte. ShipChain está dedicada a la construcción de un ecosistema abierta, y si bien ShipChain Web será la primera aplicación, nuestros contratos inteligentes serán un bloque sobre el que se pueden construir libremente miles de plataformas adicionales para resolver problemas de transporte, tanto grandes como pequeños. El corretaje descentralizado será un mercado abierto que conectará a expedidores con transportistas, y ShipChain lanzará la primera aplicación para contratación de envíos; los expedidores podrán iniciar

sesión en el sistema y colocar una orden del "Punto A" al "Punto B" usando métodos sugeridos de direccionamiento y envío, basados en el costo, el tiempo de traslado y el contenido.



Contratos y cadenas laterales

El contrato de ShipChain es un contrato EVM inteligente de Ethereum que puede ser duplicado y utilizado por cualquier persona para orquestar un pago en depósito por transporte en el libro contable distribuido. El cumplimiento general con el envío se almacenará en la cadena de bloques principal de Ethereum y, para mantener los costos bajos, los puntos de ruta individuales y la información de la carga se pueden almacenar y verificar en una cadena lateral asociada que opera con el Protocolo ShipChain (una variante del software de Ethereum), como la que la Fundación ShipChain implementará y mantendrá, denominada "ShipChain Prime". Los socios de mayor tamaño podrán operar sus propias cadenas laterales con el Protocolo ShipChain, con (o sin) la ayuda de la Fundación ShipChain.

Cuando se coloque una orden de envío, se iniciará un contrato inteligente. Ese contrato incluirá una firma generada con una suma de verificación de la información de entrega del cargamento, incluyendo la dirección inicial, el punto de entrega final, los transportistas usados, la cantidad de artículos en el cargamento (tan desglosada como se desee, con la posibilidad de una dirección para cada artículo), el peso, las dimensiones, las cantidades, los códigos HS, los datos de intermediarios, y más. Cualquier persona que tenga una copia válida de estos valores puede verificar la firma y determinar la validez del contrato en la cadena de bloques principal de Ethereum. Los datos mismos pueden, de manera opcional, cifrarse y almacenarse en una cadena lateral para un rastreo más específico de paquetes, punto a punto y por piezas individuales. Para efectos prácticos, esto genera un conocimiento de embarque más detallado.

Ese contrato se completará a la entrega, con los registros de las validaciones y los puntos de ruta en la cadena de bloques durante el transporte. Si todas las validaciones de los puntos de ruta se confirman, el contrato se ejecutará (y cada contrato podrá especificar sus propios términos para la resolución de disputas, incluyendo arbitraje de terceros). El sistema completo de validación de cargamentos se implementará junto con el sistema de rastreo. Los transportistas asociados podrán extraer datos del sistema de rastreo de ShipChain y publicarlos en sus sistemas y sitios de internet para su uso masivo, creando un sistema unificado de rastreo que elimine la necesidad de números PRO internos o de múltiples números de guía.

ShipChain Web

El sistema de corretaje descentralizado se compondrá principalmente de un mercado abierto que conectará a expedidores y transportistas. ShipChain permitirá el acceso abierto a su mercado de cadenas de bloques, pero también construirá la primera plataforma de servicios sobre él, la Plataforma ShipChain Web, un sistema centralizado para contratar y gestionar el envío de cargamentos a través de diversos transportistas y medios de transporte.

Si, por ejemplo, el expedidor tiene cinco contenedores llenos de zapatos para transportar de China a Estados Unidos, el sistema reconocerá que un transportista marítimo, un transportista ferroviario y por último un transportista terrestre ofrecerán la mejor optimización en costo y velocidad, con base en el tamaño y el tipo de embarque. El expedidor podrá ver entonces la capacidad en cada tramo, contratar sus propias rutas, ver tiempos de entrega estimados y tener pleno control sobre su cadena de suministro sin necesidad de un corredor.

Los transportistas podrán publicar su capacidad de vehículos y corredores de transporte, fijando precios de manera dinámica con base en la oferta y la demanda, ajustándolos de acuerdo con el precio estimado del combustible, y permitir que se contraten cargas en sus rutas automáticamente. Los agentes aduanales, cuando sean necesarios, también tendrán cuentas con permisos para ayudar

en la presentación de documentos. Con toda la información necesaria almacenada en un contrato inteligente, este proceso será más rápido y sencillo que nunca. Para fines de cumplimiento normativo, es posible que ShipChain tenga que obtener licencia de corretaje de cargamentos, agencia de carga, y contar con una agencia aduanal interna. Si bien los expedidores contratarán sus propias rutas, es posible que ShipChain tenga que fungir como el agente oficial de contratación de transporte, para fines de cumplimiento normativo.

The screenshot displays the ShipChain AI interface. On the left is a dark blue sidebar with navigation icons and labels: SHIP CHAIN, DASHBOARD, SHIPMENTS, QUOTES, BOOKINGS, PRODUCTS, RATES, NETWORK, BILLING, REPORTS, HELP, and REWARDS. The top header includes a search bar with the text 'Type to search supply chain', a notification bell, a settings gear, and a user profile icon. The main content area features a world map with a highlighted shipping route from South America to Africa. A 'ROUTE OPTION' pop-up shows 'MAERSK - 14 DAYS - \$2702' with a 'SELECT' button. To the right of the map is a 'Shipchain AI' section with a progress bar and three checked items: 'Enter Product Info', 'Enter Origin and Destination', and 'Select Carriers'. Below this, a box titled 'Your Next Steps are...' states: 'Selecting this route is 13 days longer but will save you from \$4237 to \$5104'. The bottom section is divided into two panels. The left panel, 'Your Shipment Details', contains form fields for: Commodity (Galvanized steel coils), HS Code (7210.11.00), Dangerous? (radio buttons for Yes/No, with No selected), Net Weight (46,000lb), Load (Full Container Load), Origination (FOB Cartagena, Colombia), and Destination (FOD Bamako, Mali). The right panel, 'Shipment Routes', shows 'First Leg' options: XPO Logistics - \$509, COSCO - \$552 (selected), and Xinhua Trans. - \$602. It also shows 'Select Second Leg' options: Delta Cargo - \$8200 - 1 days and Maersk - \$2702 - 14 days.

Nuestra fecha objetivo para el lanzamiento de la primera versión del sistema de rastreo unificado de la Plataforma ShipChain Web es el tercer trimestre de 2018. El mantenimiento y las integraciones constantes de transportistas serán un proceso continuo para el sistema de rastreo.

EL TOKEN SHIP

Uso, propósito, oferta y demanda

Poseer al menos 1 token SHIP completo otorga "Estatus de Membresía en ShipChain". Este es necesario para obtener acceso a la cadena de bloques, tanto para rastrear cargamentos como para contratar fletes.

Las transacciones en la cadena de bloques para el envío de cargamentos se pagarán con tokens y se liquidarán con tokens. La plataforma ShipChain Web, al conectarse a la cadena de bloques, permitirá que los usuarios paguen directamente con tokens que posean o que compren tokens a ShipChain para contratar fletes (permitiendo, por ejemplo, el pago en dólares estadounidenses, euros o criptomonedas). ShipChain trabajará en firmar convenios de participación en mercados de divisas para facilitar la liquidez y el pago de tokens SHIP en otras monedas.

Se entregarán tokens por un valor de hasta el 20% de cada transacción de flete al conductor/transportista como incentivos "ludificados" para entregas seguras y puntuales, así como incentivos dirigidos al entorno, como la reducción de tiempos muertos. De ahí, los conductores podrán vender sus tokens en mercados de divisas o canjearlos, por medio de convenios que celebrará ShipChain, por diversas recompensas, como tarjetas de regalo, descuentos en combustible y más.

Evento inicial de generación de tokens

Los problemas que ShipChain combatirá son sistémicos de una industria de billones de dólares, que históricamente se mueve con lentitud y se resiste al cambio. Tenemos planes para llevar nuestra oferta al mercado con nuestro financiamiento actual, pero hacer realidad toda nuestra visión es una empresa enorme y para alcanzarla sería mejor abrirnos a financiamiento externo. Por lo tanto, estamos realizando un evento de generación de tokens, o "TGE", para vender un suministro inicial de nuestros tokens para arrancar nuestra economía de ShipChain y complementar nuestro financiamiento para ayudarnos a ofrecer el mejor producto posible.

Este 'TGE' se llevará a cabo en varias fases, entre ellas Preventa, Venta 1 y Venta 2. La Preventa y la Venta 1 se realizarán de inmediato y terminarán después de enero de 2018. La Venta 2 ocurrirá al cumplir varios hitos, entre ellos el lanzamiento de nuestra plataforma web, la versión 1.0 de nuestro sistema de rastreo completo, y la generación de ingresos en vivo con envíos de clientes reales. Anticipamos que la Venta 2 ocurrirá entre 1 y 2 años después de la Venta 1.

	PREVENTA	VENTA 1	VENTA 2
¿QUIÉN?	Privada	Pública	Pública
¿CUÁNDO?	Noviembre de 2017	Enero de 2018	Al completar hitos
¿CUÁNTO?	Hasta 75 millones de SHIP	29.17 millones de SHIP	120.83 millones de SHIP
MONTO RECAUDADO (DÓLARES EE.UU.)	Hasta 20 millones	Aproximadamente 10 millones en ETH	Según lo determine el precio de mercado/subasta en ese momento
LÍMITES POR PARTICIPANTE	\$25,000 hasta \$5 millones	\$10 hasta \$1 millón	\$10 hasta \$1 millón

Todos los interesados en participar en nuestra venta masiva deben cumplir con los procesos típicos de selección para cumplir con las normativas KYC/AML (siglas en inglés de "Conoce a tu cliente" y "Contra el lavado de dinero").

RECOMPENSAS A CONDUCTORES 13%

RESERVA DE LA
COMPAÑÍA 10%

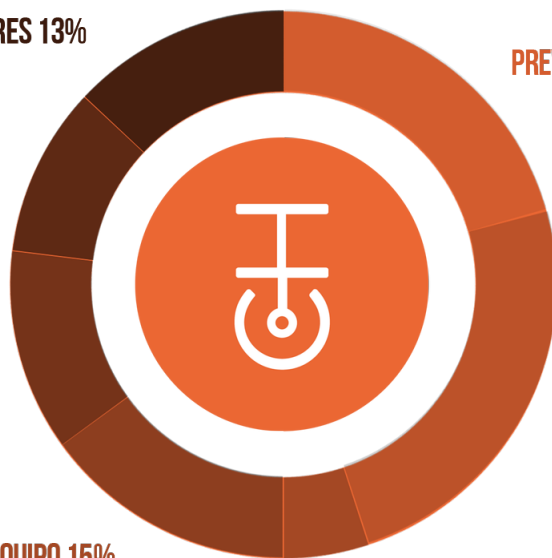
ASESORES Y
RECOMPENSA 12%

EQUIPO 15%

ENTREGAS AÉREAS Y RECOMPENSAS A TRANSPORTISTAS 5%

PREVENTA/VENTA 1: 20.8%

VENTA 2: 24.2%



Iniciativas para buenos conductores

ShipChain tiene el compromiso de convertir el mundo en un lugar mejor y de proteger el medio ambiente de los efectos nocivos de las emisiones de gases de invernadero. Nuestro plan incluye un adelanto del 13% del suministro total de tokens que serán distribuidos a lo largo de 5 años o más como incentivos por conducir de manera ecológica a velocidades seguras. Al ofrecer estas recompensas, garantizamos que la entrega segura y puntual de los bienes sea la principal prioridad de todos.



EJEMPLOS DE HISTORIAS DE USUARIOS

Para ilustrar algunos casos en los que ShipChain podría ser más útil, hemos creado algunas historias ficticias sobre compañías imaginarias, que se basan en los problemas reales que enfrentan miles de negocios similares en todo el mundo. Cualquier semejanza con marcas y compañías reales son coincidencias inocentes o características comunes sistémicas.

La importante compañía productora de alimentos

Chik-A-Burg Meats enfrenta cargas regulatorias cada vez mayores por parte del Departamento de Agricultura de EE. UU. y de la Administración de Alimentos y Fármacos, con elevadas multas y sanciones por incumplimiento, lo que la obliga a rastrear de principio a fin todo lo que entre en contacto con el suministro de alimentos. Las nuevas reglas de la Ley de Modernización de la Seguridad Alimentaria indican que el alimento para ganado debe ser rastreado desde la granja hasta el comedero, los productos alimenticios deben ser rastreados a lo largo de toda la cadena de suministro, y todos los transportistas terrestres necesitan bitácoras auditadas de sus cargas anteriores e historiales de limpieza. Los transportistas externos más grandes no tienen mucho interés en cumplir con todos los requisitos, lo que obliga a Chik-A-Burg a contratar principalmente a conductores independientes, que se sienten sobrecargados por esta nueva letanía de revisiones y medidas.

Aquí es donde entra ShipChain: una novedosa solución con cadenas de bloques que permite a Chik-A-Burg encontrar y conectarse instantáneamente con conductores y transportistas que cumplen con sus necesidades regulatorias. Es posible confirmar que las cargas que llevaron antes en sus camiones no eran desechos peligrosos, equipos médicos u otros materiales que incumplan con la normativa, sin necesidad de revelar información delicada sobre clientes anteriores, validando así que las cargas cumplirían con los mandatos sobre seguridad en la cadena de suministro alimentario. Al usar la cadena lateral de ShipChain Prime para el rastreo individual, se pueden combinar la tecnología RFID y los códigos de barras con integraciones ELD, lo que habilita el seguimiento y la visibilidad total del suministro, literalmente desde la granja hasta la mesa. Los minoristas, transportistas y clientes pueden validar por igual la granja de origen, el número de lote, el centro de distribución, la información de puertos e incluso el remolque individual, hamburguesa por hamburguesa. Si se necesita una auditoría más estricta, las autoridades reguladoras pueden recibir un conjunto de claves privadas de cifrado que les daría acceso a toda la historia de cargas y viajes de un camión determinado.

El minorista de comercio electrónico

AmazingSocks.club necesita embarcar un contenedor de calcetas de lana desde su proveedor en China hasta su almacén en Chicago, pero no quiere usar un corredor debido a malas experiencias previas con intermediarios deshonestos que cobraron honorarios hasta del 50% sólo para perder sus cargamentos. En cambio, han contratado a Steve, un empleado de tiempo completo (incluyendo noches y fines de semana) cuyo único trabajo es investigar transportistas y planificar la logística del traslado de calcetines en todo el mundo. Steve es un profesional altamente especializado en logística, pero debido al tiempo necesario para planificar los envíos desde el otro lado del océano, consultar a las aduanas del puerto y negociar con propietarios-operadores independientes, su rol se ha convertido en el cuello de botella que evita que AmazingSocks crezca para cubrir las ventas de Navidad y romper sus récords en el cuarto trimestre. Ahora la administración necesita contratar un segundo Steve, lo que hará que la logística represente más del 12% de la nómina de una compañía de calcetines.

ShipChain puede ayudar. Al utilizar ShipChain Web, Steve puede asumir el rol de un megacorredor de carga, usando nuestra interfaz avanzada para buscar y filtrar transportistas marítimos compatibles y agentes aduanales, y programar las transferencias entre múltiples conductores. Puede encontrar

y conectar con rapidez cualquier combinación de conductores y transportistas para cubrir sus necesidades con base en el precio, la velocidad o el tipo de carga, o puede pedir cotizaciones de operadores que no estén en el mercado. Una vez que Steve esté satisfecho con todos los datos disponibles en el sitio de internet, hace clic en "Crear contrato y pagar", cargándolo a la tarjeta de crédito de la compañía y colocando todo el manifiesto en la cadena de bloques. Ahora un Steve puede hacer el trabajo de cuatro, moviendo más calcetines con más rapidez y llegando a cenar con su familia, en vez de estar esperando en el teléfono.

El corredor de carga independiente

Una cooperativa formada por una docena de propietarios-operadores en el sureste se ha agrupado para manejar la contratación y coordinación de cargas entre sí mismos, evitando al transportista. Después de varios años de llamarse informalmente unos a otros para preguntar por disponibilidades y horarios, un accidente en el que se rompió una pierna dejó a Alice incapaz de conducir, por lo que empezó a organizar las transferencias de carga desde una habitación de hotel en Atlanta. Muy pronto se decidió que tener a Alice como corredora fue una mejora crucial para su sociedad.

Hoy, Alice utiliza ShipChain para administrar los viajes de sus socios. Puede supervisar a todos los conductores de su cooperativa, asignar trabajos nuevos a los conductores con mejor disponibilidad, y siempre tiene acceso a los documentos de cumplimiento y normativas cuando los necesita. Todos saben a dónde van y lo que transportan. Si hay un problema con un conductor, o si alguien necesita programar tiempo libre, Alice puede encontrar conductores suplementarios de confianza en el mercado de ShipChain para cubrir los faltantes o tomar una ruta. Mejor aún, Alice ahora puede identificar problemas en el equipo al analizar la información histórica, y puede alentar a todos a conducir de manera más segura y a menor velocidad, no sólo para extender su vida útil, sino para maximizar la rentabilidad gracias a las recompensas de ShipChain por conducir de manera segura.

El megacorredor inteligente

Box2U es uno de los principales corredores de carga en Europa, al hacer tratos con cientos de transportistas que administran a miles de conductores y entregan millones de contenedores (con un valor de miles de millones de dólares) cada año. Conscientes de la reducción en los márgenes, las obligaciones con los clientes que demandan entregas más rápidas y económicas, y los problemas inherentes a los sistemas de rastreo utilizados por muchos de sus socios, Box2U comenzó a desarrollar una avanzada plataforma Web 2.0 para que los transportistas lleven un mejor control de sus activos. ¿La mala noticia? Comenzaron a construirla hace 4 años, y hoy el sistema es apenas funcional. Los conductores y transportistas no envían voluntariamente datos precisos, y todo el proyecto parece un callejón sin salida y un costo perdido.

Box2U sabe que no es una compañía de software. Después de invertir millones de dólares en un problema que rápidamente está demostrando estar fuera del alcance de su modelo de negocios, la administración se entera de un caso de uso igual a este, descrito en el sitio de internet de ShipChain. La API de ShipChain es un libro contable rápido, económico y seguro para almacenar todos los datos de sus cargamentos, además de contratos por depósito sin necesidad de confianza e integraciones ELD: es todo lo que Box2U ha estado tratando de construir, y más. Dado que todo el sistema está construido sobre tecnología de cadenas de bloques de manera libre y abierta, incluso un competidor como Box2U puede aprovechar las tecnologías de ShipChain para utilizar su propia interfaz para administrar sus cargas.

EQUIPO



John Monarch - Director General

John es el fundador y director general de Direct Outbound, una de las compañías de servicios logísticos/3PL de más rápido crecimiento en el país, y una de las más grandes en el sureste de los Estados Unidos. Está íntimamente familiarizado con la industria logística en todos sus aspectos, desde la logística postal y los servicios privados de mensajería hasta los fletes aéreos, marítimos y terrestres intermodales.



Lee Bailey - Director de Tecnología

Desarrollador de sistemas completos, consultor en cadenas de bloques y emprendedor por 11 años. Lee tiene experiencia en el diseño, el aseguramiento y el despliegue de sistemas de procesamiento distribuido, incluyendo herramientas analíticas para agencias de publicidad de alto presupuesto, contratos inteligentes para una variedad de aplicaciones descentralizadas, y una plataforma de alta velocidad para el comercio de criptomonedas.



Brian D. Evans - Director de Mercadotecnia

Brian es un Emprendedor Inc. 500, fundador de la agencia de publicidad y mercadotecnia que ocupa el lugar 25 en crecimiento en Estados Unidos, y fundador de Influencive.com. Brian ha trabajado más de 15 años en publicidad en línea y ha ayudado directamente a múltiples aplicaciones móviles en el "top 10" a adquirir millones de usuarios. Fue clasificado como uno de los principales "influencers" del mundo por Forbes, y como el 4º periodista de negocios más influyente del mundo, con columnas en Inc, Huffington Post, Influencive y Forbes, que son leídas por millones de personas cada mes.



Sam Rusani - Director de Ingresos

Como emprendedor en serie, promotor e inversionista en cadenas de bloques y administrador de talento, Sam ha trabajado con algunas de las principales marcas del mundo, como Sony, Fender, Virgin, Universal Music, Ogilvy, Heineken, VISA y Mercedes. También ha asesorado a compañías internacionales y negociado contratos comerciales en su nombre.



Roger Crook - Director de Estrategia

Roger es ex director general y ex director global de Ventas y Comercio Electrónico de DHL Global Forwarding. Es un emprendedor, factor disruptivo y estrategia independiente en tecnología financiera, tecnología logística y logística, incluyendo cadenas de bloques y criptomonedas. Trabajó en Deutsche Post DHL Group desde 1988 y ha trabajado con éxito en América del Norte y del Sur, Europa, el Medio Oriente, África y Asia. Roger fue el innovador que impulsó muchas importantes unidades de negocios y clientes en DHL. También es director general de Capital Springboard.

**Magnus Dufwa - Desarrollador en Jefe, Europa**

Magnus es un desarrollador experimentado en C#, SQL y Solidity, con más de 18 años de experiencia en el desarrollo de proyectos empresariales. Ha construido y administrado sistemas de procesamiento financiero que manejan más de 4 millones de transacciones al año, y desarrollado contratos inteligentes para proyectos de subasta de anuncios y ofertas iniciales de monedas.

**Simon Bogdanowicz - Jefe de Desarrollo de Negocios**

Simon es un inversionista en cadenas de bloques, inversionista en crecimiento de acciones, y cofundador de LaunchTeam. Ha trabajado con compañías de Fortune 500 en una variedad de sectores, entre ellas Netflix, UnitedHealth Group, FedEx, Office Depot, Viacom, World Fuel Services, y Raymond James. Simon también ha trabajado con banquero de inversión en fusiones y adquisiciones de alto nivel para Royal Bank of Canada.

**Clinton Senkow - Vicepresidente de Alianzas**

Clinton es cofundador y director de Operaciones de Influencive, un medio de comunicación que atrae a millones de lectores cada mes. Ha ocupado puestos de alto nivel en alianzas, ventas y mercadotecnia en diversas empresas nuevas con financiamiento, en donde trabajó con compañías privadas, públicas y de la lista Fortune 100. También es un ex asesor financiero y dos veces participante en la Alianza de Emprendedores Jóvenes del G20, representando a Canadá.

**Julian Zegelman - Asesor Jurídico**

Julian es un abogado corporativo y ganador del reconocimiento SuperLawyers®. Es cofundador de Rolith, Inc. y actualmente es socio administrador de Velton Zegelman, PC, un despacho legal especializado en derecho corporativo y de valores con oficinas en todo el mundo. La práctica de Julian se enfoca en derecho corporativo, valores, capital de riesgo y criptomonedas. Asesora a numerosas ventas de tokens de alto perfil, y es cofundador de BitFin Capital, un fondo de capital de riesgo enfocado a cadenas de bloques.

**Jesse Tevelow - Vicepresidente de Gestión de Productos**

Jesse es autor de dos "best sellers" y cofundador de LaunchTeam, una compañía que administra campañas de promoción para emprendedores de 7, 8 y 9 cifras. Antes de fundar LaunchTeam, Jesse estuvo en la primera generación de Techstars y fue cofundador de una compañía de juegos que aprovechó las monedas digitales para generar millones de dólares en ingresos anuales.

ASESORES

Para modernizar una de las industrias más grandes del planeta, hemos reclutado una junta de asesores muy participativa, que contribuirán activamente su experiencia y sus conocimientos con los miembros de nuestro equipo.



Chris Perdue

Chris forma parte de la cuarta generación de propietarios de Perdue Farms, de la que es vocero, y es director de Gestión de Inventarios de Perdue Agribusiness. Perdue Agribusiness está entre las principales compañías de granos en Estados Unidos, con ventas anuales que superan los \$6 mil millones. Chris ha financiado y asesorado a una variedad de empresas nuevas, y pasó casi una década en las industrias de publicidad y mercadotecnia.



Kevin Harrington

Kevin es el inventor del infomercial, uno de los "tiburones" originales en el programa Shark Tank, y pionero de la industria 'Como lo vio en TV'. Ha lanzado más de 500 productos, generando más de \$5 mil millones en ventas a nivel mundial con marcas icónicas. Kevin también es cofundador de EO (Organización de Emprendedores) y actualmente opera una firma privada de consultoría, en la que ayuda a las compañías a aumentar su distribución, analizar oportunidades, generar relaciones con celebridades y hacer promoción efectiva a través de todos los canales.



Al Pettenato

Al es un líder orientado al cambio, con éxitos probados en el impulso de mejores prácticas en todas las áreas de la cadena de suministro. Ha sido vicepresidente de XPO Logistics desde 2012. Al previamente fue Vicepresidente Senior para Norteamérica de DHL, y también fue cofundador y vicepresidente de AMP Global Services. Tiene más de 20 años de experiencia variada en administración.



Steve Schoch

Steve es un líder probado en finanzas y operaciones en importantes corporaciones. Previamente fue Director General y Director de Finanzas de manera concurrente en Miramax Films durante cinco años, hasta enero de 2017. Antes de trabajar en Miramax, fue Contralor Corporativo y Director Divisional de Finanzas de Amgen, Inc., la empresa de biotecnología más grande del mundo, en donde aumentó los ingresos de \$4 mil millones a más de \$15 mil millones. Steve previamente fue director de Finanzas de eToys, Inc., dirigiendo a la compañía en una exitosa oferta inicial de acciones.



David McCarville

David es un abogado con experiencia profesional en la administración de cargamentos internacionales multimodales de materiales nucleares y cargamentos sensible, como la planificación del transporte y eliminación de desechos nucleares para el Proyecto Yucca Mountain del Departamento de Energía de EE. UU. Ha trabajado en la industria de logística y transporte en Washington D.C., Nevada y Arizona.



Brandon T. Adams

Brandon es un orador motivacional y emprendedor en serie, con participación en diversos negocios. Es copresentador y uno de los dos productores ejecutivos de Ambitious Adventures, recientemente nominada para un premio Emmy. Brandon es vicepresidente de Desarrollo de Negocios y productor asociado de Think and Grow Rich: The Movie. Brandon es experto en "crowdfunding", desarrollo de marcas, relaciones públicas y mercadotecnia digital.



Derin Cag

Derin es fundador de Richtopia y ha atraído a una audiencia notable, que incluye a nombres como Richard Branson y Guy Kawasaki, Es profesor invitado en INSEEC Group / Universidad de Mónaco y asesor de muchas empresas nuevas dedicadas a la tecnología de bloques de cadenas, como Humaniq.



Bryan Larkin

Bryan es un profesional orientado a resultados con amplia experiencia en sistemas y seguridad de redes, detección de intrusos, ataques distribuidos de denegación de servicio y mitigación y respuesta a amenazas activas. Es cofundador de Faction One, un servicio de "ciberguardaspaldas" para VIPs y personas que se consideran "blancos digitales de alto valor".



David Andre

David es un científico inventor y emprendedor cuyo trabajo enfatiza el rol del aprendizaje automático. Es cofundador de Cerebellum Capital, Inc., en donde funge como Director General y Director de Tecnología. David también asesora a compañías en etapas tempranas, especialmente en el campo de la inteligencia artificial. Tiene una licenciatura en Sistemas Simbólicos de la Universidad Stanford, y un doctorado en EECS con enfoque en Inteligencia Artificial de U.C. Berkeley.



Justin Wu

Justin es un arquitecto de información y promotor del crecimiento que ha trabajado con compañías tales como The Wall Street Journal, Samsung, NASA e Intel. También es fundador de Growthly, una agencia de crecimiento que ayuda a las compañías a construir una comunidad alrededor de su marca.



Fred Von Graf

Fred es un experto en tecnología que ha administrado aplicaciones de misión crítica y equipos globales en compañías de Fortune 50, dirigido el desarrollo de negocios en una compañía de Fortune 20, y fundado la Aceleradora de Empresas ASU. También es fundador de la muy exitosa firma de desarrollo de software W3M.io.



Joel Comm

Joel es un pionero de internet, autor de "best sellers" del New York Times, orador profesional, estratega en mercadotecnia en redes sociales, tecnólogo, "influencer" de marcas, y futurista. Tiene más de dos décadas de experiencia en aprovechar el poder de internet. La fascinación de Joel con las criptomonedas lo llevó a crear un podcast de negocios, que está entre los 100 más populares, con el tecnólogo de mercadotecnia Travis Wright.



Travis Wright

Travis es uno de los principales estrategas en tecnología para la mercadotecnia, autor, consultor, orador, emprendedor en cadenas de bloques, aficionado a los datos y análisis, periodista de tecnología y "hacker" del crecimiento. Fue estratega digital y social a nivel global de Symantec para la marca Norton. Fue lingüista del idioma ruso para la sección de Inteligencia del Ejército de EE. UU. Wright es cofundador y Director de Mercadotecnia de CCP.Digital, una agencia digital de publicidad y contenidos. Travis es copresentador de uno de los principales podcasts dedicados a cadenas de bloques, The Bad Crypto Podcast, y del podcast VB Engage de VentureBeat.



Irish McIntyre

Irish es un veterano de la tecnología con más de dos décadas de experiencia en administración de productos para colaboración, CRM, seguridad de la información y software para impuestos. Como Vicepresidente de Gestión de Productos de Thomson Reuters, Irish encabeza el equipo de productos responsable de la suite de programas ONESOURCE utilizada por corporaciones de Fortune 500 y por las 4 mayores firmas de contabilidad a nivel global, abarcando impuestos directos globales, impuestos indirectos y gestión de comercio global.

**Xavier Kochhar**

Xavier es experto en datos estructurados e inteligencia artificial. Es confundador de The Video Genome Project (adquirido por Hulu), el motor de personalización y base de datos estructurada más grande y desglosada para metadatos de contenido de videos. Antes de The VGP, Xavier era socio administrador de MediaLink, en donde ayudó a convertir a la firma en la principal compañía de servicios de asesoría en medios, publicidad y tecnología. También fue directivo de alto nivel en The Walt Disney Company, la Agencia William Morris y L.E.K. Consulting.

**Justin Garcia**

Justin es un consultor en proyectos de cadenas de bloques y analista del mercado de criptomonedas. Tiene más de 12 años de experiencia en comercio electrónico, mercadotecnia digital y consultoría, con experiencia en la importación de bienes, la mercadotecnia digital de productos y la construcción de marcas. Tiene un largo historial de organizar y orientar a equipos de desarrollo y diseño para construir negocios exitosos para la importación de productos electrónicos y textiles de múltiples regiones en el extranjero.

SOCIOS



Perdue Farms

Perdue Farms es la compañía matriz de Perdue Foods y Perdue AgriBusiness, con sede en Salisbury, Maryland. Perdue Foods es una importante compañía procesadora de pollo, pavo y cerdo en los Estados Unidos. Perdue Agribusiness está entre las principales compañías de granos en Estados Unidos. Sus ventas anuales exceden los \$6 mil millones. ShipChain y Perdue Farms colaborarán en un proyecto piloto para implementar la tecnología de cadenas de bloques en partes esenciales de la cadena de suministro de Perdue Farms.



Direct Outbound

Direct Outbound Services LLC, es un centro de almacenaje y logística que ofrece servicio completo, con sede en Greenville, SC. Fundado en 2012, su enfoque está en aumentar la calidad de la atención al cliente de manera asequible. Los sectores de Direct Outbound incluyen comercio electrónico, servicios de salud, gobierno, directo al consumidor, negocio a negocio, minoristas, y servicios logísticos industriales a terceros. Direct Outbound se ha ampliado a varios cientos de miles de pies cuadrados de espacio de almacenaje, embarca cientos de miles de paquetes para comercio electrónico y minoristas cada año, y ayuda a numerosas agencias gubernamentales con sus necesidades de embarques y correo masivo.

INFLUENCIVE

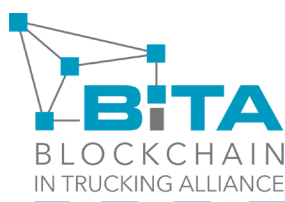
Influencive

Influencive es un medio de comunicación que es leído por millones de miembros de la generación del milenio, enfocado en el pensamiento no convencional, el espíritu emprendedor, la mercadotecnia y las cadenas de bloques. Fue reconocido por Forbes como "un imperio de medios de comunicación en rápido crecimiento" y es "una de las publicaciones en línea de más rápido crecimiento para emprendedores de la generación del milenio", de acuerdo con el Huffington Post.



Sweetbridge

Sweetbridge patrocina el desarrollo de protocolos económicos y aplicaciones basados en cadenas de bloques, para transformar cadenas de suministro globales con mucha fricción en redes de valor líquido. La fundación suiza sin fines de lucro está reuniendo a tecnólogos de la industria, proyectos de cadenas de bloques y aportadores de código abierto de todo el mundo para formar una alianza dedicada a las cadenas de bloques. El objetivo compartido es transformar el frágil comercio de la era industrial a través de ecosistemas industriales descentralizados, para así crear un intercambio de valor más rápido y equitativo, generar capital de trabajo, utilizar mejor los recursos y optimizar el talento para el beneficio de todos los participantes.



BiTA (Alianza para Cadenas de Bloques en el Transporte Terrestre)

BiTA fue formada por directivos de empresa de tecnología y transporte para desarrollar estándares comunes para aplicaciones de cadenas de bloques en la industria del transporte. La alianza también promueve la enseñanza de tecnologías de cadenas de bloques, y ofrece una plataforma para la colaboración entre entidades influyentes. El objetivo de BiTA es unir a compañías líderes en las industrias de la tecnología de transporte que tengan interés en el desarrollo de la tecnología de cadenas de bloques. Los miembros de BiTA incluyen a UPS, FedEx, C.H. Robinson, Coyote, Bridgestone, y otros.



Crypto Valley

La Crypto Valley Association es una organización independiente, sostenida por el gobierno, ubicada en el cantón suizo de Zug. Su misión es construir el principal ecosistema a nivel mundial para tecnologías de cadenas de bloques y criptografía en Suiza. El principal enfoque de Crypto Valley es desarrollar y ejecutar un programa impulsado por la comunidad orientado a establecer y hacer crecer su ecosistema. Crypto Valley también está trabajando en convertirse en un puente entre Crypto Valley y la comunidad global de las tecnologías criptográficas, aprovechando sus conexiones activas con centros internacionales de innovación en cadenas de bloques en Londres, Singapur, Silicon Valley y Nueva York.

FINANCIAMIENTO Y PRESUPUESTO

Asumimos el compromiso de gastar nuestro financiamiento de manera responsable. A continuación presentamos nuestros planes para la asignación apropiada de los activos para proporcionar las mejores soluciones posibles, lo antes posible. Hemos limitado las aportaciones totales en "crowdfunding" a 30 millones de dólares porque sentimos que aceptar más dinero no sería responsable, y que no nos ayudaría a generar un mejor producto con más rapidez. A continuación se encuentra un avance de nuestras mejores estimaciones de lo que haremos con el dinero que recaudemos en el evento de generación de tokens (TGE).

Investigación y desarrollo

ShipChain estará a la vanguardia de las tecnologías de cadenas de bloques, incluyendo un equipo completo de desarrollo para Solidity, así como nuestra plataforma web para UI/UX, Frontend y Backend. También contrataremos desarrolladores de hardware y de IoT para incrementar la cantidad de datos que pueden rastrearse. Se harán investigaciones sobre la tecnología de cadenas laterales, y el equipo considerará la adquisición de una compañía ya existente de logística y transporte terrestre para acelerar tanto el desarrollo físico como la adopción de la plataforma.

Operaciones

Se iniciarán equipos de operaciones y desarrollo en los Estados Unidos, y también para apoyar el programa piloto con Perdue, en Sudamérica, así como en Asia y Europa para crear alianzas con transportistas adicionales. Serán necesarios equipos de soporte que operen el hardware y resuelvan problemas, así como integraciones en campo con sistemas ya existentes. Se necesitarán infraestructura en la nube y servidores con la plataforma web.

Estrategia de mercadotecnia

La Fundación ShipChain está creando alianzas en el sector de logística con grandes corporaciones, pequeñas empresas, compañías fleteras, transportistas terrestres, evangelistas de marca y otros socios, de manera similar a cómo la Enterprise Ethereum Alliance lo hizo para Ethereum y sus socios corporativos. Esta iniciativa es una parte importante de nuestra estrategia, no solo desde una perspectiva de mercadotecnia, sino para fomentar un apoyo amplio para el ecosistema que estamos construyendo. En los meses próximos, ShipChain anunciará alianzas que apoyarán estos esfuerzos.

El equipo central de ShipChain y sus asesores tienen una experiencia combinada de un siglo en mercadotecnia y relaciones públicas, muchos de ellos con décadas de historia en publicidad para grandes marcas e "influencers" en redes sociales. El equipo está preparado de manera única, tanto directamente como a través de sus relaciones, para ejecutar campañas de mercadotecnia que propaguen nuestro mensaje y fortalezcan nuestra marca como un jugador dominante en el sector de transporte. ShipChain se anunciará en las plataformas relevantes para llegar a las personas correctas en la industria de fletes y logística.

Manejaremos las relaciones públicas y la comunicación tanto de manera interna como a través de terceros, manteniendo a nuestra comunidad siempre informada sobre las novedades, iniciativas y nuevas relaciones. Nuestra estrategia de comunicaciones consiste de prensa y mercadotecnia, pero también de acercamiento con la comunidad a través de nuestro equipo central.

Desarrollo de negocios

Asistiremos a conferencias en Estados Unidos e internacionales para construir nuestra red y encontrar nuevos prospectos. Nos enfocaremos más en el desarrollo privado personalizado con firmas de transporte de Estados Unidos. ShipChain organizará noches educativas en distintas ciudades para atraer a empresarios locales e invitarlos a unirse a nuestra plataforma.

También nos enfocaremos en encontrar socios estratégicos a nivel internacional, tanto a nivel corporativo como político, para mayor rapidez en la implementación y la adopción masiva. Tendremos miembros del equipo en ambas costas de los Estados Unidos.

Para maximizar el desarrollo de negocios, además de todos los demás esfuerzos, contrataremos al menos un miembro del equipo en Europa para cubrir una mayor área geográfica. El equipo podrá cubrir conferencias en todo el mundo, reunirse con más potenciales socios estratégicos y clientes, y generar más relaciones.

Jurídico

El aspecto jurídico es muy importante para ShipChain. Contrataremos abogados externos con amplia experiencia en la industria del transporte para comenzar a desarrollar el marco de trabajo para mejores prácticas y cumplimiento normativo.

Es de suma importancia ampliar el portafolio de propiedad intelectual de ShipChain, así como adquirir tecnologías clave. Contrataremos abogados para revisar la Ley de Modernización y Seguridad Alimentaria y crear propuestas para aproximarnos a socios clave de la industria. Colaboraremos con socios estratégicos para alentar a organismos gubernamentales y administrativos a que utilicen la plataforma para probar Pruebas de Concepto.

Contratar personal clave para colaborar con la Administración de Alimentos y Fármacos para alentar la adopción de tecnologías de cadenas de bloques es un paso adicional que emprenderemos. También seguiremos desarrollando alianzas estratégicas con socios domésticos e internacionales para ayudar en la proliferación de la plataforma, tanto a nivel gubernamental como corporativo. Eventualmente contrataremos a un cabildero dedicado para fomentar la adopción de la plataforma como el estándar de la industria y la proliferación en general de las cadenas de bloques. También desarrollaremos acuerdos adicionales de licenciamiento de la plataforma.

MODELO DE INGRESOS

ShipChain empleará un modelo de ingresos en dos vertientes, enfocándonos tanto en el mercado de pequeñas y medianas empresas (PYME) como en el desarrollo de plataformas empresariales. Esto incluye lo siguiente:

ShipChain Web

La plataforma web de ShipChain permitirá a los expedidores conectarse directamente con los transportistas, sin el modelo de corretaje tradicional. Las cuotas representarán un porcentaje pequeño del costo de envío, y ShipChain evitará la necesidad de contratar corredores típicos de telemarketing, lo que permitirá minimizar el costo de venta. Esta cuota de un porcentaje base será la principal fuente de ingresos de ShipChain Web, seguida por alianzas para asegurar los cargamentos, así como servicios de valor agregado de socios que se venderán de manera adicional a los envíos. Con un sistema de cuotas transparentes, ShipChain mostrará a los expedidores el costo real del transportista y cuánto se ahorran respecto al modelo de corretaje tradicional. Se harán contrataciones inmediata, en lugar del período de espera tradicional de 3 a 4 días.

ShipChain Enterprise

ShipChain también desarrollará soluciones a la medida con cadenas de bloques para grandes empresas que necesiten utilizar diferentes fuentes de datos e información. ShipChain hará esto como contratista de desarrollo, y todas las nuevas cadenas laterales seguirán relacionadas con la cadena de bloques principal. Esto se cotizará individualmente por cliente, pero estará al nivel de las grandes implementaciones de sistemas ERP que normalmente tienen costos de millones de dólares.

HOJA DE RUTA



T1: 2018

Venta principal del evento de generación de tokens (enero de 2018). El token SHIP es omnipresente en mercados populares de alto volumen. Se implementa nuestro programa piloto de rastreo de envíos con Perdue Farms.

T3: 2018

Inician las pruebas de la plataforma web de corretaje descentralizado e ShipChain. Se promueve el desarrollo de aplicaciones en el ecosistema abierto de ShipChain entre los socios.

T1/T2: 2019

Inicia el desarrollo de cadenas laterales a la medida para grandes transportistas en la plataforma de Rastreo y Localización. La plataforma ShipChain Web se integra con fuentes externas de datos y con transportistas adicionales.

T4: 2019

Se establecen relaciones con reguladores gubernamentales para consolidar a ShipChain como el proveedor preferido de tecnología de rastreo y mejorar el cumplimiento normativo con los ELD. Se inician programas piloto para fletes aéreos y marítimos.

T4: 2017

Plataforma en desarrollo a noviembre de 2017. Amplia campaña de prensa y mercadotecnia (en curso). Preventa del evento de generación de tokens (en curso).

T2: 2018

La plataforma inicial de Rastreo y Localización se integra con los dispositivos ELD ordenados por el gobierno.

T4: 2018

La plataforma de Rastreo y Localización permite a los transportistas desarrollar sus propias cadenas laterales. Se lanza la primera versión de la Plataforma ShipChain Web. Nuestro programa piloto se extiende a pruebas de integración con la cadena de suministro.

T3: 2019

Se adquiere un pequeño transportista para pruebas internas, para acelerar la adopción y el desarrollo de nuestra plataforma de Rastreo y Localización. Se desarrollan socios internacionales para enfocarnos en la expansión al transporte marítimo global.

T1: 2020

Se patrocinan proyectos comunitarios de código abierto para acelerar el desarrollo de aplicaciones con la cadena de bloques de ShipChain. Se realizan amplias investigaciones en cadenas laterales a la medida para 3PLs y grandes expedidores con flotillas internas.

DESARROLLOS FUTUROS

Vehículos autónomos

La revolución de los vehículos autónomos se aproxima, y ShipChain estará preparada para ella. Actualmente, los conductores facilitan la transferencia y entrega de las cargas, permitiendo una verificación de seguridad al nivel del transportista en cada evento. Proponemos un novedoso método para prevenir el robo o mal manejo de los cargamentos con etiquetas RFID, códigos de barras 2D, más sensores en el remolque de carga que se comuniquen con la cadena de bloques. La descarga no autorizada de carga por parte de quienes la reciben será registrada y combinada con los datos geográficos. Esta información podrá ser verificada públicamente. Este método asigna la responsabilidad por los bienes dañados, extraviados o robados a las partes que transportan y reciben.

Transparencia

ShipChain planea aumentar de manera significativa el nivel de transparencia en el espacio de las cadenas de bloques. Con administradores de comunidades colaborando con simpatizantes en chats y foros públicos, nuestro equipo también planea publicar informes de progreso programados de manera trimestral en los que se detalle el avance del desarrollo de software, así como los avances en todos los planes detallados en este proyecto. Estos informes trimestrales de progreso se programarán después de la venta inicial de tokens, e incluirán declaraciones del equipo de desarrollo, declaraciones del equipo de operaciones, información general de nivel ejecutivo, plazos actualizados y otros datos relevantes del progreso del proyecto ShipChain.

Apoyo a una meta común

ShipChain planea apoyar y fomentar una mejor política ambiental en la industria del transporte. Apoyamos encarecidamente un cambio que nos aleje del combustible búnker altamente contaminante que se usa en el transporte marítimo y favorezca barcos de contenedores que usen gas natural más limpio, o incluso barcos eléctricos; fomentar los trenes de carga por su alta eficiencia, el uso de tecnologías que mejoren la eficiencia en el uso del combustible, y la ludificación de la eficiencia del combustible en la industria del transporte terrestre, así como el uso de inteligencia artificial para reducir el consumo de combustible. La protección de nuestro medio ambiente es crítica, y la industria del transporte debe trabajar constantemente en la reducción de su huella de carbono.

Para obtener más información visite shipchain.io

¿Preguntas o comentarios? Envíenos correo electrónico a hello@shipchain.io