

**UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS E
INFORMÁTICA**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y DE
NEGOCIOS**



TESIS

**"FACTORES QUE INFLUYEN EN LA LOGÍSTICA
PORTUARIA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS
EXPORTACIONES DE LA AGENCIA DE ADUANA
BROKMAR LOGISTICS S.A.C. 2018"**

PRESENTADA POR:

BACH: HERRERA RAMIREZ, ANITA PATRICIA

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

ASESOR: MG. MAXIMO ACEVEDO RONDINEL

**LIMA-PERÚ
2019**

DEDICATORIA

La presente tesis está dedicada a Dios, que está en todo momento conmigo, por darme su Gracia e iluminar mi camino así como las fuerzas para avanzar día a día.

A mis padres, por la formación en valores que me dieron en todas las etapas de mi vida y por su incondicional ayuda al logro profesional.



AGRADECIMIENTOS

A mi familia, por su apoyo comprensión y estímulo constante a lo largo de mis estudios.

A mi asesor Máximo Acevedo Rondinel, quien me orientó en la elaboración del presente trabajo de investigación y a todas las personas que de una u otra forma me apoyaron en la realización de este trabajo.



RESUMEN

Los puertos han dejado de ser simples estaciones de transferencia de carga, convirtiéndose hoy en una parte esencial de la cadena logística de transporte y distribución. Las instalaciones portuarias proporcionan un foco de crecimiento y expansión de las grandes economías, permitiendo ser un puente de conexión comercial internacional. Esto ha permitido que un puerto sea el motor de la economía de una nación en la actualidad. La seguridad portuaria es una parte esencial de una operación segura, libre de riesgos y competitiva del sistema de transporte marítimo que promueve el desarrollo del comercio exterior.

El Terminal Portuario del Callao es considerado como el puerto más importante de Perú porque es donde se lleva a cabo el mayor número de operaciones comerciales que generan grandes ingresos para el Estado. El desarrollo de las actividades logísticas para la exportación por mar desarrolladas en la Provincia Constitucional del Callao se ve afectada por la creciente inseguridad del distrito portuario que da lugar a incidentes que afectan la salida de mercancías para la exportación, lo que dificulta que las mercancías fluyan al mismo tiempo a lo largo de la cadena logística y representando un obstáculo para el desarrollo del comercio exterior.

Incidentes como la contaminación de la carga en instalaciones portuarias o almacenes temporales, robo de mercadería en almacenes, en el puerto o en tránsito al puerto, entre otros; constituyen riesgos a los que los exportadores y operadores logísticos están expuestos diariamente; tomando medidas cada vez más complejas en términos de seguridad para contrarrestar sus efectos negativos, como la pérdida parcial o total de la mercancía.

ABSTRACT

The ports have ceased to be simple cargo transfer stations, becoming today an essential part of the transport logistics chain and distribution. The port facilities provide a focus of growth and expansion of the large economies, allowing to be a bridge of international trade connection. This has allowed a port to be the engine of a Nation's economy today. Port security is an essential part of a safe, risk-free and competitive operation of the maritime transport system that promotes the development of foreign trade.

The Port Terminal of Callao is considered as the most important port in Peru because it is where the largest number of commercial operations that generate a large income to the State takes place. The development of logistics activities for export by sea developed in the Constitutional Province of Callao is affected by the increasing insecurity of the port district that gives way to incidents that affect the departure of merchandise for export, making it difficult for goods to flow at the same time. along the logistics chain and representing an obstacle to the development of foreign trade.

Incidents such as cargo pollution in port facilities or temporary warehouses, theft of merchandise in warehouses, in the port or in transit to the port, among others; they constitute risks to which exporters and logistics operators are exposed daily; taking increasingly complex measures in terms of security to counteract its negative effects such as partial or total loss of merchandise.

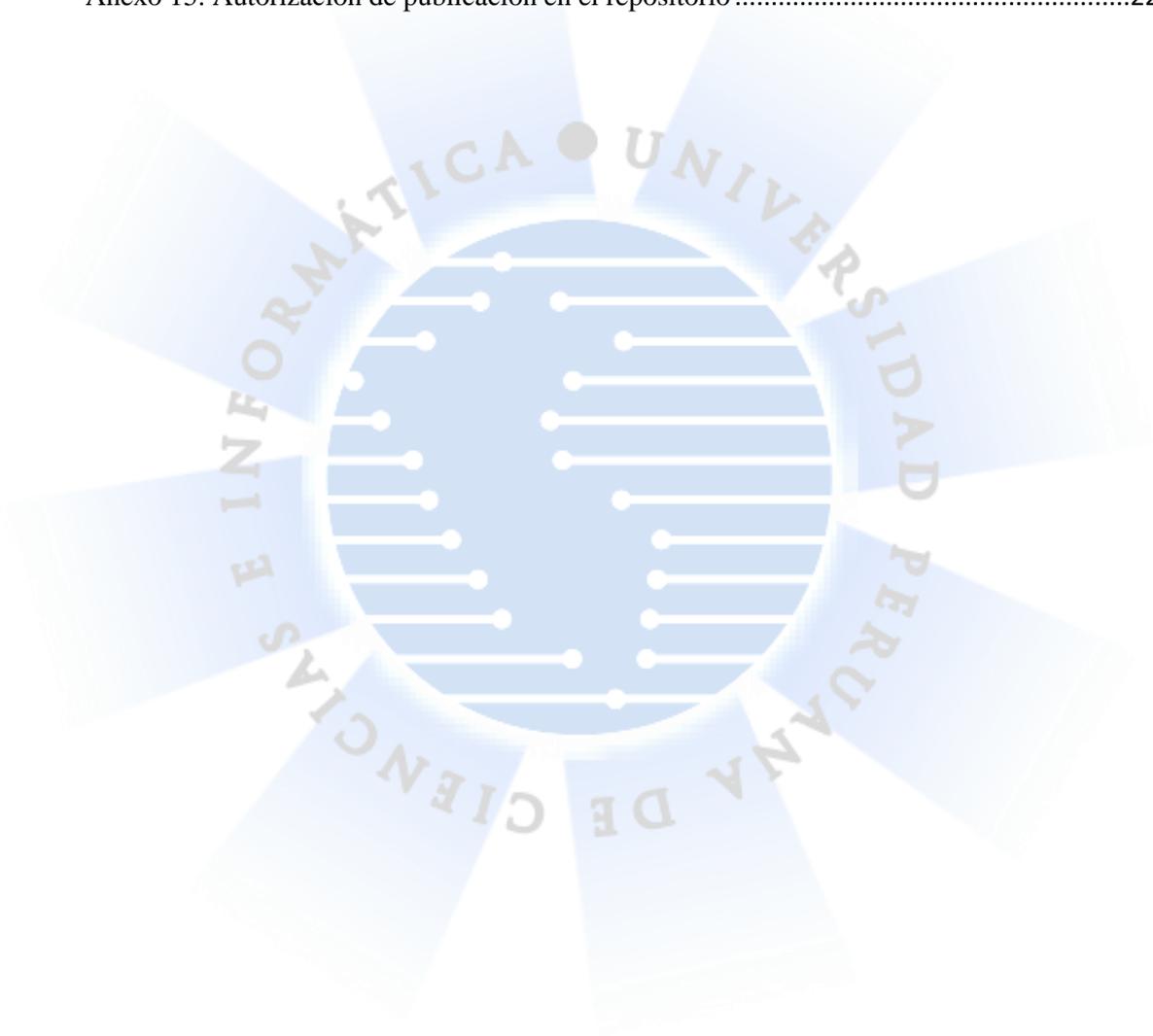
ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTOS	II
RESUMEN	III
ABSTRACT	IV
ÍNDICE GENERAL	V
ÍNDICE DE TABLAS	IX
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
ÍNDICE DE CUADROS	XIII
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1 Descripción del problema.....	3
1.2 Formulación del problema de investigación	6
1.2.1 Problema General.....	6
1.2.2 Problemas Específicos.....	6
1.3 Objetivos de la investigación	6
1.3.1 Objetivo General	6
1.3.2 Objetivos Específicos	6
1.4 Justificación de la Investigación	7
1.4.1 Justificación Teórica	7
1.4.2 Justificación Metodológica	7
1.4.3 Justificación Práctica – Social.....	8
1.5 Limitaciones de estudio.....	8
CAPÍTULO II	9
MARCO TEÓRICO	9
2.1. Antecedentes de la investigación	9
2.1.1 A Nivel Internacional.....	9
2.1.2 A Nivel Nacional.....	17
2.2. Bases teóricas	22
2.2.1. Logística.....	22
2.2.1.1. Infraestructura portuaria.....	29

2.2.1.2. Medios de Transporte.....	38
2.2.1.3 Seguridad portuaria.	59
2.2.2. Exportación	60
2.2.2.2 Beneficio de la Exportación	96
2.2.2.3. Incoterms.....	101
2.2.2.4. Envases y Embalajes	110
2.2.3 Brokmar Logistics S.A.C.	118
2.3. Definiciones Conceptuales.....	120
2.4. Formulación de Hipótesis:	126
2.4.1 Hipótesis general	126
2.4.2 Hipótesis específicas	126
2.5. Variables: de la Investigación	126
2.6. Matriz de Consistencia	127
CAPÍTULO III.....	128
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	128
3.1. Diseño Metodológico	128
3.1.1 Enfoque	128
3.1.2 Tipo	128
3.1.3 Nivel.....	129
3.1.4 Diseño	130
3.2 Población, Unidad De Análisis Y Muestra	130
3.2.1 Población.....	130
3.2.2 Unidad de Análisis.....	131
3.2.3. Muestra.....	132
3.3. Matriz de Conceptualización y Operacionalización de variables e indicadores.....	133
3.3.1 Variable 1: Logística Portuaria.....	133
3.3.2 Variable 2: Exportación	133
3.3.3 Matriz de Operacionalización de Variables	134
3.4 Participantes: Criterios de Inclusión y de exclusión.....	138
3.4.1 Participantes	138
3.4.2 Criterios de Inclusión	139
3.4.3 Criterios de Exclusión	140
3.5 Instrumentos de Investigación.....	141

3.5.1 Validación de los instrumentos	142
3.5.2 Confiabilidad de los instrumentos	142
3.6 Procedimientos	144
3.6.1 Encuestas	144
3.6.2 Toma de información	144
3.6.3 Entrevistas	144
3.7 Aspectos Éticos	146
CAPÍTULO IV	147
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	147
4.1. Presentación de los resultados.....	147
4.1.1 Método Cuantitativo.....	147
4.1.2 Método Cualitativo	184
4.2 Contrastación de Hipótesis	186
4.2.1 Contraste de la Hipótesis general	186
4.2.2 Contraste de la Hipótesis Especifica 1	187
4.2.3 Contraste de la Hipótesis Especifica 2	188
4.2.4 Contraste de la Hipótesis Específica 3	189
4.3 Discusión	191
CAPÍTULO V.....	193
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	193
5.1 Conclusiones	193
5.2 Recomendaciones.....	195
REFERENCIAS	197
ANEXOS.....	199
Anexo1. Instrumentos De Recolección De Datos	199
Anexo 2. Ficha de Validación de Instrumento	202
Anexo 3. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base	205
Anexo 4. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista.....	206
Anexo 5. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base	207
Anexo 6. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista.....	208

Anexo 7. Principales mercados de las exportaciones peruanas.....	209
Anexo 8. Valor FOB Exportado.....	210
Anexo 9. Modelo de Solicitud de Drawback	211
Anexo 11. Modelo de contrato de arrendamiento local	214
Anexo 12. Cuadro de Insumo – Producto	216
Anexo 13. Cuadro Insumo – Producto para insumos importados adquiridos a terceros.....	217
Anexo 14. Evidencia de similitud digital	218
Anexo 15. Autorización de publicación en el repositorio	228



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen del Número de Actividades por Fase y tipo de Despacho (número de actividades)	79
Tabla 2. Rangos de Tiempos Agregados Modalidad de Exportación Sin Depósito Temporal ...	82
Tabla 3. Rangos de Tiempos Agregados Modalidad de Exportación Sin Depósito Temporal ...	83
Tabla 4. Tiempos Promedios de Exportación por Fase y Agente (días).	83
Tabla 5. Tiempos Promedios de Exportación por Fase y Agente (días).	84
Tabla 6. Tiempos de Exportación – Sin Depósito Temporal por Canal de Riesgo.....	84
Tabla 7. Tiempos de Exportación – Sin Depósito Temporal por Canal de Riesgo.....	85
Tabla 8. Tiempos de Exportación – Con Depósito Temporal por Canal de Riesgo.....	85
Tabla 9. Tiempos de Exportación – Con Depósito Temporal por Canal de Riesgo.....	86
Tabla 10. Comparativo de Servicios Integrados de Depósitos Temporales a Noviembre	87
Tabla 11. Servicios Adicionales de Depósitos Temporales a Noviembre 2015.....	88
Tabla 12. Costos de Gate Out y Gate In en Depósitos Temporales a Noviembre 2015 (US\$/contenedor)	89
Tabla 13. Cargos Promedio del Agente Marítimo por Contenedor Lleno a Noviembre del 2015 (USD/ Contenedor o BL)	94
Tabla 14. Insumos incluidos y excluidos que se acogen al Drawback.....	98
Tabla 15. POBLACION; “BROKMAR LOGISTICS S.A.C”	130
Tabla 16. Unidad De Análisis; “BROKMAR LOGISTICS S.A.C”	131
Tabla 17. Población; “Brokmar Logistics S.A.C”	140
Tabla 18. Unidad De Análisis; “Brokmar Logistics S.A.C”	140
Tabla 19. Valor del Coeficiente de Correlación.....	141
Tabla 20. Análisis de Confiabilidad del Instrumento.....	142
Tabla 21. Escala de Valoración utilizada en el Instrumento	147
Tabla 22. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 1	148
Tabla 23. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 2	149
Tabla 24. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 3	150
Tabla 25. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 4	151
Tabla 26. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 5	152
Tabla 27. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 6	153
Tabla 28. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 7	154
Tabla 29. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 8	155
Tabla 30. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 9	156
Tabla 31. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 10	157
Tabla 32. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 11	158
Tabla 33. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 12	159
Tabla 34. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 13	160
Tabla 35. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 14	161
Tabla 36. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 15	162
Tabla 37. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 16	163

Tabla 38. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 17	164
Tabla 39. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 18	165
Tabla 40. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 19	166
Tabla 41. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 20	167
Tabla 42. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 21	168
Tabla 43. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 22	169
Tabla 44. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 23	170
Tabla 45. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 24	171
Tabla 46. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 25	172
Tabla 47. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 26	173
Tabla 48. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 27	174
Tabla 49. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 28	175
Tabla 50. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 29	176
Tabla 51. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 30	177
Tabla 52. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 31	178
Tabla 53. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 32	179
Tabla 54. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 33	180
Tabla 55. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 34	181
Tabla 56. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 35	182
Tabla 57. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 36	183
Tabla 58. Matriz de correlaciones de la hipótesis general.....	187
Tabla 59. Matriz de correlaciones de la hipótesis específica 1	188
Tabla 60. Matriz de correlaciones de la hipótesis específica 2	189
Tabla 61. Matriz de correlaciones de la hipótesis específica 3	190

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Proceso Logístico.....	23
Figura 2. Importancia De La Via Maritima En El Comercio Exterior.....	31
Figura 3. Mapa Del Terminal Portuario Del Callao.....	32
Figura 4. Evolución De Los Medios De Transporte.....	39
Figura 5. Evolución De Los Mecanismos De Contenerización.....	40
Figura 6. Tipos De Camiones De Carga Según Su Función.....	43
Figura 7. Carga A Granel.....	44
Figura 8. Carga General.....	44
Figura 9. Carga Extrapesada Y Extradimensionada.....	45
Figura 10. Carga Refrigerada.....	45
Figura 11. Transporte aéreo.....	46
Figura 12. Buque Portacontenedor.....	52
Figura 13. Buque De Autotransbordo (Ro-Ro Roll On).....	53
Figura 14. Buque Granelero.....	55
Figura 15. Concentración De Proveedores.....	58
Figura 16. Evolución de los Incoterms.....	102
Figura 17. Función Del Envase.....	114
Figura 18. Carga Con Embalaje.....	117
Figura 19. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 1.....	148
Figura 20. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 2.....	149
Figura 21. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 3.....	150
Figura 22. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 4.....	151
Figura 23. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 5.....	152
Figura 24. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 6.....	153
Figura 25. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 7.....	154
Figura 26. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 8.....	155
Figura 27. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 9.....	156
Figura 28. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 10.....	157
Figura 29. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 11.....	158
Figura 30. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 12.....	159
Figura 31. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 13.....	160
Figura 32. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 14.....	161
Figura 33. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 15.....	162
Figura 34. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 16.....	163
Figura 35. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 17.....	164
Figura 36. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 18.....	165
Figura 37. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 19.....	166
Figura 38. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 20.....	167
Figura 39. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 21.....	168
Figura 40. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 22.....	169
Figura 41. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 23.....	170
Figura 42. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 24.....	171

Figura 43. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 25.....	172
Figura 44. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 26.....	173
Figura 45. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 27.....	174
Figura 46. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 28.....	175
Figura 47. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 29.....	176
Figura 48. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 30.....	177
Figura 49. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 31.....	178
Figura 50. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 32.....	179
Figura 51. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 33.....	180
Figura 52. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 34.....	181
Figura 53. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 35.....	182
Figura 54. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 36.....	183
Figura 55. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base.....	205
Figura 56. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista	206
Figura 57. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base.....	207
Figura 58. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista	208
Figura 59. Principales mercados de las exportaciones peruanas.....	209
Figura 60. Valor FOB Exportado.....	210

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Evolución del concepto “Logística”	25
Cuadro 2. Aviones De Carga.....	48
Cuadro 3. Aviones de súper carga.....	49
Cuadro 4. Ventajas y desventajas de la exportación indirecta	61
Cuadro 5. Ventajas y Desventajas de la Exportación Directa	62
Cuadro 6. Detalle de Actividades incluidas en Fase Preparatoria (Exportaciones)	71
Cuadro 7. Detalle de Actividades incluidas en Fase de Entrega de Contenedor Vacío o Gate-out (Exportaciones)	72
Cuadro 8. Detalle de Actividades incluidas en Fase Numeración-Canal (Exportaciones)	74
Cuadro 9. Detalle de Actividades incluidas en Fase Inspecciones (Exportaciones)	75
Cuadro 10. Detalle de Actividades incluidas en Fase Embarque y Consolidación (Exportaciones)	77
Cuadro 11. Cuadro 11. Exportación Directa (sin depósito Temporal) – Secuencia de Actividades y Agrupación por Fases.....	80
Cuadro 12. Exportación Indirecta (con Deposito Temporal) – Secuencia de Actividades y Agrupación por Fases.....	81
Cuadro 13. Líneas Navieras por Terminales Portuarios.....	90
Cuadro 14. Fletes Marítimos para Productos de Exportación Seleccionados a Noviembre 2015 (US\$/Contenedor)	92
Cuadro 15. Tipos De Embalajes Comunes.....	111
Cuadro 16. Variables de la Investigación.....	126
Cuadro 17. Indicadores De Variable 1	133
Cuadro 18. Indicadores De Variable 1	133
Cuadro 19. Matriz de Conceptualización y Operacionalización de Variables	134

INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como objetivo determinar cuál es el nivel de impacto de los factores que influyen en la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018. En la actualidad el puerto del Callao es considerado como el puerto más importante del Perú por ser donde se lleva a cabo el mayor número de operaciones comerciales que generan un gran ingreso al Estado. El desarrollo de las actividades logísticas de exportación en el puerto del Callao se ven afectadas por la creciente inseguridad del distrito portuario que da paso a incidentes que afectan el zarpe de mercadería para su exportación, dificultando el flujo de mercancías a lo largo de la cadena logística y representando una traba para el desarrollo del comercio exterior.

El acceso al puerto del Callao, se vuelve cada vez más complejo, con decenas de camiones y trailers haciendo cola sobre las avenidas del puerto, generando pérdida de tiempo y dinero para toda la cadena de exportación. Incidentes como la contaminación de carga en instalaciones portuarias o en almacenes temporales así como los robos de la mercadería en los almacenes, en el puerto o en tránsito al puerto, entre otros; constituyen riesgos a los que los exportadores y operadores logísticos se ven expuestos a diario; tomando medidas cada vez más complejas en materia de seguridad para contrarrestar sus efectos negativos como la pérdida parcial o total de la mercadería.

Para la demostración de la problemática, la presente investigación tendrá como objetivo, determinar cuál es el nivel de impacto de los factores que encarecen la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018. Siendo la estructura de la misma, los lineamientos de la Universidad Peruana de Ciencias e Informática según los siguientes 5 capítulos que son:

En el Capítulo I: Se presenta el problema de la investigación y dentro de ello la descripción del problema; en este capítulo se enunciará también la problemática de la investigación a través de las preguntas de investigación. Así mismo se enunciarán los objetivos de investigación que van a delinear todo el proceso y finalmente se elaborará la justificación teórica, metodológica y práctica de la investigación, terminando con la

definición del alcance y las limitaciones de estudio para el desarrollo de la investigación.

En el Capítulo II: Se presenta el marco teórico de investigación que comprende los antecedentes nacionales e internacionales. En este capítulo se trabajarán las bases teóricas y a través de las fuentes primarias y secundarias de investigación se procederá a analizar y explicar las variables e indicadores de investigación. Así mismo se presentará un breve caso práctico del tema investigado. Luego se efectuará las definiciones conceptuales para enunciar las hipótesis de investigación así como las variables e indicadores de la investigación. Finalmente en este proceso se construirá la matriz de consistencia.

En el Capítulo III: Se presenta la metodología de la investigación, se enuncia y explica el enfoque de investigación, también se indica el tipo, nivel y diseño de investigación. Se enuncia la población que será considerada en la investigación, dando como resultado la unidad de análisis mediante los criterios de inclusión y exclusión, en base a ello se calculará la muestra de la investigación. Así mismo se construirá la matriz de conceptualización y operacionalización de variables; posteriormente se enunciarán los instrumentos de investigación sometidos a un proceso de validación y confiabilidad.

En el Capítulo IV: Se presentan los resultados y discusión de la investigación. Los resultados se presentan mediante el enfoque cuantitativo, presentando los resultados en tablas de frecuencias y gráficos con su respectiva interpretación; también se efectuará la contrastación de las hipótesis, lo que nos llevará a la discusión de la investigación.

En el Capítulo V: Se presentan las conclusiones y recomendaciones. En las conclusiones se tomarán en cuenta los resultados de la contrastación de las hipótesis y la enunciación de la problemática que se observó; las recomendaciones se brindarán como una mejora en la logística portuaria del Callao.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción del problema

En el puerto del Callao existe falta de infraestructura que permita agilizar la entrada y salida de mercancías al puerto. El sistema portuario requiere ser reestructurado con un enfoque multimodal que implique el uso de ferrocarriles y carreteras que permitan el ingreso y salida del puerto. No se cuenta con la infraestructura vial adecuada para atender el movimiento de carga ni con zonas de actividad logística. Vías como la avenida Néstor Gambetta están realmente saturadas, lo que genera largas colas de camiones que atrasan y entranpan nuestro comercio. La carencia de infraestructura de calidad repercute negativamente en nuestra competitividad como país. De acuerdo al Global Competitiveness Report del Banco Mundial, en el año 2008 el Perú se posicionó en el puesto 110 de 134 países en cuanto a su calidad de infraestructura.

La investigación se llevará a cabo en el puerto del Callao, por este puerto se moviliza un 80% del comercio exterior peruano, según lo indicado por Alberto Ego-Aguirre (2015), presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima. El acceso al puerto del Callao, el principal centro de la logística peruana, se vuelve cada vez más complejo, con decenas de camiones y trailers haciendo cola sobre las avenidas del puerto, generando pérdida de tiempo y dinero para toda la cadena de exportación.

Los costos logísticos en el Perú son los más altos de América Latina, esto puede representar el 50% de la valorización del producto; aproximadamente (el porcentaje del costo logístico sobre el producto) es de 15% al 20% en la región. En el Perú, estamos más del doble y eso encarece nuestros productos, independientemente del destino", explica José Acha, director de maestrías de Centrum Católica; estos sobrecostos quitan competitividad a los productores peruanos, según Alberto Ego-Aguirre (2015), presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima.

Por lo expuesto en el párrafo anterior, podemos indicar que no se cuenta con la infraestructura vial adecuada para atender el movimiento de carga, ni con zonas de actividad logística, vías como la avenida Néstor Gambetta están saturadas, lo que genera largas colas de camiones que atrasan y entrampan nuestro comercio, otra zona con dificultades es la avenida Manco Cápac, que es el único acceso a las puertas de APM y DP World. Hay congestión de vehículos portacontenedores, de transporte particular, y hay estacionamientos no autorizados. Estos problemas afectan los tiempos de envíos de carga, descarga y la confiabilidad sobre la capacidad de exportación a los principales mercados de destinos.

La congestión vehicular, también ha generado tiempos de espera de hasta seis horas para ser atendido, en las horas donde se genera mayor congestión vehicular para el ingreso al terminal portuario y problemas de inseguridad. El puerto del Callao presenta un alto riesgo de seguridad, debido a su importante movimiento de naves y contenedores en Sudamérica. Las principales amenazas a la seguridad del puerto son el narcotráfico, robos a mano armada, sustracción de mercadería en el depósito temporal o en tránsito al puerto. La mercadería que llega al Callao, se vuelve blanco fácil de los delincuentes. El nivel de riesgo se asocia a las largas colas para el ingreso de la carga al puerto, en los puntos de entrada y salida. El hecho de salir del puerto pasadas las 6:00 pm hace que paguen por resguardo para evitar asaltos y contraten seguros contra robos o accidentes que son altos en el Perú, mientras que al llegar al almacén, pagan el falso flete ya que por la hora los camiones no pueden salir.

El exportador peruano lucha con sobrecostos logísticos altos, con la baja de precios de los productos en el exterior, los sobrecostos laborales y el cierre de mercados, lidia con entre 10 a 15 instituciones públicas que incrementan sustancialmente los costos administrativos y las trabas. También sufre el retraso en la rebaja del precio de los combustibles y el alza de las tarifas eléctricas. Se ve afectado por una moneda cuyo valor está retrasado respecto de las monedas de los países competidores, comentó el presidente de Adex, Eduardo Amorrortu. Debido a problemas con la validación de certificados fitosanitarios, diversos productos del rubro de alimentos no pueden ser exportados a otros países, principalmente a los países de Asia, porque los certificados fitosanitarios y sanitarios no están validados por las oficinas fitosanitarias en el mundo.

Temas internos son los que hacen perder competitividad a los productos peruanos y de allí la importancia del drawback.

Los Inconterms son el uso de un idioma común para el entendimiento y el grado de comprensión que tenga cada actor en el comercio exterior. Los Incoterms sirven para esclarecer responsabilidades, en cada uno de los pasos de una exportación. Y, aunque no son reconocidos como ley, sino como recomendaciones reguladas por la Cámara de Comercio Internacional, de los términos de su negociación puede depender, no solo la complejidad de la operación, sino el riesgo a asumir hasta la rentabilidad de las operaciones.

Los exportadores tienen sobrecostos logísticos mucho más altos respecto de los países con los que competimos y un sistema laboral imposible de manejar. Entonces, este 5% (drawback) es un sistema que te ayuda a sostener y a compensar algunas responsabilidades del Estado. Reducir la única compensación que perciben los exportadores y que, en muchos casos, les permite sostener su presencia en mercados internacionales de creciente competencia, sería un grave error.

Perú se encuentra buscando nuevos mercados para enviar sus productos, pero no viene aprovechando los Tratados de Libre Comercio (TLC), que permiten ingresar nuestros productos a otros países con aranceles preferenciales. Los Tratados de Libre Comercio (TLC), básicamente han servido para que entren productos baratos al Perú; pero no están sirviendo para que entren los productos peruanos en los mercados externos. Uno de los elementos de este déficit en la balanza comercial ha sido el boom de las importaciones de electrodomésticos, carros y bienes de consumo, indicó el director del Instituto de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima, Carlos Posada (2015).

1.2 Formulación del problema de investigación

1.2.1 Problema General

¿Cuál es el nivel de impacto de los factores que influyen en la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?

1.2.2 Problemas Específicos

¿Cuál es el nivel de impacto de la Infraestructura portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?

¿Cuál es el nivel de impacto de los medios de transporte que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?

¿Cuál es el nivel de impacto de la seguridad portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo General

Determinar cuál es el nivel de impacto de los factores que influyen en la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018

1.3.2 Objetivos Específicos

Determinar cuál es el nivel de impacto de la infraestructura portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

Determinar cuál es el nivel de impacto de los medios de transporte que influyen en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018

Determinar cuál es el nivel de impacto de la seguridad portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C”, 2018

1.4 Justificación de la Investigación

1.4.1 Justificación Teórica

Para esta investigación se toma en cuenta los factores que encarecen la logística portuaria ya que los exportadores deben conocer por qué van encareciendo sus productos en la cadena logística desde que la mercadería es despachada desde la planta del productor - exportador, hasta llegar al puerto para ser embarcadas con destino a otros países, ya que al conocer dicha información, el productor - exportador podrá determinar el valor final de la mercadería a exportar para que de esta manera no se vean perjudicados en sus ganancias.

En cuanto a las exportaciones es importante que los exportadores conozcan los beneficios que el Estado brinda a los exportadores - productores, como forma de incentivar la venta de los productos nacionales con destino al extranjero. Con el presente trabajo se pretende dar a conocer a los productores – exportadores, cuales son los beneficios que otorga el Estado para el crecimiento de los sectores productivos del país, generando mejores beneficios para estos.

1.4.2 Justificación Metodológica

Para lograr los objetivos de la presente investigación se utilizará como instrumento de investigación la observación directa, encuestas y entrevistas que ayudará a ver las causas que generan el encarecimiento de los productos a exportar en la logística portuaria de una manera más visual. Para ello se utilizará la encuesta, ya que se busca conocer si el productor – exportador está informado sobre los beneficios que el Estado brinda a los productores – exportadores y si es que utilizan estos beneficios al momento de realizar sus exportaciones.

Así mismo, se realizarán entrevistas a algunos exportadores, agencias de aduana y transportista de carga terrestre para evaluar como vienen desempeñando sus funciones a pesar de las trabas con las que se puedan encontrar en el proceso de esta logística.

1.4.3 Justificación Práctica – Social

La investigación propuesta, busca mediante la aplicación de la teoría conocer cuál es el nivel de impacto de los factores que encarecen la logística portuaria en las exportaciones. Nos ayudará a conocer en qué proceso de la cadena logística se van encareciendo los productos y los tiempos del proceso de embarque de la mercadería, de esta forma podemos reducir costos y mejorar los tiempos.

Con el desarrollo de la investigación se podrán alcanzar los objetivos planteados, así mismo permitirá que los exportadores puedan conocer y aprovechar el beneficio que les brinda el Estado para cada exportación realizada en el país; también servirá como base para futuras investigaciones relacionadas al tema.

1.5 Limitaciones de estudio

Durante el desarrollo de la presente investigación se presentaron las siguientes limitaciones:

- Escasez bibliográfica sobre estudios de logística portuaria, lo que me llevó a revisar artículos y blog electrónicos.
- Falta de disponibilidad de algunas empresas para realizar las encuestas

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1 A Nivel Internacional

Salama, R (2016) “Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil”. Tesis presentada elaborada para optar al Grado de Doctor por la Universitat Politècnica de Catalunya (Barcelona Tech), facultad de Náutica de Barcelona. El objetivo fue analizar la globalización del transporte marítimo y el desarrollo portuario en América del Sur, específicamente en los puertos de Puerto Cabello y la Guaira (Venezuela), Cartagena (Colombia), El Callao (Perú) y Santos (Brasil), desde el punto de vista de ciertos indicadores según su importancia, para la generación de aportes que garanticen mejorar las operaciones portuarias en la región.

Se utilizó como tipo de investigación la investigación documental y la investigación de campo. La técnica de investigación utilizada fue el fichaje y el almacenamiento de datos en medios electrónicos. Las conclusiones fueron:

El estudio muestra que los indicadores de la globalización del transporte marítimo están relacionados con aquellos del desarrollo portuario reflejándose por ejemplo en los buques cada vez más grandes, es decir, de mayor calado y por tanto, la adaptación de los puertos para recibir a tales buques, mejorando la capacidad y la eficiencia portuaria. A su vez, trayendo como consecuencia que los puertos cambien el modelo de gestión para permitir las inversiones privadas, ya que para el Estado, representan montos de considerable inversión.

En cuanto a las características de los puertos del estudio, se observa que hay puertos que presentan desventajas competitivas con respecto al resto, como es el caso de los puertos venezolanos de Puerto Cabello y La Guaira, coincidiendo que junto con sus desventajas técnicas está un modelo de gestión distinto a los del resto de los puertos estudiados, siendo éste Service Port o Puerto Servicio, mientras que el modelo del resto de los puertos es Landlord Port o Puerto Propietario. En adición, al comparar las

características técnicas de los puertos en estudio se tiene que los puertos de Cartagena, El Callao y Santos superan con gran diferencia a las características que tendrán los puertos venezolanos al concluir los planes de modernización, los cuales al estar culminados, aún no llegarán a colocar a los puertos de Venezuela al nivel de estructura, infraestructura y capacidad del resto de los puertos estudiados.

Por su parte, los puertos venezolanos tuvieron un auge en los años 90, fecha en la cual los puertos pasaron de un modelo Service Port a un modelo de gestión Land lord Port o Puerto Propietario, donde se permitían las inversiones privadas y la administración estaba descentralizada, estando a cargo del puerto cada uno de los Estados donde se encontrara el mismo. Durante el año 2009, la gestión de los puertos o el modelo portuario en Venezuela, fue cambiado nuevamente a un modelo Service Port, en el cual el Gobierno Central revirtió las competencias de cada Estado, centralizándolas y tomando nuevamente la administración e inversión en el mismo, eliminando la inversión privada y tomando un camino distinto a las tendencias de la globalización expuestas en este trabajo y, las cuales, están cada vez más dirigidas a las privatizaciones portuarias, siendo el caso de los otros puertos en estudio.

Con respecto a los puertos de Cartagena, El Callao y Santos, éstos han seguido desde hace varios años las tendencias de la globalización en el transporte marítimo y por tanto el modelo de gestión portuaria Landlord Port, el cual implica que se permitan las concesiones y las inversiones privadas y la descentralización en el manejo de los mismos. En estos puertos se ha observado una continua modernización en las estructuras e infraestructuras que han permitido el aumento en la capacidad de manejo en número de contenedores y en el calado de buques que pueden recibir, teniendo una capacidad para recibir buques de hasta 14.000 TEÚ's, mientras en los puertos venezolanos sólo se pueden recibir buques de hasta 2000 TEÚ's y con la culminación de los planes de modernización (estimado para 2015 en el puerto de La Guaira y sin fecha específica para el puerto de Puerto Cabello) buques de hasta 6.000 TEÚ's.

Chapa, J (2013). “Identificación Y Diseño De Mejoras En La Logística De Distribución Nacional De Un Distribuidor Vitivinícola”. Tesis presentada para optar por el título profesional de Ingeniero Civil Industrial, en la Universidad de Chile, facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas Departamento de Ingeniería Industrial.

En el marco de un proyecto de asesoría, se realizó un diagnóstico de la red de distribución de la filial de Concha y Toro de la venta y distribución de sus productos en el mercado nacional, Comercial Peumo. Para esto, se abordó al Área Logística de Comercial Peumo según la metodología del Quick Scan Audit Methodology (QSAM) para diagnosticar el área e identificar oportunidades de mejora. Adicionalmente, se realizó un Benchmark cuantitativo de indicadores, donde se comparó el desempeño del área con el repositorio de datos del American Productivity and Quality Center (APQC).

Siguiendo la metodología, se identificaron y sostuvieron una serie de entrevistas y visitas en terreo con los siguientes actores clave: Subgerente de Logística, Jefe de Planificación Logística, Jefe de Supervisión Logística, Jefe de Transporte y Subgerente de Administración y finanzas, quienes gracias a años de trayectoria pudieron plasmar y reflejar todo su conocimiento del funcionamiento operativo y táctico de la organización y sus procesos. La información obtenida y su documentación de respaldo fueron sometidas a un análisis cualitativo y cuantitativo, lo que permitió aplicar gran parte de los conocimientos de la Ingeniería industrial para determinar el nivel de madurez de la Estrategia Operacional, Procesos y Políticas, Personas y Organización, Datos y Tecnología y Control de Gestión.

Para esto, se realizó un contraste con el repositorio de mejores prácticas de la firma multinacional Ernst & Young que permitió cuantificar el nivel de madurez de las dimensiones mencionadas. Adicionalmente, este contraste permitió identificar brechas de desempeño que fueron el insumo principal para la identificación de oportunidades de mejora. Producto del análisis, se determinó que el Área Logística de Comercial Peumo posee en promedio un nivel de madurez de 2,84 (en un rango de 1 a 5). Este puntaje hace relación con el Benchmark de indicadores realizado, ya que en la mayoría de las comparaciones el desempeño de la compañía se encuentra levemente sobre o bajo la media.

Adicionalmente, producto del diagnóstico se identificaron, propusieron y validaron 7 oportunidades de mejora para el área logística y la compañía, de las cuales se seleccionó como más atractiva la implementación de un modelo de análisis y gestión de costo basado en la metodología del Time-Driven ABC. Esto debido a que dentro de las iniciativas mencionadas se encuentra dentro de las más simples de implementar y de las que más rápido pueda reportar ganancias a la compañía. Si bien el desarrollo del proyecto iba medianamente dentro de los plazos, la renuncia del Subgerente de Logística y Champion del proyecto limitó la posibilidad de acción para la etapa siguiente del diseño de un piloto de modelo TDABC debido a que no habían acuerdos contractuales de por medio que sustentaran el compartir información confidencial de la compañía sin el apoyo del Subgerente de Logística, por lo que la implementación de este en todos sus procesos críticos queda como medida propuesta en el corto y mediano plazo.

García, I (2017). “Control Aduanero Y Régimen Sancionador En Las Exportaciones Del Perú”. Tesis presentada para optar por el grado de Doctor. En la Universidad de Granada - España

En el Perú la exportación definitiva no está afectada a ningún tributo. Tampoco son aplicables las reglas de valoración de la OMC. En el marco de la legislación aduanera, el valor FOB de exportación consignado en la declaración se acredita conforme al numeral 3) del inciso d) del artículo 60° del reglamento de la Ley General de Aduanas, con la factura o boleta de venta, según corresponda, o con la declaración jurada en los casos que no exista venta. En el supuesto que con posterioridad a la numeración de la declaración, el exportador solicite la rectificación del valor FOB declarado, deberá estar sustentada en una nota de crédito o débito respectivamente. De acuerdo con la Ley N.º 29198, se acredita el valor FOB de las exportaciones con las facturas emitidas por el exportador, siempre que indique los términos de entrega, que podrán ser los establecidos por las reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales empleados en transacciones internacionales; y las liquidaciones de compra emitidas por el importador, que evidencien los precios de exportación.

Según criterio del Tribunal Fiscal, en caso de no existir transacción internacional que sustente el valor FOB de las mercancías exportadas, este estaría únicamente conformado por los costos y gastos en que haya incurrido el exportador hasta poner la mercancía sobre el medio de transporte que la sacaría del país en el lugar de origen; sin que proceda incluir en dicho valor FOB margen de utilidad, ya que al no existir transacción internacional, tampoco existe utilidad alguna. Así mismo, bajo dicho criterio, el valor FOB que el vendedor consigna en la factura y en la declaración, puede variar porque el precio se determina en destino o por cualquier otra razón, y a consecuencia de ello, el exportador acepta dicha modificación y emite la respectiva Nota de Crédito o Nota de Débito, según sea el caso; correspondiendo entonces que se solicite a la Administración Aduanera la rectificación del valor FOB consignado en la declaración y en la declaración del Drawback, de ser el caso.

Considerando que el valor FOB de las facturas de exportación constituye la base imponible para el cálculo del Drawback, por ejemplo, en los supuestos de falta de pruebas sobre su cancelación así como en la falta de pruebas de los cobros efectuados por la empresa exportadora, corresponde a Aduanas realizar acciones a fin de verificar el consignado en las declaraciones de exportación, y determinar el valor FOB de exportación real. Sin embargo y frente a esto para terminar en Argentina y Uruguay, países donde las exportaciones están afectas al pago de tributos, también se efectúa la valoración de estas mercancías. El código aduanero de Argentina por una parte, faculta a la Autoridad Aduanera a dudar del precio declarado por el exportador cuando éste no constituya una base idónea para determinar el valor imponible. Para ello han dictado normas internas de valoración. El tribunal fiscal de dicho país ha revocado varios ajustes de valor realizados, debido a que los efectuados en base a cotizaciones internacionales no se correspondían con mercancías idénticas o similares; no se tenía fecha de embarque de las mercancías, ni su clasificación arancelaria, o tampoco la calidad de las mercancías; se contó con antecedentes que difieran notoriamente el precio pagado o por pagar, o cuando el ajuste se fundó en antecedentes que no son válidos para desestimar el valor, por cuanto para que una destinación constituya un antecedente comparable debe ser equivalente en todos sus aspectos, es decir, en cuanto al país de destino, la cantidad, la calidad, especie, variedad de la mercadería que se exporta, embalaje, tiempo y nivel comercial, aspectos estos que no se vieron comprobados.

Mientras de otro lado, para Uruguay, el valor Aduanero de exportación es el resultado del método del valor de transacción (definido como el precio realmente cobrado o por cobrar por el exportador de su comprador) aplicado a la correspondiente operación de comercio exterior relacionada; siempre que se cumplan determinadas condiciones y contemplando determinados ajustes. El valor aduanero de exportación se determina sobre los precios, cantidades, características y condiciones de la mercadería objeto de la exportación al momento de su salida del territorio aduanero nacional; en consecuencia, la Aduana debe establecer el valor en Aduanas de las mercancías objeto de exportación, independientemente del valor que se declare en los documentos. Allí se entiende por valor en Aduanas el valor sobre las importaciones y exportaciones sobre las que se pagan los impuestos y se cobran las devoluciones de tributos, adoptándose criterios que antes solo eran de aplicación a las importaciones.

Parra, M. (2012) “Chapa, J (2013). “Mejora De La Competitividad Del Sistema Portuario Español Mediante La Optimización Del Servicio De Manipulación De Mercancías”. Tesis presentada para optar por el título profesional de Ingeniera de caminos, canales y puertos, en la Universidad Politécnica de Madrid. En el desarrollo de la siguiente tesis se han abordado con éxito todos los objetivos planteados al inicio de la redacción de la misma, llegando a las siguientes condiciones:

- Tras analizar en detalle el sector portuario desde el punto de vista de a la Administración mediante el modelos de “Cinco Fuerzas de Porter”, se puede concluir que los dos principales retos para recuperar el atractivo del mismo son por un lado creciente poder de los clientes como consecuencia del proceso de la descentralización en la planificación y oferta de terminales portuarias y por otro lado el excesivo poder que tienen los proveedores de los servicios portuarios en particular el de manipulación de mercancías.

- Tras recabar la información existente así como pulsar la opinión del sector mediante la utilización del método Delphi, se ha podido concluir que el sistema Portuario Español no dispone de una herramienta que le ayude a objetivizar el proceso para establecer las condiciones para el otorgamiento de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, que resulta el más crítico para

fomentar la competitividad del puerto así como en el que existe mayor opacidad en su prestación. Esto es especialmente preocupante al ser la búsqueda del equilibrio entre la necesaria rentabilidad de la empresa estibadora y la prestación eficiente y a bajo coste del servicio uno de los principales y más difíciles objetivos que tiene la explotación portuaria en un puerto de interés general del Estado. Además se han obtenido las siguiente conclusiones sobre el sector:

- La mayoría de las empresas dedicada a la prestación de servicios portuarios se encuentran integradas en grandes grupos empresariales, mayoritariamente de capital nacional. Vinculadas al sector marítimo que han diversificado su actividad hacia la prestación de servicios.

- En un marco de débil crecimiento de actividad en los próximos años se acentuará la tendencia hacia la concentración sectorial, asistiéndose previsiblemente a nuevas operaciones de fusiones entre empresas.

- Los principales operadores seguirán intensificando sus políticas de internacionalización

- Se ha realizado con éxito el estudio del impacto del coste del paso por el puerto en el precio de la mercancía, obteniendo como conclusión que dicho coste no es representativo en el coste del producto que percibe el consumidor final (aproximadamente un 0.5%)

- Se ha corroborado la premisa inicial de que la estiba es responsable de la mayoría del coste de la mercancía por un puerto. Cuantificándose para la carga movida en contenedor; que representa el 60% de la carga seca transportada y siendo claramente locomotora del crecimiento del transporte marítimo de mercancías; en un 65% del coste total del paso de dicha mercancía contenerizada por el puerto. No obstante resulta poco determinante para el naviero y el propietario de la mercancía que deben asumir los costes globales del transporte y donde los costes portuarios suponen un porcentaje mínimo de éstas.

Godoy, E (2008) “Optimización En La Cadena De Transporte De Carga Containerizada De La Empresa Naviera S.A.”. Tesis para optar al grado de Magister en Gestión de Calidad y Dirección de las Empresas, en la Universidad de Chile, facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas departamento de Ingeniería Industrial.

Podemos concluir que a través del presente estudio se identificaron los nodos que producen el atraso en el tiempo de tránsito de la carga los cuales son el depósito de contenedores, el puerto de embarque y el puerto de transbordo. Además, se establece una propuesta de mejora al proceso de Transporte de contenedores entre Chile y Asia, indicando las mismas en cada nodo conflictivo.

Se estima que el tiempo de entrega de las unidades en depósito puede disminuir considerablemente si se aplicaran las mejoras planteadas, pretendiéndose bajar aproximadamente en una hora y media la espera de los camiones lo que podría generar un ahorro para la Compañía de USD 56.250 en promedio para un año con las consideraciones del anexo A “cálculo de sobreestadía de camión”.

Se propone mejorar el tiempo de espera en el puerto de embarque y transbordo mediante la implementación de indicadores de gestión para evitar costos en mantener contenedores en espera tanto en puerto de embarque con el puerto de transbordo. Se estima que un costo promedio de USD 7.000 es lo que se puede generar en una nave con que se queden en puerto a la espera alrededor de 10 contenedores en puerto con las consideraciones en el anexo B “Costo de cancelación de embarque” con lo que se puede controlar genera nodo un indicador de gestión con el cual podemos colocar metas de reducción reales para reducir este costo.

Tanto en Puerto de embarque como en puerto de transbordo, se propone utilizar indicadores de gestión para controlar la gestión de naviera S.A. respecto de otorgar al cliente el servicio de transporte contraído en el contrato de embarco y reducir los costos extras promedio que se generan en la nave). Los indicadores propuestos son los siguientes (Cálculos estimados se muestran en anexo C, D y E):

- Días de espera de naves en puerto (diferencia entre arribo a puerto y nave atracada).
- Porcentaje de ocupación de la nave.
- Rendimiento de nave (teus movilizados / permanencia en puerto).

2.1.2 A Nivel Nacional

Cruzado, T. (2016). “Infraestructura Portuaria Y Su Efecto En El Comercio Internacional, En El puerto De Salaverry - Trujillo. Periodo 2011 – 2015”. Tesis para obtener el título profesional de licenciada en negocios internacionales en la universidad Cesar Vallejo, facultad de Ciencias Empresariales. El objetivo de la investigación fue analizar el efecto de la infraestructura en el comercio internacional, en el puerto de Salaverry, Trujillo en el periodo 2011- 2015. Así mismo la población estuvo compuesta por 08 agencias de Aduana y la muestra fue de 4 agencias. Se utilizó como tipo de investigación “aplicada”. Las conclusiones fueron que el puerto de Salaverry no cuenta con la infraestructura y logística adecuada para fomentar la actividad exportadora de La Libertad además existen condiciones oceanográficas que limitan su operatividad.

La reducida Infraestructura de puerto de Salaverry solo permite la exportación e importación a granel, más no el embarque o desembarque de contenedores. Como resultado de la entrevista realizada a las 4 agencias de aduana los factores que afectan al puerto de Salaverry son para el 100% la falta de equipos más modernos y la infraestructura deteriorada para el 75% mala ubicación y para otro 75% el arenamiento que existe que hacen que los buques más grandes tengan que quedarse más alejados del muelle generando costos más altos para el embarque y desembarque. Las limitaciones antes señaladas hacen que solo el 32% del total del volumen exportado de La Libertad en el 2015 se embarque por el puerto de Salaverry y el 68% de exportaciones departamental se realiza por los puertos de Callao y Paita. El efecto de la Infraestructura del puerto de Salaverry sobre el comercio Internacional es nulo ya que esta Infraestructura no ha cambiado entre el 2011 al 2015.

Gonzalo, J (2012). “Diseño De Una Cadena De Suministro Para Exportación De Palta Hass En La Región De La Libertad”. Tesis presentada para optar por el título profesional de: ingeniero industrial en la Universidad Privada Del Norte, facultad de Ingeniería. El objetivo de la investigación fue proponer el diseño de una cadena de abastecimiento integral de la palta HASS a Estados Unidos en la región de LA LIBERTAD que permita maximizar el valor generado del producto, así mismo la población está constituida por todas las partes involucradas en una cadena de suministro como por ejemplo proveedores de palta (exportadores), transportistas, agentes aduaneros, transportes marítimos (navieras), agentes de seguros, almacenes aduaneros autorizados y clientes finales (importadores) y la muestra está representada por las exportaciones de palta hass en el Perú. Se utilizó como tipo de investigación descriptiva.

Las conclusiones fueron que la palta tiene gran potencial de crecimiento en varios países, ahora con la apertura de un nuevo mercado como el estadounidense se pueden elevar los precios de este producto, ya que parte de la producción nacional tendría como destino el mercado estadounidense asimismo, es un producto nutritivo siendo la variedad HASS la que representa el 95% del total de las exportaciones. Las exportaciones de palta son rentables ya que cada vez está en aumento el precio internacional de las paltas a un ritmo acelerado que los precios en chacra de las paltas (considerar que los precios internacionales están en dólares americanos mientras que los de chacra en nuevos soles).

Hay que tener en cuenta que la oferta es grande y un exportador pequeño no podría llegar a esa producción (exportaciones en contenedores de 40 pies High cube). Perú está incursionando en el mercado estadounidense, debido a que las expectativas de consumo en este país son más altas que otros países (posee más población). Las agro exportaciones en el Perú han mostrado una evolución significativa en los últimos años, convirtiéndose en una alternativa rentable para la reconversión agrícola, descentralización, generación de empleo y divisas. Uno de los factores más importantes a considerar es la buena reputación a nivel mundial de la palta HASS del Perú, ya que está considerada como una de las mejores en cuanto a sabor y calidad.

Flores C. (2014). “La Gestión Logística Y Su Influencia En La Rentabilidad De Las Empresas Especialistas En Implementación De Campamentos Para El Sector Minero En Lima Metropolitana”. Para optar por el título profesional de contador público en la universidad San Martín de Porres, facultad de ciencias contables, económicas y financieras escuela profesional de contabilidad y finanzas. El objetivo de la investigación fue determinar la influencia de la gestión logística en la rentabilidad de las empresas especialistas en implementación de campamentos para el sector minero en Lima Metropolitana.

Así mismo la población estuvo compuesta por 8 empresas y la muestra fue de 500 personas. Se utilizó como tipo de investigación “descriptiva”; mientras que la técnica utilizada fue la encuesta y el instrumento fue el cuestionario. Las conclusiones fueron que la gestión de compras y abastecimiento en un porcentaje razonable de empresas es deficiente porque no logran identificar con claridad los procesos y se recurre a la improvisación ocasionando que los usuarios reporten requerimientos innecesarios y sin sustento influyendo negativamente en la rentabilidad económica. La gestión logística en un porcentaje razonable de empresas no engloba los procesos y operaciones necesarias para proveer al consumidor el producto correcto, en la cantidad requerida y en condiciones adecuadas lo que hace que influya significativamente en la rentabilidad financiera.

El aprovechamiento de la gestión de transporte y distribución de la carga que es uno de los procesos fundamentales de la estrategia logística de las organizaciones en un porcentaje razonable de empresas es deficiente lo que hace que influya significativamente sobre el riesgo financiero. La prestación de servicio al cliente que es el fundamento y fin último de la cadena logística en un porcentaje razonable de empresas no es oportuna ni eficiente incidiendo directamente sobre el riesgo económico.

Sucso, D. (2016). “Factores Que Afectan En La Exportación De Las Empresas Del Sector Textil De La Región De Tacna Periodo 2013-2014”. Tesis presentada para optar por el título profesional de licenciado en administración de negocios internacionales en la universidad de Tacna en la facultad de Ciencias Empresariales. El objetivo de la investigación fue determinar la relación de los factores: inflación, tipo de cambio y el índice de precios al consumidor con las exportaciones de las empresas del sector textil de la Región de Tacna; así mismo la población estuvo compuesta por 14,479 exportación al igual que su muestra.

En las conclusiones se pudo observar que la tendencia de acuerdo a los datos registrados, referente al índice de precio al consumidor, es de carácter variante. Respecto al tipo de cambio se ha observado una tendencia creciente, debido a que la moneda nacional se ha ido fortaleciendo respecto al Dólar, esto debido a que se trata de un tipo de cambio flexible. Confirma que, las exportaciones, en el periodo 2013 – 2014, ha ido incrementándose en forma creciente, es decir que los precios internacionales han sido más elevados que los precios internos de la economía nacional. Estos indicadores económicos fortalecen la teoría económica relacionada con una política monetaria poca intervención de la política fiscal, demostrándose que este tipo de investigación se ha desarrollado bajo un modelo económico de corte liberal.

Romero, J (2017) “Optimización Logística Para La Exportación De Palta Hass A Europa En Agroindustrias San Simón S.A.” Tesis para optar por el título de Ingeniero Industrial, en la Universidad Nacional de Trujillo, facultad de Ingeniería. Las principales causas que originaron ineficiencia en el proceso de exportación de palta hass a Europa en Agroindustrias San Simón S.A. fueron: desconocimiento del proceso de exportación de palta hass a Europa, mala elección de proveedores, falta de organización, desconocimiento de los documentos de exportación.

El proceso de exportación de la palta hass a Europa establecido en Agroindustrias San Simón S.A. evitó improvisaciones, se programó y ejecutó de manera eficiente las actividades en cada fase del proceso, en los años 2011 - 2014. El tiempo de ciclo cosecha-embarque óptimo en Agroindustrias San Simón S.A. es de 4 días, con el cual se logró realizar las entregas a tiempo y completas del producto, al 100% en los años 2011 - 2014. Los Costos de Exportación en términos FOB de un contenedor de palta hass a Europa en Agroindustrias San Simón S.A., es **US\$ 10,060.40** Con el trabajo realizado se ha evitado incurrir en extra costos de almacenamiento en planta y depósito temporal en los años 2011 al 2014, como lo sucedido en el año 2010 con un extra costo promedio de **S/. 3 297,06** por contenedor.

La búsqueda de nuevos clientes incrementó los Ingresos FOB considerablemente en el año 2014. En los años 2010 al 2013 no habíamos tenido Ingresos FOB por contenedor que asciendan a los US\$ 40 000, el máximo fue en el año 2013 con un monto de US\$ 38 772,28. En el año 2014 llegamos a un monto máximo de **US\$ 44 596,45**. Se incrementó los ingresos US\$ FOB promedio por contenedor hasta un 99,9% en el año 2014.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Logística.

Definición:

Rodrigo, L (2010), afirma lo siguiente: “La logística es la función de la empresa encargada de satisfacer las necesidades del cliente, proporcionándole el producto en el momento, lugar y cantidad en que lo demande el cliente, todo ello al mínimo coste”. (Pág. 2)

Soret, I (2010), afirma lo siguiente: “La logística es sin embargo, la parte del proceso de Gestión de la Cadena de Suministro encargada de planificar, implementar y controlar de forma eficiente y efectiva el almacenaje y flujo directo e inverso de los bienes, servicios y toda la información relacionada con éstos, entre el punto de origen y el punto de consumo o demanda, con el propósito de cumplir con las expectativas del consumidor”. (Pág. 6)

Mora, L (2014), afirma lo siguiente: La logística es un conjunto de actividades que son repetidas muchas veces a lo largo de la cadena de abastecimiento, desde que las materias primas son convertidas en productos terminados y se agrega valor para los consumidores. Debido a que las fuentes de materias primas, fábricas y puntos de venta no están típicamente localizadas en los mismos lugares y el canal representa una secuencia de pasos de manufactura, las actividades logísticas ocurren muchas veces antes que un producto llegue al mercado”. (Pág. 9)

De acuerdo a lo indicado por los autores mencionados líneas arriba, podemos decir que 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.

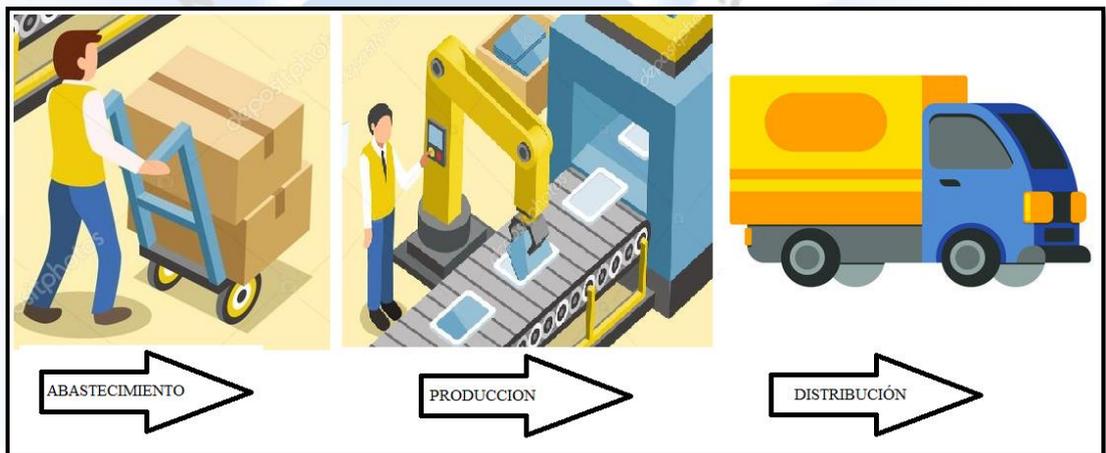
Elementos que conforman la logística:

La gestión de Materiales; Es la administración del suministro y recepción de materias primas, productos semielaborados para un uso posterior.

El sistema de flujo de materiales; Consiste en la habilidad de planificar la fabricación de productos terminados, para que estén disponibles con el fin de atender las solicitudes de los clientes.

La distribución física; Es la entrega de los productos terminados a los diferentes clientes.

Figura 1. Proceso Logístico



Fuente: Elaboración propia

Funciones de la Logística

Las funciones de la logística se basan principalmente en la administración de los flujos físicos (materias primas, productos acabados, etc.), los bienes necesarios (almacenes, bodegas, herramientas, sistemas informáticos, camiones, etc.) y los servicios (transporte o almacenes subcontratados)

Objetivos

El objetivo principal de la logística de las empresas es colocar los productos adecuados, en el lugar adecuado, en el momento preciso y en las condiciones deseadas, con el fin de contribuir a la rentabilidad de la compañía. La logística se encarga de la gestión de los medio necesarios para alcanzar su objetivo, movilizandoo el recurso humano necesario y los recursos financieros adecuados.

Origen

La evolución de la logística se empieza a evidenciar desde mediados de los años cincuenta del siglo XX. La masificación de la economía estadounidense, principal motor del crecimiento mundial en las décadas de 1950 – 1960, determino la concentración de los estudios del manejo de las operaciones en métodos cuantitativos que permitieran llevar a cabo operaciones masivas, como el manejo de transporte y todas las estimaciones que la acompañaban. Carranza & Sabría, 2005.

Cuadro 1. Evolución del concepto “Logística”

ÉPOCA	EVENTOS RELEVANTES
1940	La logística era solo utilizada para la provisión de tropas en tiempo de guerra.
1956-1965 Década de conceptualización de la logística	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo del análisis de costo total de las operaciones logísticas. • Enfoque de sistemas al análisis de las interrelaciones del sistema logístico. • Mayor preocupación por el servicio al consumidor al mínimo costo logístico. • Atención a canales de distribución.
1966-1970 Prueba del concepto de logística	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo fragmentado; administración de materiales/distribución física. • Los sistemas de medición del desempeño fomentaban la optimización local, evitando la integración.
1971-1979 Período con cambio de prioridades	<ul style="list-style-type: none"> • Crisis energética impulsó el movimiento hacia la mejora del transporte y almacenamiento. • Preocupación ambiente/ecología impacta las operaciones logísticas. • Altos costos de capital y recesión. • Fuerte orientación hacia la administración de materiales por la incertidumbre en la obtención de insumos. • La computación impulsó el desarrollo de modelos logísticos.
Década de 1980 Impacto tecnológico	<ul style="list-style-type: none"> • Liberación del transporte fomentó el incremento de la productividad a través de una mejor coordinación de la distribución, manufactura y abastecimientos. • La tecnología de la microcomputación fomentó la descentralización e intercambio de información, acercando los clientes a las empresas. • Revolución de la tecnología de la comunicación y el uso de código de barras impulsa la coordinación e integración de los elementos del sistema logístico.
Década de 1990 Hacia el futuro: Fuerzas integradoras de la logística	<ul style="list-style-type: none"> • Ciclos de productos cada vez más cortos. • Incremento en la segmentación del mercado y variedad de opciones. • Mayores expectativas en el nivel de servicio al cliente. • Avances en tecnología de procesos, productos e informática. • Globalización de los mercados. • Procesos de manufactura y administración. • El balance de poder está cambiando del productor al distribuidor. • Incremento en competitividad en todas las dimensiones y de presión sobre los márgenes de utilidad.

Fuente: Elaboración propia

Logística regional

En los últimos años América Latina está teniendo un crecimiento logístico importante, no solamente de forma independiente en cada país sino como región. Actualmente hay varios proyectos apoyados por organismos internacionales que buscan mejorar el desempeño logístico portuario que como región requiere. Hay iniciativas especialmente dirigidas a logística y cadena de suministro por parte del BID (Banco Interamericano de Desarrollo), de APEC (Foro De Cooperación Económica Asia Pacífico) y del Banco Mundial, entre otros.

Rodolfo Casanova, un ingeniero especialista en logística estratégica y cadena de suministro que trabaja con el gobierno mexicano sostiene, sin embargo, que

“Latinoamérica no tiene una estrategia logística integral”. Según el especialista la logística estratégica está relacionada con lo que hace el gobierno desde su posición, es decir, todo el desarrollo de política pública y estrategia, en torno a hacer que la mercancía fluya de forma más eficiente a lo largo de todo el territorio nacional hasta llegar a los puertos.

En este sentido, explica, “la logística en Latinoamérica ha ido evolucionando conforme a las necesidades de cada mercado y cada sector. Casanova, explica que sería conveniente buscar una estrategia logística regional que ayude a los países latinoamericanos a aprovechar la infraestructura, la información y el capital humano. Y hasta el momento, los gobiernos de la región han centrado su política pública en el desarrollo de infraestructura y no en otros ámbitos importantes para la logística.

Entre los países que más han avanzado en este aspecto, Casanova destaca a:

Chile: “en los últimos años, la inversión en materia de infraestructura ha sido importante pero más aún la inversión en el desarrollo de sus profesionales en logística”.

Colombia: “los proyectos que ha llevado a cabo en transporte de carga en los últimos años tienen un enfoque innovador”.

Perú y Ecuador: “la inversión en infraestructura que se está haciendo en ambos es de montos muy importantes”.

Argentina: “cuenta con un buen funcionamiento en transporte marítimo, especialmente en el ámbito de embarque, ya que cuentan con nodos portuarios de buen desempeño”.

Logística portuaria

La consideración de un puerto desde una perspectiva logística significa que no sólo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a dicho puerto. En función de esto, los puertos modernos forman parte de las cadenas logísticas de producción, transporte, distribución, y no desarrollan sus actividades como un eslabón independiente. El nivel de integración es fundamental y esto se logra ofreciendo una variada gama de servicios, lo que potencia la captación y fidelización del principal cliente del puerto: “la carga”.

La cadena logística no comienza en los puertos, en realidad, comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos en los países de destino. Las zonas de actividades logísticas portuarias generan valor agregado de diversas maneras, como pueden ser la agrupación y desagrupación de cargas, el embalaje, la paletización, el etiquetado, etc.

Estos servicios de valor agregado se pueden concretar gracias a la ruptura de carga que se realiza cuando se lleva a cabo el cambio de modo (marítimo a terrestre), lo que se conoce como La Función Logística del Puerto. Para racionalizar todas las actividades que intervienen en esa cadena hace falta un enfoque logístico: se trata de decidir cuándo y dónde han de realizarse estas actividades. Dónde y cuándo:

Se hallan los factores menos onerosos.

Se requieren tiempos muertos mínimos.

Se necesita un transporte mínimo.

Se logre la máxima concentración de productos.

La integración de los puertos en la cadena que va desde la producción hasta el consumo, es fundamental. No se trata simplemente de una cadena de transporte, ya que a lo largo de esta cadena integral los productos se transforman de materia prima en productos terminados. Desde el punto de vista logístico, los puertos ocupan una posición estratégica en el sistema actual de producción,

comercio y transporte internacional, en especial si se consideran los siguientes factores:

Son los puntos de partida y llegada del transporte marítimo.

Los mayores movimientos de carga se llevan a cabo por vía marítima.

Los puertos constituyen la mayor interfaz entre modos de transporte, además de ser importantes centros de información.

El puerto moderno es un nodo dinámico de una red compleja de producción y distribución internacional.

Ventajas Que Trae La Infraestructura Portuaria

La infraestructura portuaria juega un papel fundamental en el desarrollo económico de un país ya que permite atender de una manera eficaz las importaciones y exportaciones que dinamizan su economía. El Perú, que tiene una ubicación privilegiada en la costa del Pacífico, tiene las condiciones para ser un hub de comercio en la costa oeste de Sudamérica.

Un país que pretende crecer incrementando su comercio exterior, turismo y consumo interno necesita contar con una logística portuaria que incentive a las personas a ofrecer y adquirir mercancías de una manera rápida, sencilla y menos onerosa. Lo que también atraerá a más operadores logísticos quienes ofrecerán servicios a un potencial mercado”, señala Mauricio Paredes Contreras, especialista en comercio de Torres y Torres Lara Abogados.

Una buena infraestructura portuaria se concibe sobre la base de una visión de Estado que incluya una adecuada planificación y ejecución de proyectos con alto impacto en la economía y sociedad: “Ello, como resultante del sin número de actividades y servicios asociados en la atención de las naves y cargas, dinamiza las economías locales y regionales generando externalidades que favorecen a las políticas de descentralización”.

Situación Actual

De acuerdo a la Cámara de Comercio de Lima, se estima que el déficit en infraestructura en el Perú está en US\$ 110 mil millones. Para Mario Mongilardi, presidente de dicho gremio empresarial, a pesar de que el país tiene las condiciones para convertirse en un hub de comercio en esta parte del continente, ha perdido competitividad por falta de conectividad.

“Perú tiene una ubicación privilegiada. Sin embargo, los peruanos no hemos sabido desarrollar esas ventajas. Debido a esto el Perú y sus puertos tienen poco impacto en el comercio internacional. Nuestra posición en el mundo ha venido decreciendo a problemas internos y uno de estos problemas es la falta de conectividad que tiene el país”, señaló en el XVI Foro Internacional de Puertos 2017.

La congestión y el tiempo que se pierde para acceder a los puertos generan un alto costo, según la Cámara de Comercio de Lima. De hecho, el Banco Mundial indica en un informe que por cada punto que se reduce en el costo de transporte, se incrementa en casi 8% las exportaciones. Bajo el objetivo de mejorar su conectividad, Mongilardi señaló que se debe apuntar a tener un triángulo formado por los puertos, ferrocarriles y terminales terrestres.

2.2.1.1. Infraestructura portuaria

El Modelo Portuario Peruano

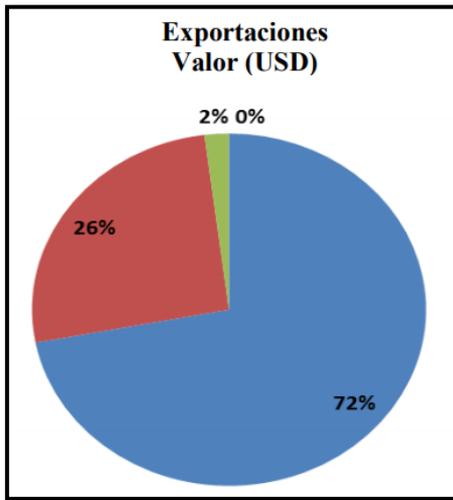
El Gobierno Peruano, a través del Plan Estratégico Nacional Exportador 2015-2025 (PENX 2025), elaborado por el MINCETUR, define como una política fundamental para el desarrollo de la competitividad exportadora del país, la modernización y transformación del sistema logístico del país con énfasis en el fortalecimiento de la infraestructura y servicios del transporte terrestre multimodal e intermodal, enfoque que es recogido en la propuesta de “corredores logísticos” del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte y en los planes logísticos de mediano y largo plazo.

Más aún, el Gobierno Peruano ha fijado como meta estratégica en su Agenda de Competitividad al 2018, bajar los costos logísticos de 32% a 23% del valor del producto. Dicha meta debe lograrse mediante un “Plan Logístico Integral” que articule el sistema logístico portuario con los servicios logísticos de transportes para asegurar el flujo interno de mercancías, y otros servicios a cargo de los sectores productivos.

Parte fundamental de la logística integral es la logística relativa a los puertos, eslabón esencial en la facilitación del comercio exterior y la eficiencia de la cadena logística internacional. El comercio mundial se mueve en función de la carga que generan los mercados internacionales. En consecuencia, la importancia de uno u otro mercado en el entorno internacional dependerá de cuánta carga puede movilizar a través de sus puertos, aeropuertos y diversos corredores comerciales. En la última década en el Perú se han dado importantes pasos tanto institucionales como de inversión en aspectos claves de infraestructura logística. Ejemplo saliente de ellos, son las concesiones realizadas de los principales puertos, aeropuertos y corredores logísticos, sin embargo debido al crecimiento económico del país y a las exigencias del mercado estas intervenciones e inversiones se están quedando atrás en lo que se refiere a alcanzar un mejor desarrollo competitivo en materia de comercio exterior y consecuentemente una reducción de los costos logísticos.

El nodo logístico portuario tiene un papel esencial en las exportaciones. Se estima que aproximadamente el 72% de las exportaciones, en términos de valor se realizan por vía marítima. El Terminal Portuario (TP) Callao es el puerto marítimo más importante del Perú, canalizando, en el 2014, el 72% de la carga total movilizada por el Sistema Portuario Nacional (SPN) y alrededor del 90% de productos contenedorizados que ingresan y salen del Perú. Con un tráfico de un poco más de 2 millones de TEUs, Callao es el sexto puerto más grande a nivel Latinoamérica. (Cepal, 2014).

Figura 2. Importancia De La Via Maritima En El Comercio Exterior

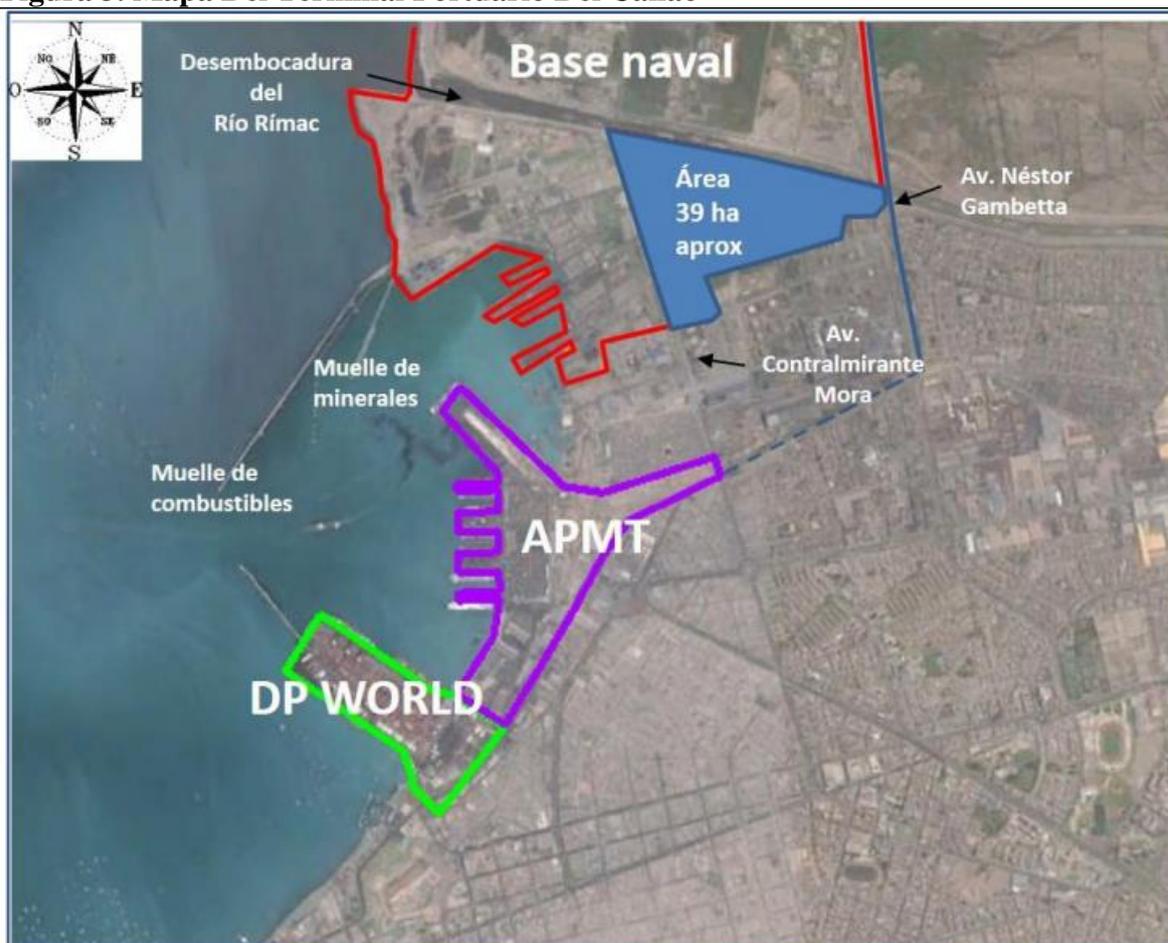


Fuente: SUNAT 2015

2.2.1.1.1. El Terminal Portuario de Callao.

El puerto del Callao, oficialmente el Terminal Portuario (TP) del Callao, es un puerto marítimo de la costa central del Perú, en el Pacífico sur-oriental, situado en la Provincia Constitucional del Callao. Aproximadamente el 63% de la carga que moviliza es contenedorizada, 20% granel sólido, 9% granel líquido, 6% carga general y 1% carga rodante. Esto lo hace con tres muelles. El Terminal Muelle Sur está especializado en operaciones de contenedores, el terminal del Norte es de usos múltiples, y hay también en el norte un pequeño terminal especializado en minerales.

Figura 3. Mapa Del Terminal Portuario Del Callao



Fuente: Proinversión

2.2.1.1.2. El Terminal Muelle Sur, operado por DPW.

Tiene un muelle de 650 metros de largo con una profundidad de 16 metros. Dispone de 6 grúas post-panamax y un patio de contenedores de 14.5 hectáreas. Además de 21 grúas de patio, lo cual le da mayor rapidez en la entrega y recepción de contenedores. Durante el año 2014, por el Terminal de Muelle Sur se movieron alrededor de 1,5 millón de TEUs, es decir, el 74% de la carga contenerizada del Callao. A nivel nacional, representó el 66% de la carga contenerizada. En el Terminal Sur, las líneas navieras que tienen mayor participación de mercado son Hamburgo Sud (21%), Hapag Lloyd (17%), MSC (15%) y Maersk (10%). En promedio el tamaño de las naves que arriban a este terminal es de 3000 TEUs, aunque han llegado a atender naves que superan los 5000 TEUs. Este terminal dispone de un servicio integrado a la carga y a la

nave, conocido como servicio estándar e incluido en el contrato de concesión, que consiste en todos los servicios que permiten embarcar (o desembarcar) el contenedor en la nave. El contrato de concesión establece que únicamente DPW puede prestar este servicio en el terminal portuario, dándole, de facto, exclusividad.

2.2.1.1.3. El Terminal Muelle Norte, operado por APMT.

Está diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general como: metales, granos, fertilizantes y químicos, carbón, vegetales, aceite de pescado, maquinarias, entre otros. La capacidad actual de la terminal de APMT se estima en unos 1,3 millones de TEUs y 8 millones de toneladas de mercancía no contenedorizada. El calado máximo es de 13.5 metros. El terminal tiene una línea de atracar total de 1.800 m. y puede servir buques de tamaño máximo de 9.200 TEUs. El terminal portuario incluye también un silo de grano y está equipado con seis grúas panamax y cuatro grúas móviles. Durante el año 2014, se movilizaron alrededor de 518 mil TEUs, lo que representó el 25% de la carga contenedorizada del Callao y alrededor del 24% de la carga contenedorizada que se movilizó en Perú. El Terminal Muelle Norte también movilizó 7,7 millones de toneladas de mercancía no contenedorizada (1,8 million toneladas de carga general, 5,4 millones toneladas de granel sólidos y 0,3 millones de toneladas de carga rodante). Este terminal dispone también de un servicio integrado a la carga y a la nave que ofrece en condiciones de exclusividad. Estos servicios llamados estándar incluyen, en el caso del Muelle Norte, servicios relativos a carga no contenedorizada, como puede ser carga fraccionada, carga a granel y carga rodante (Cooperación Técnica Del Banco Mundial Con El Ministerio De Comercio Exterior Y Turismo De Perú – 2015)

2.2.1.1.4. La Regulación Portuaria.

La regulación del sector portuario peruano incluye la regulación económica y la regulación técnica. La regulación económica recae principalmente sobre el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte (OSITRAN). La regulación técnica es de la competencia de la Autoridad Portuario Nacional (APN); una entidad especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). El principal objetivo de la regulación económica es controlar comportamientos anti-competitivos resultantes de fallas de mercado. Este tipo de regulación debe distinguirse de otras formas de regulaciones conocidas como técnicas, ambientales y de seguridad, aunque en la práctica pueden estar relacionadas. Cuando el sector está desregulado y liberalizado, la función principal del regulador económico es adjudicar y resolver las disputas entre el operador del puerto (o concesionario) con los usuarios, o entre los operadores portuarios entre sí para evitar que se incumpla la legislación sobre competencia desleal. En cuanto a la regulación técnica, generalmente es asignada a la autoridad portuaria como la entidad “concedente” de las facilidades o espacios portuarios. A la autoridad portuaria también se le otorga la autoridad de emitir normas y regulaciones que rigen las prácticas operacionales del puerto.

Ambos tipos de regulaciones se rigen por un entramado de leyes y normas que se superponen y complementan. En lo que se puede denominar la normativa principal del sector, se incluye la Ley del Sistema Portuario Nacional, su reglamento y las normativas del sector transporte emanado por el MTC y por la propia APN en materia portuaria. También se consideran normativas principales los contratos de concesión. La normativa asociada, por otro lado, incluye las disposiciones de otros sectores que en forma directa tienen implicancias en los procesos de planeamiento, gestión y operación y relacionamiento institucional del sector portuario. En este grupo entrarían normativas ambientales, las de protección y seguridad, y las económicas. En la normativa principal destaca la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) que marca el inicio del proceso de modernización y desarrollo portuario en el Perú. En la LSPN se establece la creación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y

la define como el ente técnico especializado encargado de planificar, conducir y asegurar el buen desempeño de las actividades y servicios portuarios del SPN.

Uno de los principales instrumentos de gestión de la APN ha sido el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), aprobado en el año 2005, y que permitió sentar las bases para el proceso de promoción de inversión portuaria, e impulsar la modernización y desarrollo de los terminales portuarios de uso público. El PNDP es un instrumento técnico normativo que también forma parte del ordenamiento portuario nacional que permite articular los planes maestros de los terminales portuarios de titularidad y uso público de ámbito nacional elaborados por la APN.

La APN se apoya en las Autoridades Portuarias Regionales para la implementación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Sin embargo es la APN quien controla y supervisa los 25 puertos de uso público, de los cuales nueve son considerados como puertos nacionales (con funciones para comercio exterior). En esta categoría entran Callao, Paita y Matarani; los 3 puertos más importantes para el comercio internacional y objeto de estudio del presente trabajo. Con respecto a la regulación económica establecida en la normativa principal destaca el rol de OSITRAN. OSITRAN es un organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera creado en Enero de 1998. Tiene como funciones generales supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público y su mercado, incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Metro de Lima y Callao. Además de la función reguladora (tarifas y acceso), OSITRAN supervisa los contratos de concesión y soluciona las controversias que se generen entre entidades prestadoras y usuarios. Las principales atribuciones de OSITRAN son: (i) promover la exigencia de condiciones de competencia en la prestación vinculados a la explotación de la infraestructura; (ii) garantizar el acceso al uso de la infraestructura y el acceso universal a la prestación de los servicios

vinculados a ella; (iii) garantizar la calidad y la continuidad de la prestación de los servicios públicos relativos a la explotación de la infraestructura; (iv) velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión de infraestructura; (v) cautelar en forma imparcial los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios de la infraestructura; y (vi) las demás que establezcan las leyes y los reglamentos pertinentes. En la normativa asociada al sector entran leyes de gestión ambiental, normas sobre protección y seguridad, normas de promoción de las inversiones privadas y, particularmente en relevancia para el comercio internacional, el marco regulatorio y normativo del sector aduanas.

2.2.1.1.5. La regulación aduanera

En los años noventa, Perú desarrolló un vasto programa de reforma institucional en aduanas, llevándola incluso a ser considerada como un modelo de proceso de modernización aduanero por la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Como parte de dicho proceso, se buscó la reducción de los tiempos de desaduanaje de las mercancías, y se implementó el procedimiento denominado Sistema Anticipado Preferente (SAP), creado para empresas con altos volúmenes de operación, a fin de que puedan desaduanar su mercancía en el mismo día de llegada, permitiendo una sustantiva disminución de costos operativos. La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) y la Superintendencia Nacional de Aduanas (SUNAD) fueron creadas como instituciones públicas descentralizadas del sector economía y finanzas; aunque posteriormente ambas instituciones se fusionaron y SUNAD fue absorbida por SUNAT, teniendo carácter ésta última de un organismo técnico especializado del sector economía y finanzas (Cooperación Técnica Del Banco Mundial Con El Ministerio De Comercio Exterior Y Turismo De Perú – 2015).

Hoy día la legislación aduanera, respondiendo en parte a los requisitos del TLC con Estados Unidos, ha sido revisada y modernizada. La legislación aduanera está constituida por la Ley General de Aduanas (LGA), el Reglamento de la Ley General de Aduanas publicados el 27 de Junio del 2008 y complementada por la Ley de Facilitación del Comercio Exterior y

complementada por la Ley de Facilitación del Comercio Exterior. Asimismo, existen reglamentos y directivas complementarias referidas a diversos aspectos técnicos o procedimentales: infracciones y sanciones, procedimientos aduaneros específicos, servicios postales y mensajería internacional, facilitación de mercancías donadas, drawback, depósito aduanero, etc. Por la legislación dictada, SUNAT-ADUANAS tiene facultades para administrar, aplicar, fiscalizar, sancionar y recaudar los aranceles y tributos del Gobierno Central que fije la legislación aduanera, tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia y otros tributos cuya recaudación se le encomienda; así como la represión de la defraudación de rentas de aduana y del contrabando, la evasión de tributos aduaneros y el tráfico ilícito de bienes.

Recientemente en setiembre del 2015, se aprobó la modificación de 21 artículos de la LGA que entre otras cosas incluye una nueva reglamentación simplificada para la certificación como Operadores Económicos Autorizados (OEA), medidas de información y control para fortalecer la seguridad y protección de las cargas, más facilidades para el despacho de las cargas y la eliminación de la obligación de enviar la mercancía al depósito temporal. La modificación de la LGA también incluye cláusulas que garantizan, por parte del MTC, que los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales cuenten con (i) instalaciones adecuadas para el desempeño apropiado de las funciones de la administración aduanera; (ii) patio de contenedores o de carga y zonas de reconocimiento físico y de desconsolidación de mercancías, proporcionales al movimiento de sus operaciones y (iii) zonas de control no intrusivo conforme a los requerimientos y condiciones establecidos por la Administración Aduanera, en coordinación con el sector transportes y comunicaciones.

Similarmente al sector portuario y el sector de aduanas tiene normativas que van más allá de las pertinentes a control tributario y arancelario de las cargas. Las normas asociadas o para-aduaneras incluyen normativas relativas a productos de exportación restringida (que requieren emisión del certificado de origen y la aprobación sectorial respectiva por el Ministerio del sector correspondiente), productos agrícolas (permisos fito-sanitario por parte de

SENASA (Ministerio de Agricultura)), productos químicos o con potencial afectación a la salud (con emisión de certificado de origen por parte de DIRESA), y finalmente, normativas referentes a la fiscalización de contrabando y tráfico de drogas (que involucran a la Policía Nacional, a través de la División Portuaria Antidrogas y SUCAMEC para control de armas y explosivos).

2.2.1.2. Medios de Transporte

2.2.1.2.1. Historia y evolución del transporte.

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente:

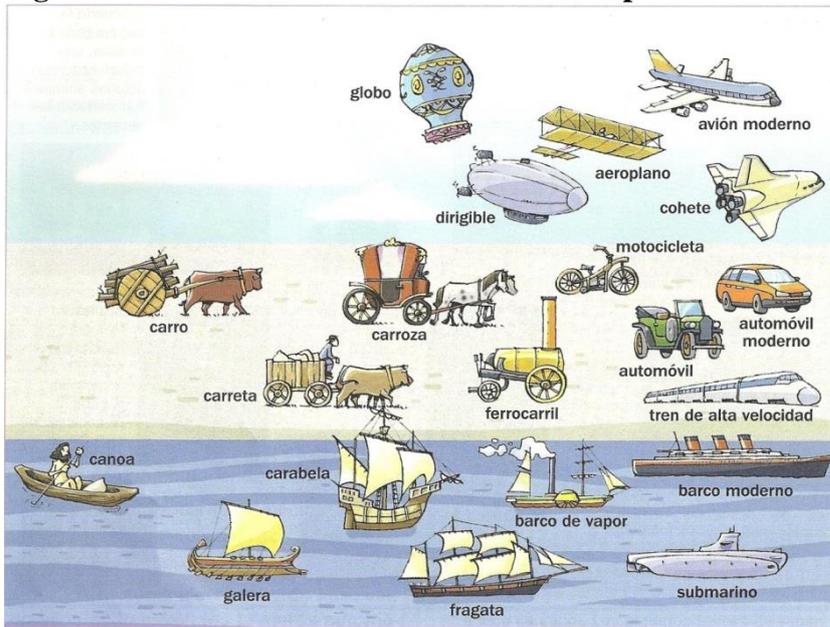
Prácticamente, desde que el hombre asumió su condición humana, uno de los principales problemas por resolver fue con seguridad el método que permitiese movilizar objetos de un lugar a otro, si se toma en consideración que no todos los recursos que se requerían para sobrevivir estaban a su alcance. Este problema no solo representó un gran reto para la humanidad y permitió el inicio y desarrollo de los medios de transporte conocidos hoy en día, sino que también dio origen a grandes enigmas, puesto que todavía, hoy en día, no ha sido posible establecer cómo los pueblos antiguos lograron trasladar grandes cargas de piedra, granito y otros materiales, con pesos de varios cientos de toneladas, sin el uso de alguna herramienta o avance tecnológico significativo del que exista registro alguno.

Por ejemplo, los constructores a las orillas del Nilo tenían que trasladar grandes obeliscos en barcas que no superaban los 60 metros. Esto requería de un gran esfuerzo físico y una alta cantidad de mano de obra, lo cual implicaba seguramente varios días para llevar a cabo una sola operación de cargue, traslado y descargue de esos materiales; sin mencionar la prácticamente nula seguridad para los trabajadores.

Cuando hacen su aparición las grandes invenciones del siglo XIX, se logra finalmente una notoria mejora en los tiempos de transporte de mercancías, dando solución a algunos inconvenientes derivados de esta actividad, los cuales, cabe

aclarar, no eran exclusivos del transporte marítimo o fluvial, puesto que, de igual forma, los demás mecanismos de transporte requirieron de una serie de eventos históricos (como lo fue la invención de la rueda), para que se pudiese llegar al concepto de transporte multimodal del que se habla hoy en día.(Pág. 16).

Figura 4. Evolución De Los Medios De Transporte



Fuente: Historia del transporte (2014)

A través de los tiempos y hasta la actualidad, el hombre ha podido establecer una serie de mecanismos para conservar, proteger y transportar las mercancías no muy grandes, en un inicio. Dentro de esta serie, se encuentran:

La vasija de cerámica. Primer mecanismo de contenerización que data del año 1000 a.c. Fue empleado, en su gran mayoría, con fines comerciales, por los chinos y los antiguos egipcios, para el transporte de alimentos y líquidos.

El barril o tonel de madera. Embalaje del cual existen registros a partir del siglo XVII. Se le considera Como el primer contenedor, dado que permitía almacenar mayor cantidad de mercancía y su movilidad era mas sencilla, a tal punto que aun, hoy en día, es utilizado para cierto tipo de mercancías.

El contenedor. Desarrollado por Malcolm MacLean en 1956, es el mecanismo actual empleado para el transporte masivo de mercancía y del cual existe una gran variedad, con sus respectivas características, dependiendo del tipo de mercancía.

Figura 5. Evolución De Los Mecanismos De Contenerización



Fuente: Mora, Luis (2014) pág. 18

2.2.1.2.2. Caracterización de transporte y distribución de carga.

Infraestructura. Es la red compuesta por carreteras, vías de ferrocarril, rutas aéreas, canales, tuberías, etc., incluyendo los nodos o terminales férreas, aéreas marítimas y de autobuses.

Vehículos. Comprende los vehículos empleados para el transporte, como los autos, los camiones, los trenes, los aviones, las bicicletas, etc.

Operaciones. Las operaciones tratan del control del sistema (semáforos, control del tráfico aéreo, etc.), así como de las políticas.

2.2.1.2.3. Transporte terrestre de carga.

Perfil Logístico

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente:

La función del transporte se ocupa de todas las actividades relacionadas directa o indirectamente con la necesidad de situar los productos en los puntos de destino correspondientes, de acuerdo con unos condicionantes de seguridad,

servicio y coste. En un sentido amplio, el transporte es toda actividad encaminada a trasladar el producto desde su punto de origen (almacenamiento) hasta el lugar de destino. Obviamente es una función de extrema importancia dentro del mundo de la distribución, ya que en ella están involucrados aspectos básicos de la calidad del servicio, costes e inversiones de capital.

La palabra transporte se relaciona inevitablemente con el concepto de movimiento físico del producto. Sin embargo, conviene, desde este momento, hacer algunas puntualizaciones:

El llamado tiempo de transporte no se refiere solo al transporte físico del producto (mercancía en tránsito), sino al periodo comprendido desde que la mercancía está dispuesta en los muelles para su carga, hasta que el producto físicamente es descargado en el lugar de destino, lo cual incluye necesariamente conceptos tales como: tiempos de espera, carga/descarga de vehículos, parada en ruta, transbordos, etc.

Una correcta gestión del transporte obliga a que el responsable esté involucrado no solo en las tareas del día a día, como habitualmente ocurre, sino que sea participe de los planes estratégicos y tácticos de la empresa, para adaptar sus recursos a las necesidades que esta tenga a medio y largo plazo. La calidad del servicio está en función de las exigencias del mercado, englobando una serie de conceptos, relacionados, entre otros, con los siguientes aspectos:

Rapidez y puntualidad en la entrega, Fiabilidad en las metas prometidas, Seguridad e higiene en el transporte Cumplimiento de los condicionantes impuestos por el cliente (horarios de entrega, etc.), Información y control de transporte

De tal manera que en la calidad en el servicio, los términos de flexibilidad y mínimo coste posible constituyen los aspectos básicos de la gestión transporte. La complejidad en el mundo de la distribución física, las diferentes tecnologías aplicables, las exigencias del servicio y una legislación en constante evolución, homologable a nivel internacional, hacen que esta función consuma alrededor de un 4% de los gastos de distribución. Esta cifra constituye

evidentemente un reto para las empresas que deberían centrar su responsabilidad como gestores de este servicio en los siguientes aspectos:

Utilización eficiente de los vehículos, así como de la mano de obra ligada a ellos.

Máxima rapidez y fiabilidad en las entregas, con un funcionamiento eficaz de la flota de transporte.

Mantenimiento de la máxima seguridad, tanto en el tráfico como en los productos que transportan.

Operativa de acuerdo con la legislación vigente.

2.2.1.2.3. Ventajas y desventajas del transporte terrestre.

Ventajas

Versatilidad. El transporte por carretera permite un acceso más rápido a las instalaciones de los despachadores, embarcadores o destinatarios en comparación con cualquier otro modelo de transporte, agilizando y facilitando el cargue, el descargue y, por ende, la entrega segura de la mercancía.

Accesibilidad. Dado el gran ramal existente de vías a nivel local y de aquellas que se encuentran en desarrollo, la facilidad de ingreso de esta modalidad a cualquier destino tiene un mayor porcentaje de efectividad, dada la agilidad y maniobrabilidad de los vehículos.

Prontitud. Derivado de los dos aspectos anteriores, los tiempos de espera (salvo graves inconvenientes de orden natural o social), las partidas y llegadas de los camiones entre un determinado origen y destino pueden fijarse con una mayor relativa exactitud.

Seguridad. Dado que sus dimensiones son menores en cuanto a su capacidad, el conductor y el ayudante de transporte podrán ejercer, en todo momento, un control y verificación más directo del estado de la carga, si se requiere, garantizando en mayor porcentaje su óptima entrega.

Costos de embalaje. Generalmente, este tipo de transporte es aquel que menor uso de embalaje requiere, presentándose casos en donde, incluso, es innecesario.

Desventajas

Capacidad. En este aspecto, es la modalidad que menor capacidad ofrece para el traslado de mercancías.

Distancias. Como ya se mencionó en lo relativo a grandes distancias y limitaciones internacionales, el transporte terrestre pierde toda ventaja respecto a cualquiera de las otras modalidades.

Congestión. En puntos urbanos o de gran afluencia vehicular, el transporte terrestre pierde su ventaja de agilidad y maniobrabilidad respecto de las otras formas de transporte, dada la alta concentración del parque automotor.

Regulación. Este aspecto afecta en mayor porcentaje a los países en vía de desarrollo en donde la normatividad de circulación, uso de puentes y desarrollo de malla vial aún no se encuentran estandarizados.

2.2.1.2.4. Tipos de camiones de carga según su función.

Estos son los tipos de carga transportada en los diferentes camiones más relevantes

Figura 6. Tipos De Camiones De Carga Según Su Función



Fuente: Mora, Luis (2014) pág. 41

Figura 7. Carga A Granel



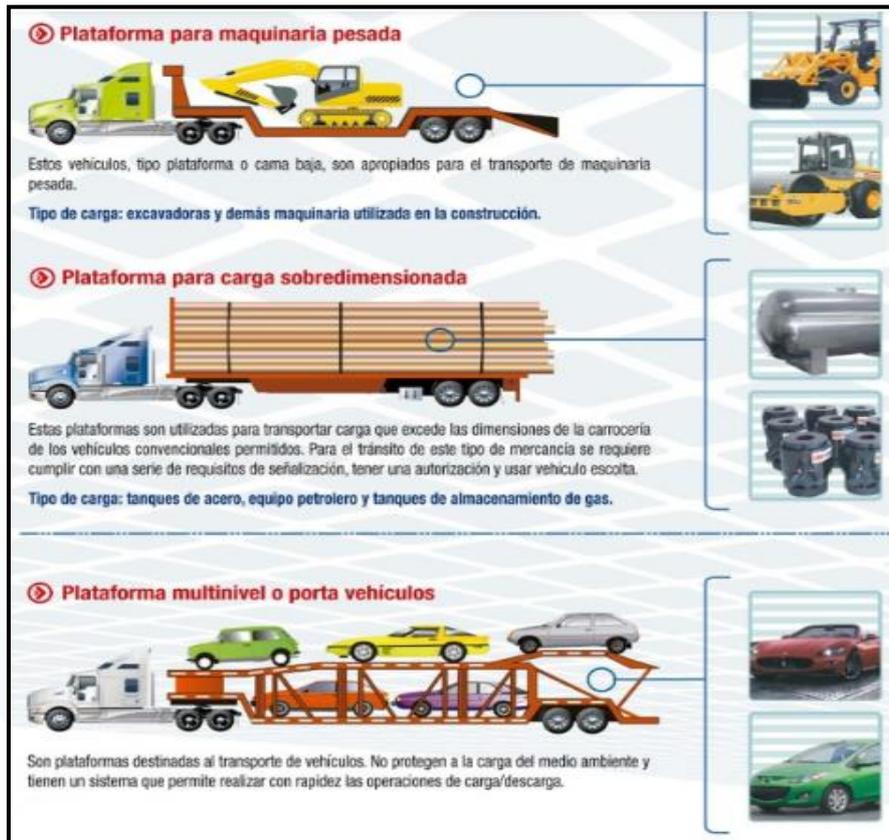
Fuente: Mora, Luis (2014) pág. 41

Figura 8. Carga General



Fuente: Mora, Luis (2014) pág. 42

Figura 9. Carga Extrapesada Y Extradimensionada



Fuente: Mora, Luis (2014) pág. 42

Figura 10. Carga Refrigerada



Fuente: Mora, Luis (2014) pág. 43

2.2.1.2.5. Transporte aéreo.

Perfil logístico

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente: El transporte aéreo se considera la modalidad de transporte de la globalización, por ser el más rápido y efectivo para la entrega y distribución de productos perecederos y de alto valor agregado (como, por ejemplo, órganos humanos), y refacciones urgentes. Además, se caracteriza por su flete alto y se aplica para sectores con mucha sensibilidad en los tiempos de entrega internacionales (*lead time*). Por su parte, las primas que se pagan son usualmente las más altas comparadas con los otros modos de transporte, debido a la naturaleza del mismo y a su tradición de seguridad.

En su historia, fue diseñado e ideado tan solo para el traslado de pasajeros, pero posteriormente, con la aparición de los contenedores adaptados específicamente a este tipo de transporte y la innovación progresiva en su estructura (tanto aeronaves como contenedores), pudo emplearse para la movilización de ciertos tipos de carga cuyo volumen ha ido aumentando año tras año, aun cuando, en la actualidad, represente tan solo el 1 % del total de la carga mundial. Sin embargo, representa a su vez el 30% del valor total de la carga que se moviliza en conjunto entre todas las modalidades.

Figura 11. Transporte aéreo



Fuente: Belpacific Chile (Autor).

2.2.1.2.6. Ventajas y desventajas del transporte aéreo.

Ventajas: Transporte aéreo

Rapidez. El transporte aéreo constituye la modalidad de transporte más rápida en términos de velocidad; de allí su gran importancia para el transporte de mensajería.

Competitividad. Brinda reducción en los gastos generales, principalmente de cargas a granel.

Documentación. Es muy sencilla y se encuentra, en la actualidad, totalmente normalizada, lo cual simplifica los trámites que hay que realizar en su uso para las partes interesadas.

Cobertura. Presenta una gran cantidad de conexiones y rotas a nivel mundial para el transporte de carga.

Desventajas:

Capacidad. En comparación con otros medios de transporte como el tren y el barco, el avión no es competitivo en términos de transporte: ni en volumen ni en peso.

Tipo de cargas. En términos de la naturaleza de la carga, el avión no representa la mejor alternativa para el transporte de minerales y líquidos.

Costos. En comparación con los demás medios de transporte, la modalidad aérea es aquella que presenta las tasas de cobro más altas.

Factores externos. A diferencia de otros medios, el aéreo se ve restringido en muchas ocasiones por las condiciones climáticas, lo cual genera retrasos por mal tiempo.

Limitaciones. Además de la variable tipo de carga, la IATA posee en la actualidad un pliego de materiales considerados como peligrosos, que no pueden ser transportados por ningún motivo a través de esta modalidad.

2.2.1.2.7. Tipos de aviones de carga y pasajeros.

Aviones de carga. En esta clasificación se encuentran todos los aviones que fueron diseñados específicamente para el transporte de mercancía, ya que cuentan con estructuras más reforzadas, anclajes, puertas especiales y otras características claves que permiten su utilización.

Cuadro 2. Aviones De Carga

	<p>Boeing 747-400 ERF Número de Pallets: 39 + carga suelta. Volumen 674m³ Capacidad: 112 toneladas</p>
	<p>Boeing 747-F FREIGHTER Número de Pallets: 39 + carga suelta. Volumen 669m³ Capacidad: 107 toneladas</p>

Fuente: <http://e-logistica2012.blogspot.com/>

Aviones de súper carga. Este tipo especial de avión está diseñado completamente para el transporte de carga sobredimensionada.

Cuadro 3. Aviones de súper carga

	<p>Airbus Beluga 300-600 ST Número de Pallets: Depende de la carga Volumen: 1400 m3 Capacidad: 47 ton</p>
	<p>Antonov AN 225 Número de Pallets: Depende de la carga Volumen: 1300 m3 Capacidad: 25 ton</p>
	<p>Boeing 747 LCF Dreamlifter Número de Pallets: Depende de la carga Capacidad: 187 toneladas</p>

Fuente: <http://airvoila.com/airbus-beluga/>

Fuente: <https://www.surclaro.com/photo6233.html>

2.2.1.2.8. Transporte marítimo.

Perfil logístico

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente:

El transporte oceánico de mercancías, al que se le denomina como transporte marítimo, a diferencia del acuático o fluvial que emplea vías interiores como canales, lagos y ríos, es en la actualidad el modelo de transporte más importante en el comercio mundial y de libres mercados. De allí que sea un factor clave para la logística internacional de exportaciones e importaciones y de la cadena de abastecimiento en general. En la actualidad, un elevado porcentaje de todo el flujo de mercancías (80%, según el Ministerio de Comercio Exterior) que

componen el comercio exterior se traslada por mar, debido principalmente a los grandes volúmenes de carga que pueden despacharse, a la creciente demanda que emana cada uno de los mercados a nivel internacional, como por ejemplo, la República de China, que ha incrementado sus pedidos de materias primas y producto terminado, además de los acuerdos, tratados y convenios de libre comercio que se celebran con mayor celeridad a nivel mundial.

2.2.1.2.8.1 Ventajas y desventajas del transporte marítimo.

Ventajas:

Capacidad. Los barcos son los medios de transporte que permiten el cargue del mayor volumen y tonelaje de mercancías en comparación con cualquiera de los otros medios.

Fletes. Hay que destacar la competitividad y bajo costo que poseen los fletes marítimos (aunque pueden generarse recargos por combustible o de otro tipo), en comparación con los otros medios de transporte de carga.

Estabilidad. Las condiciones climáticas muchas veces pueden retrasar la entrada y salida de medios como el aéreo, pero en comparación con este, el marítimo genera mayor estabilidad.

Flexibilidad. El transporte marítimo presenta la particularidad que permite el transporte de cualquier elemento, incluso líquidos, petróleo y artículos peligrosos.

Desventajas:

Falta de accesibilidad. Esta característica se presenta generalmente en aquellos países en donde la infraestructura construida y disponible para el tránsito de mercancías es muy limitada, lo que conlleva problemas de seguridad o pérdida.

Frecuencia. Comparado con otras modalidades de transporte, los buques de carga presentan un ritmo más limitado entre llegadas y salidas, dado los tiempos de preparación de la carga en su interior, además de la revisión de las condiciones necesarias para hacerse a la mar.

Velocidad. Frente a cualquier otro medio de transporte, el marítimo es aquel que presenta las velocidades más lentas, de incluso 25 km/h para los buques portacontenedores de categoría triple E.

2.2.1.2.9. Tipos De Buques Mercantiles Utilizados En El transporte marítimo internacional.

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente:

La expansión de la economía mundial y la mayor demanda de productos entre las naciones han generado el incremento de buques mercantes, los que vienen adaptándose a viajes más largos y al transporte de mayores cargas.

Buques convencionales - general cargo ship: twindecker o singledecker – portacontenedores: Transportan dentro de sus bodegas mercancías generales y están equipados con sus propios medios de manipuleo para poder cargar y descargar en los puertos que no tienen gran infraestructura.

Figura 12. Buque Portacontenedor



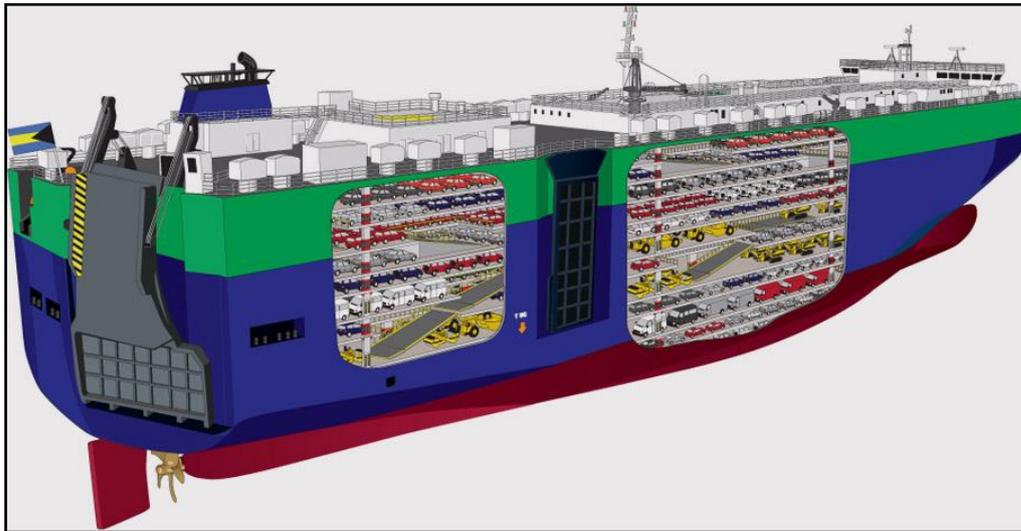
Fuente: Oliveira, J (2014)

Multipropósito – Multipurpose Cargo Ship: Buque característico con que operan las empresas navieras que prestan servicio regular. Consta de varias bodegas para transportar distintos tipos de cargas (contenedores, carga suelta, graneles).

Buques para carga refrigerada – Reefers: son naves que están provistas de bodegas refrigeradas con aislamiento especial y de maquinaria auxiliar (compresores, etc.). Transportan carga refrigerada, carga general en sus bodegas y entre puentes. Operan generalmente en servicio regular.

Buques de Autotransbordo – RO-RO Roll On / Roll Off: Diseñados inicialmente para el transporte de vehículos y con gran desarrollo posterior para embarcar carga sobre ruedas (chasis). Combinan carga rodante con contenedores y carga general en algunas bodegas. Están provistos de rampas traseras o laterales que permiten el acceso directo sin manipuleo de las bodegas de equipos rodantes, automóviles, tractores y cisternas.

Figura 13. Buque De Autotransbordo (Ro-Ro Roll On)



Fuente: Oliveira, J (2014)

Buques portacontenedores – Full Container Ship: Estos buques también llamados “celulares” están constituidos por bodegas verticales en donde el contenedor es guiado por rieles y son arrumados con sistemas automáticos. Están equipados con grúas, pórticos y medios de manipuleo que le permiten manejar el 60% de su capacidad bajo cubierta y el resto sobre cubierta principal. Adicionalmente cuentan con tomas para conectar contenedores refrigerados. Los buques portacontenedores se clasifican de la siguiente forma:

Feeders (Alimentadores): Con capacidad entre 600 y 1,000 TEUS.

Compact Container: Con capacidad entre 800 y 2100 TEUS.

De Primera Generación: Hasta 1,200 TEUS.

De Segunda Generación: Hasta 2,000 TEUS.

De Tercera Generación: Entre 2,000 y 2,800 TEUS.

De Cuarta Generación: Cerca de 3,500 TEUS.

De Quinta Generación: de más de 5,000 TEUS.

Por otra parte, este tipo de naves también se puede clasificar con base en las dimensiones de las mismas de la siguiente manera:

Buque Panamax: Se le denomina a este tipo de buques de 2da y 3ra.

Generación ya que su manga no excede de lo permisible para el paso por las esclusas del Canal de Panamá (34,00 mts).

Buque Postpanamax: Son buques cuya gran capacidad hace que tengan manga superior a los 34,00 mts y se caracterizan por no tener grúas sobre cubierta, ya que son cargados y descargados con grúas pórtico en las terminales.

Buques Graneleros – Bulk Carriers: Los graneleros son buques de una sola cubierta destinados al transporte de cargas a granel, y precisamente de acuerdo con la carga que transportan y los requerimientos de estabilidad del buque se pueden diferenciar de cerealeros y mineraleros. Existen buques graneleros de prácticamente todos los tamaños, aunque generalmente se identifican los siguientes grupos:

Handysize: 10000 – 35000 toneladas de porte bruto o deadweight (diferencia entre el desplazamiento o peso total del buque y el peso del buque vacío, este valor incluye el peso de la carga, consumibles (combustibles, lubricantes y agua dulce) y otros pesos menores abordo denominados constante). Tienen 5 bodegas y poseen grúas.

Handymax: 35000 – 50000 toneladas de porte bruto.

Panamax: 50000 – 80000 toneladas de porte bruto (buques con manga / calado / eslora máxima para pasar por el Canal de Panamá). Tiene 7 bodegas.

Capesize: son barcos destinados al transporte de minerales, especialmente desde puertos de Brasil. Son demasiado grandes para transitar por el Canal de Panamá, de ahí que tienen que pasar por debajo del Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica). Algunos de estos barcos se utilizan en el transporte de granos, pero ese uso no supera el 5%. Tienen 9 bodegas.

Figura 14. Buque Granelero



Fuente: Mundo marítimo (2017)

Buques Tanqueros – Tankers Ships: Su estructura está dividida en tanques longitudinales y transversales que están conectados por tuberías y bombas. Estas naves se clasifican de la siguiente forma:

Crude Tankers: para carga de petróleo crudo, su capacidad alcanza las 600000 tns de carga y más de 500 metros de eslora, por su tamaño se denominan:

- a) **ULCC (Ultra large crude carriers):** tiene un desplazamiento entre 300,000 y 550,000 toneladas. Se usa para el transporte del petróleo crudo a lo largo de las rutas que van del Golfo de Arabia hasta Europa, América y el Lejano Oriente, vía el Cabo de Buena Esperanza, descargando normalmente en terminales portuarias construidas a ese efecto.

- b) **VLCC (Very large crude carriers):** tiene un desplazamiento entre 200,000 y 299,999 toneladas. Realiza rutas similares al ULCC pero tiene mayor flexibilidad para la descarga en las terminales debido a su menor tamaño. Es por esta razón que se utiliza en puertos del Mediterráneo, del Oeste de África y en terminales del Mar del Norte. Puede ser lastrado para el pase del Canal de Suez. Los barcos más

pequeños se utilizan también para la carga de graneles como aceites vegetales.

Chemical Tankers: pueden transportar: pinturas epóxicas, melaza, aceites vegetales, ácidos, solventes, soda cáustica, entre otros.

Gas Tankers: transportan gases licuados a muy bajas temperaturas y han sido contruidos para atender mercados específicos. Se clasifican en:

LPG – Liquefied Petroleum Gas.

LNG – Liquefied Natural Gas

2.2.1.2.10. El Problema Del Transporte Y La Distribución.

La Cadena Logística

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente:

El transporte constituye un eslabón más de la cadena logística. La organización de esta actividad supone la selección del medio más adecuado (terrestre, aéreo, marítimo) junto con la programación temporal de rutas, previo establecimiento de la red de distribución correspondiente. Para cada apartado existen conceptos y algoritmos que determinan la solución óptima teórica que minimizan las variables fundamentales tiempo-distancia-coste. Basado en estas y raras heurísticas se han implementado programas informáticos que agilizan y simplifican la resolución de dicha problemática, si bien es preciso familiarizarse previamente con el análisis operativo a fin de obtener el máximo rendimiento.

Aparte de los vehículos para transporte se requieren instalaciones fijas que puedan ser utilizadas por los transportistas: redes viarias y ferroviarias, puertos, aeropuertos, servicios de comunicaciones, etc. Todo esto constituye lo que se denomina infraestructura. Ligado al concepto de infraestructura y al nudo de la red de comunicaciones se encuentra el llamado hinterland que es la zona geográfica que permite contactar con el exterior a través de dicho

nudo. Según la forma de utilización de los vehículos, el transpone se suele denominar sucesivo, superpuesto, combinado o multimodal.

Transporte sucesivo: Cuando se realiza por la misma vía, pero por varios transportistas distintos.

Transporte superpuesto: Cuando en alguna parte del recorrido un vehículo autónomo es transportado a su vez por otro.

Transporte combinado: Cuando la mercancía es transportada entre distintos vehículos a lo largo de su recorrido.

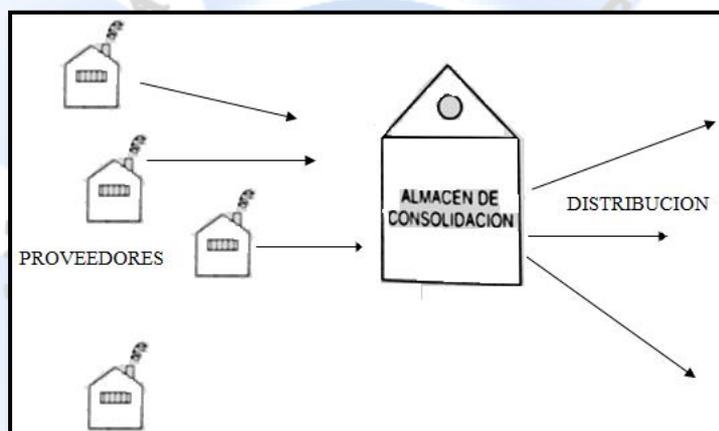
Transporte multimodal: Es como el transporte combinado, se realiza por distintos medios, pero con la ventajosa particularidad de que la mercancía es previamente agrupada en “unidades superiores de carga” que permite transportada sin ruptura de carga. En este tipo de transporte se utilizan fundamentalmente paletas y contenedores especiales.

En la función transporte es necesario tomar las adecuadas medidas de protección de la mercancía mediante la correcta manipulación de la misma, adecuado almacenamiento, envase y embalaje. El envase permite contener el producto a la vez que puede diseñarse con un fin comercial, no en vano se le ha llamado el “vendedor silencioso”. Sin embargo, el embalaje tiene por finalidad casi exclusiva la protección contra los riesgos derivados de las funciones almacenaje y transpone. A tal efecto, debe ser diseñado, además de poder identificar fácilmente las características de la mercancía, remitente, destinatario, condiciones especiales de tratamiento, facilitar la inspección aduanera, la toma de muestras si fuera menester, y evitar los accidentes personales eliminando aristas vivas y diseños poco prácticos que dificulten la manipulación.

2.2.1.2.11. Consolidación, Normativa, Índices De Control

Una cuestión muy importante que afecta directamente al transporte es la localización geográfica de los puntos o nudos donde deben realizarse operaciones de carga-descarga, puntos de aprovisionamiento y almacenamiento. Puede ocurrir que deban realizarse recojos o entregas en distintas ubicaciones distanciadas entre sí. Con lo que en gran parte de la ruta el medio de transporte no está totalmente ocupado, no optimizando por tanto la disponibilidad de los vehículos. Una solución, posible a vez, es organizar una “concentración de proveedores” que depositan sus cargas en un “almacén de consolidación” intermedio, permitiendo de este modo transportarlas posteriormente en “régimen de carga completa”

Figura 15. Concentración De Proveedores



FUENTE: Ignacio Soret (2010) pág. 172

Caso de que, por la razón que sea, esto no sea posible, no habrá otro remedio que ir completando la carga a medida que se vaya cumpliendo la ruta establecida entre origen y destino; en este caso estamos en un sistema de “concentración progresiva”. En este sistema la planificación y el control del transporte son más complicados, existiendo el grave peligro de sufrir costes innecesarios incluso por pérdida de tiempo por la no coincidencia de entregas-recogidas en la hora deseada. Este riesgo de incremento de costes se minimiza si las rutas de concentración progresiva se repiten con una cierta frecuencia, ya que la experiencia y el análisis estadístico del proceso permitirán analizar las situaciones con el objeto de corregir las deficiencias de operación detectadas.

NORMATIVA

En un medio de transporte se debe considerar, entre otros factores:

- Capacidad-volumen.
- Carga máxima-peso.
- Accesos carga-descarga.
- Medios auxiliares carga-descarga.

Existe una Directiva de la Comunidad Europea, 85/3 CEE, donde se regulan y establecen dimensiones, pesos y otras características en vigor desde el 1 de julio de 1986. A título de curiosidad, los semirremolques mantienen una anchura de 2.46 metros con una longitud útil máxima de 13.40 metros y que permiten ubicar hasta 33 paletas de (800 x 1.200) milímetros. Por ejemplo, los trenes de cinco ejes de hasta 8.16 metros y 7.30 metros pueden cargar hasta 38 paletas de la misma dimensión anterior.

2.2.1.3 Seguridad portuaria.

2.2.1.3.1. Control y Seguridad Portuaria.

La nueva normativa aduanera, establece también nuevas obligaciones generales de los operadores de comercio exterior para implementar las medidas de seguridad de las cargas y mercancías. Más allá de exigir que los operadores, administradores o concesionarios portuarios cuenten con la infraestructura física, los sistemas y dispositivos que garanticen la seguridad e integridad de las cargas, la nueva normativa establece que las autoridades portuarias y los operadores del puerto deben implementar las medidas de seguridad “dispuestas” por la autoridad aduanera, y mantener la integridad de estas, o de las que hubieran sido implementadas por la administración aduanera o por otro operador del comercio exterior por disposición de la autoridad aduanera.

Podría existir otro potencial conflicto de la Ley General de Aduanas en relación con los contratos de concesión suscritos por el estado peruano, si es que la administración aduanera solicita medidas de seguridad a los concesionarios, que incrementen sus costos de manera significativa. Esta situación podría obligar a que se den renegociaciones en los contratos y dependiendo, de la variación de

los costos, inclusive algunos concesionarios podrían invocar la cláusula de ruptura del equilibrio económico financiero.

2.2.2. Exportación

Definición:

“La exportación es la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras o mares que separan las naciones”.
Castro, A (2008), Pág. 109

“La exportación es una actividad vital dentro de los negocios internacionales, consiste en comercializar los productos o servicios fuera de los límites territoriales del país al que pertenece al oferente”. Lerma, A (2010), pág. 539

De acuerdo a la Organización Mundial de Comercio (2005), OMC, la exportación consiste en la obtención de beneficios por la venta de productos y servicios a otros países. De ahí que los vendedores (exportadores) gocen del privilegio de tener clientes fuera de sus fronteras (importadores) y por supuesto se deben tomar muy en cuenta las normas aplicables al mercado meta en cuestión.

“La exportación es el medio más común del que se sirven las compañías para iniciar sus actividades internacionales. Es decir que las empresas que se introducen a la exportación lo hacen sobre todo para incrementar sus ingresos de ventas, para conseguir economías de escala en la producción y para que puede diversificar sus sedes de ventas”. Negocios Internacionales, Daniels y Radebaugh (pag. 714)

2.2.2.1. Tipos De Exportaciones.

Las compañías que deciden incursionar en los mercados extranjeros mediante la exportación, deben distinguir dos formas de hacerlo; exportación directa e indirecta.

Exportación Indirecta

Se presenta cuando un productor vende a un cliente nacional, y este se encarga de venderlo en el exterior. Ledesma (1993)

Cuadro 4. Ventajas y desventajas de la exportación indirecta

VENTAJAS	DESVENTAJAS
- No requiere de mayor inversión	- Impide o limita los contactos directos de la empresa con los compradores, consumidores y usuarios finales
- Presenta menos riesgos para la empresa	- Limita el control sobre las actividades de marketing en los mercados exteriores, especialmente en lo relativo a quién y cómo se vende el producto
- No exige un gran conocimiento en los ámbitos del marketing y ventas	- En algunos casos y para ciertos productos los intermediarios pueden carecer de conocimiento técnico para asesorar o prestar la asistencia técnica que dicho producto requiere en el mercado.
- Facilita las conexiones con los importadores en los mercados externos	- Este tipo de exportación contribuye al incremento del precio de venta final del producto, al aumentar el número de intermediarios, sin ningún control por parte del productor
	- Poco aprendizaje sobre el mercado meta y el procedo de exportación.

Fuente: Gálvez (2004)

Exportación Directa

Se presenta cuando la empresa le vende a un comprador extranjero, encargándose de la actividad logística como: aranceles de exportación, transporte, empaque, carga, agente, documentos, inclusive conseguir al cliente. La responsabilidad sobre la mercancía y los costos incurridos se define mediante el acuerdo del término de venta utilizado entre el exportador y el importador. Ledesma (1993).

Cuadro 5. Ventajas y Desventajas de la Exportación Directa

VENTAJAS	DESVENTAJAS
- Se tiene contacto directo con los compradores y/o consumidores finales del producto, por lo que la información generada por la retroalimentación es de primera mano	- Se requiere mayor inversión.
- Se tiene más control sobre las actividades de marketing en los mercados exteriores.	- Representa un riesgo mayor para la empresa.
- Debido al menor número de intermediarios, se puede ofrecer un precio de venta final más competitivo.	- Exige conocimiento en el área de ventas.
- Mejor conocimiento y aprendizaje sobre el mercado meta.	- Se necesita tener un amplio conocimiento de los trámites de exportación, diferencias en cultura, idiomas, estilo de negociación y formas de comunicación con los compradores extranjeros.
- Capacidad para conocer los patrones de consumo, preferencias del consumidor final, su respuesta y como consecuencia mayor rapidez para adaptar eficientemente el producto a sus necesidades.	

Fuente: Gálvez (2004)

2.2.2.1.1. Documentos Usuales En La Exportación.

Factura comercial (Commercial Invoice)

Es el documento contable definitivo que emite el vendedor-exportador una vez confirmada y realizada la operación de venta, por medio del cual solicita el pago al comprador importador del valor del importe de las mercancías y servicios suministrados. Es el comprobante de la operación y compromete al comprador a satisfacer el importe de las mercancías en las condiciones acordadas y que se especifican en el documento.

Debe complementarse en el impreso con el membrete del vendedor-exportador. Es el documento en el que se instrumenta la operación de compraventa. Debe constar siempre para su identificación el número que la individualice. El contenido de la factura comercial será idéntico al de la factura proforma, añadiendo alguna información complementaria, como por ejemplo:

Fecha de emisión.

Nombre y dirección del comprador y del vendedor.

RUC del comprador y vendedor en transacciones comerciales

Tipo de embalaje, marcas y número de bultos, peso neto y bruto.

Número de contrato.

Precio unitario y total, en el incoterms cotizado.

Gastos, comisiones y descuentos que se incluyen y que fueron acordados.

Condiciones de entrega.

Forma de pago.

Discriminación de los importes del seguro y flete en caso de correr por cuenta del vendedor.

Descripción exacta de la mercancía.

El idioma tiene que ser el requerido por las aduanas.

Licencias de Exportación

Las mercancías vendidas al exterior, para poder salir del territorio aduanero, precisan estar autorizadas. Las autorizaciones podrán ser de alguna de las clases siguientes:

Definitivas, cuando se autoriza el embarque o la salida del territorio aduanero por estar conforme con la normativa vigente, una vez que la aduana haya procedido a comprobar e inspeccionar la mercancía, calidades y cantidades, valoración, certificaciones, permisos

y autorizaciones, pesos y marcas, envases y embalajes, medio de transporte, país de destino.

Suspensivas, cuando no reúnen las condiciones para que sea definitiva o en firme. Pueden ser:

Exportación temporal, cuando se permite salir la mercancía del territorio aduanero para que, cumplido un cometido determinado, regrese de nuevo a su procedencia.

Tránsito, en el supuesto de que no exista salida directa de la mercancía hacia los mercados exteriores o se utilice un país limítrofe para realizar la exportación. La misma se precinta hasta su exportación fuera del tránsito.

Declaración de aduanas de exportación

Documento o formulario que se presenta en la aduana de salida de las mercancías con destino a la exportación. Es el documento base a efectos estadísticos para controlar el trasiego de mercancías.

Certificado de origen

Es el documento emitido por la Cámara de Comercio, ADEX y a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que acredita que las mercancías son originarias del país del exportador. Determina y prueba el origen de las mercancías. Para su obtención se debe adjuntar la factura comercial emitida por el fabricante o por el vendedor-exportador. El origen de las mercancías es preciso acreditarlo en las operaciones comerciales internacionales, bien por la exigencia del país importador o para poder aplicar, en caso de que existan, los beneficios de las preferencias arancelarias por el origen y procedencia de la mercancía.

Certificado De Inspección

Es el documento que se emite previo al embarque y en el que consta la verificación de cantidad, calidad y precio de las mercancías exportadas, realizado generalmente por muestreo aleatorio.

Certificado de análisis

Los laboratorios oficiales y centros privados de reconocido prestigio suelen certificar las pruebas a las que someten a las mercancías para proceder al examen de determinados productos, para determinar su composición, cuando puedan existir resultados contradictorios o como forma de promocionar la calidad de los productos. Suelen utilizarse estos análisis generalmente de la industria química o en el sector alimentario.

Certificado Sanitario

Es el documento, emitido por las autoridades oficiales del país de exportación, que acredita que el producto objeto de la exportación es apto para el consumo humano y animal y se encuentra libre de infecciones o gérmenes que puedan afectar a su calidad y garantías fitosanitarias. Es un certificado que se exige frecuentemente por las autoridades aduaneras del país de importación en las transacciones comerciales de productos alimenticios destinados al consumo.

Conocimiento De Embarque (Bill Of Lading)

Documento emitido por la compañía naviera transportadora, el agente marítimo que represente al barco en tierra o por el propio capitán de la nave, en el que consta que se ha recibido la mercancía para ser transportada con destino al puerto de referencia en la nave que se indica. El documento es recibido por el cargador de la mercancía y su finalidad es acreditar la recepción de la mercancía a bordo del buque, lo que supone el compromiso de transportarla hasta el puerto de destino concertado en un período de tiempo determinado. El conocimiento de embarque constituye:

El recibo de las mercancías por parte de la naviera.

El contrato de transporte en el que se especifican las obligaciones de las partes.

El título de propiedad de la mercancía, título transmisible que permite a su tenedor exigir la entrega de la misma.

Los conocimientos de embarque constan por lo general de 3 ejemplares originales y diversas copias no negociables. Los conocimientos de embarque pueden emitirse:

A la orden o en blanco. Cuando la propiedad de la mercancía pertenece a su tenedor, se puede transferir por endoso simple.

Nominativo, cuando se indica el nombre de una determinada persona, bien sea el exportador, el destinatario o el consignatario. Se emite a la orden de algún titular determinado, que puede endosarlo solamente ante la propia aduana, por lo que son "no negociables" y por ello poco utilizados.

En consignación o al portador, aquellos que se pueden transmitir por cesión o entrega, pero no por endoso. Quien lo posee es el legítimo propietario de la mercancía y entraña riesgos innecesarios.

El contenido del conocimiento del embarque es el siguiente:

Número de conocimiento de embarque.

Nombre de la compañía marítima transportadora.

Nombre del expedidor de las mercancías (vendedor).

Nombre y dirección del importador (consignatario).

Nombre y dirección de la parte a quien ha de comunicarse la llegada de la expedición (sólo si el B/L es a la orden).

Nombre del barco.

Fecha de emisión.

Fecha de recepción de la mercancía.

Breve descripción de la mercancía que se transporta. Peso neto y bruto de la mercancía.

Cantidad de mercancía.

Marcas que identifican la mercancía.

Naturaleza de la mercancía.

Nombre del consignatario.

Puertos de embarque y destino.

Número de ejemplares emitidos, especificando el número de originales que constituyen el juego completo y de copias no negociables.

Firma de la compañía naviera o sus agentes.

Sello y firma del capitán del barco.

Si la mercancía fuera a ser transbordada, se indicará en el conocimiento de embarque el lugar del transbordo y el buque que se hará cargo en ese punto de la mercancía (es lo que se denomina un conocimiento de embarque "mixto", aunque el mismo conocimiento de embarque cubre todo el recorrido). Si no hay transbordos, el conocimiento de embarque se denomina "directo".

Póliza del Seguro (Insurance Policy)

Certificado que emiten las compañías aseguradoras que acredita la cobertura de riesgos derivados del transporte de la mercancía desde el lugar de expedición hasta el de destino. El contrato de seguro establece el compromiso, por parte del asegurador, de compensar al asegurado de los desperfectos o la pérdida de la mercancía objeto del contrato, y por asumir el riesgo de siniestralidad, percibe una prima del asegurado en función de los tipos de póliza y de la extensión de riesgos y contingencias cubiertos.

En la póliza de seguro existen condiciones generales, particulares y especiales. La póliza de seguro puede ser de dos clases:

Individual, que cubre los riesgos de una determinada mercancía asegurada en un determinado viaje y en la póliza se

contienen el clausulado y condicionado entre el asegurador y el asegurado.

Global, que cubre los riesgos de todas las operaciones que se lleven a efecto durante un período determinado de tiempo, dentro de los límites y con las condiciones estipuladas. Es una póliza flotante. El asegurado recibe un certificado de seguro que reconoce la existencia de la póliza de seguro global.

Los datos más importantes que suele contener una póliza de seguro son:

- Nombre y domicilio de la compañía de seguros.
- Nombre del asegurado y domicilio.
- Indicación del viaje, con los puntos de salida y destino.
- Importe de la cobertura.
- Gastos, tasas y primas.
- Descripción de las condiciones de cobertura (riesgos asegurados).
- Descripción de la mercancía.
- Nombre y dirección del beneficiario.
- Agente a contactar en caso de reclamación.

Es habitual asegurar la mercancía por el importe de su valor total, incrementado en un 10% para la cobertura, en caso de siniestro, del lucro cesante. El documento de seguro debe ir expresado en la misma moneda que la operación comercial y debe especificarse claramente que la cobertura existe desde la fecha de expedición. Es conveniente, para una mayor agilidad en las reclamaciones, indicar un agente de la compañía de seguros en el país del comprador.

2.2.2.1.2. Las barreras al comercio internacional.

Se entiende por barreras al comercio internacional todo aquello que obstaculiza el intercambio de mercancías entre diferentes países. Concretamente, son obstáculos que ponen los gobiernos de un país a través de normas para evitar o limitar la entrada de productos extranjeros. La existencia de barreras por parte de los países puede responder a diferentes motivos:

Proteger la producción de los países nacionales.

Proteger una competencia en los intercambios de otros países.

Preservar la salud de su población con el control sanitario a productos producidos fuera de sus fronteras.

Aumentar sus ingresos a través de un impuesto a productos no nacionales

Conservar el medio ambiente restringiendo el uso de componentes contaminantes en las mercancías.

Garantizar la protección al patrimonio cultural de un país.

2.2.2.1.3. Cotización De Precios De Exportación.

Cuando se fija el precio de exportación hay que tener en cuenta la moneda, las condiciones de entrega y la forma de pago. Los exportadores prefieren cobrar o pagar en una moneda universal como es el dólar, para evitar el riesgo de cambio. Con respecto a las condiciones de entrega, el precio de exportación variará dependiente del incoterms elegido. Los plazos y los medios en los que se acuerda el pago de una exportación influyen también en el precio. El precio será menor cuanto menor sea el plazo de pago, ya que el coste financiero que supone el aplazamiento en el pago será menor.

Los principales medios de pago internacional son: cheque personal, cheque bancario, orden de pago simple, orden de pago documentaria, remesa simple, remesa documentaria y crédito documentario. Todos estos instrumentos tienen un homónimo directo en el comercio, excepto la orden de pago documentaría, la remesa documentaria y el crédito documentario, que son

específicos del comercio exterior. Estos medios de pago, denominados documentarios, se caracterizan por relacionar el pago con la entrega de los documentos representativos de la mercancía, por lo que la forma de pago suele ser simultánea a la entrega de la misma. En general, los medios de pago simples son menos seguros que los documentarios, más ágiles y más baratos. El crédito documentario es el medio de pago más utilizado en el comercio internacional.

La mejor forma de conciliar los intereses de las dos partes que intervienen en una operación de compraventa se consigue utilizando como medio de pago un crédito documentario, ya que es el medio más seguro tanto para el exportador como para el importador. El exportador no embarca la mercancía mientras que un banco del país del importador o de su propio país no le dice, «con compromiso en firme», que si entrega determinados documentos (entre ellos el de embarque de la mercancía) percibirá el importe de la exportación. Y el importador solamente paga cuando tiene evidencia de que la mercancía está embarcada o navegando y que los documentos que ha exigido responden a la calidad, cantidad, especificaciones, etc., de la mercancía que ha solicitado.

2.2.2.1.4. Proceso De Exportación Definitiva.

Proceso Preparatoria

El exportador realiza el contacto, directamente a través de su representante (agente de aduanas/ consolidador/ agente de carga) con el agente marítimo o la línea naviera para solicitarle espacio. Una vez que la mercancía esta lista, el exportador comunica al agente marítimo o línea naviera toda la información necesaria sobre la mercancía y sobre su destino. La solicitud, conocida como Nota de Reserva de Espacio o Solicitud de Booking conlleva la reserva del contenedor vacío así como el espacio en el que será transportada la mercancía en la nave. Posteriormente, el agente marítimo o la línea naviera confirman la aceptación de la reserva del contenedor y el espacio solicitado en la nave. Esta aceptación se conoce como Nota de Cierre de Booking y se realiza

en soporte papel (vía internet). En el Booking se suele incluir la reserva del equipo necesario (según la característica de los contenedores).

El exportador elabora la Carta de Instrucciones de Embarque que contiene la información básica para el conocimiento de embarque y se le facilita al agente marítimo o a la línea naviera. Este procedimiento lo hace directamente el exportador o a través del agente de aduanas. En simultáneo el agente marítimo o la línea naviera contactan al depósito de contenedores vacíos para solicitar el contenedor, informándole el nombre del exportador o agente de aduanas o agente de carga destinatario de dicha reserva. Luego, el exportador o su representante contratan el servicio de transporte terrestre y entrega al transportista el Booking para que se dirija al depósito a recoger el contenedor vacío. Luego de verificar el Booking, el depósito de contenedores entrega el contenedor vacío al transportista, según las características indicadas en el documento (clase, reforzado, no reforzado, refrigerado, seco, tipo, dimensión etc).

Cuadro 6. Detalle de Actividades incluidas en Fase Preparatoria (Exportaciones)

Detalle de Actividades incluidas en Fase Preparatoria (Exportaciones)
El exportador prepara los documentos necesarios previos al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, según corresponda.
El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda
El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal

Fuente: MINCETUR - 2016

Proceso de Entrega de Contenedor Vacío

La entrega del contenedor vacío al transportista se acredita mediante un EIR (Equipment Interchange Receipt). Con este documento, el transportista se dirige a la salida del terminal (control gate). En el referido documento se describe el estado del contenedor para limitar la responsabilidad del depósito en caso se produjesen daños o desperfectos posteriores del mismo (En algunos terminales, existe un ticket de salida denominado Empty Gate Out, que sirve de autorización de salida para el transportista).

A continuación el contenedor es trasladado al lugar designado por el exportador para su llenado. Cabe precisar, que cuando se dispone de la carga del contenedor el transportista terrestre emite la Guía de Remisión y el exportador emite una Guía del Remitente. Los depósitos temporales son los responsables del traslado y entrega de los contenedores a la compañía transportista en la zona de embarque, debiéndose verificarse previamente el cumplimiento de las obligaciones aduaneras. Cuando el reconocimiento físico se efectúa en los locales del exportador o en los designados por éste, el responsable es el despachador de aduanas.

Cuadro 7. Detalle de Actividades incluidas en Fase de Entrega de Contenedor Vacío o Gate-out (Exportaciones)

Detalle de Actividades incluidas en Fase de Entrega de Contenedor Vacío o Gate-out (Exportaciones)
Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.
Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.
El exportador entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.

Fuente: MINCETUR - 2016

Proceso de Numeración- Canal

El exportador o agente de aduanas o despachador aduanero “transmite por vía electrónica a la intendencia de Aduana de despacho la información de los datos provisionales contenida en la DAM, utilizando la clave electrónica que le ha sido asignada”. El Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGAD) genera automáticamente el número correspondiente de la DAM; para ello el SIGAD valida entre otros datos: el RUC, la razón social, los datos de la información transmitida por el despachador de aduana (subpartida nacional, descripción de la mercancía, código del país del destino final, código del almacén, nombre y consignatario de la mercancía) y en caso de mercancías de exportación restringida que requieran autorización de las autoridades competentes, los datos relativos a la autorización definitiva emitida por dichas instituciones.

La conformidad otorgada por el SIGAD mediante el número generado es transmitida por el mismo medio al despachador de aduana, quien procede a imprimir la DAM.

Cuando el transportista terrestre ingresa al depósito temporal entrega el Booking, la guía de remisión del transportista y guía de remisión remitente o exportador. Una vez desembarcado el contenedor en el terminal, en paralelo el exportador o agente de aduanas entrega la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) provisional al depósito temporal. El depósito temporal comunica electrónicamente a la aduana el ingreso de las mercancías a sus recintos en término de (02) dos horas computadas a partir del término de la recepción. El depósito temporal emite la guía de ingreso y refrenda la DAM en señal de recepción de la mercancía, a su vez verifica el EIR (inspección externa del contenedor). Posteriormente, el transportista terrestre entrega el EIR al exportador, agente de aduanas o agente de carga como comprobante que ha realizado el transporte para el que había sido contratado.

Si la carga es suelta, el depósito temporal emite la Guía de Ingreso en señal de recepción de la mercancía. En ese sentido, el depósito temporal requiere a su depósito de contenedores, el traslado del contenedor vacío asignado para el llenado (contenedores FCL) o consolidado (contenedores LCL) de la carga. El depósito temporal procede a realizar el llenado o consolidado de la carga según las características de la carga y requerimientos del exportador, una vez que cuente con las certificaciones respectivas según las características de la carga. El depósito temporal estará en la disposición de iniciar la operatividad del embarque únicamente cuando cuente con la DAM y las certificaciones respectivas.

Cuadro 8. Detalle de Actividades incluidas en Fase Numeración-Canal (Exportaciones)

Detalle de Actividades incluidas en Fase Numeración-Canal (Exportaciones)
El agente de aduana transmite la DAM provisional
El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM
El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Depósito Temporal (expo indirecta) o al Terminal Portuario (expo directa)
El depósito temporal (o el terminal portuario en caso de expo directa) comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).
SUNAT responde al Depósito Temporal el canal de control asignado
El contenedor pasa a un canal de control
Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Depósito Temporal (expo indirecta) o al Terminal Portuario (expo directa)
Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.

Fuente: MINCETUR – 2016

Proceso de Inspecciones

En cuanto a la gestión de riesgo de las exportaciones, lo que busca el país es intervenir al mínimo en el proceso de movimiento de la carga, de manera tal que no se incrementan los costos de la mercancía y no se le resta competitividad a los bienes producidos en el Perú. En este sentido sólo se trabajan con dos canales de control “naranja (embarque autorizado)” y “rojo (con reconocimiento físico)”.

La entidad que lidera los procesos de exportación en el Perú es SENASA. Esta es la entidad encargada de liderar los procesos de inspección que solicitan los empresarios exportadores conforme a las exigencias de los países de destino de la carga. La carga agroindustrial debe venir siempre acompañada de un certificado sanitario y uno de inspección a la salida de puerto de origen de la misma. Complementando lo anterior, el mandato legal de las entidades anteriormente mencionadas establece que el 100% de la carga que las mismas controlan deber ser inspeccionada al recibir su permiso de exportación.

Finalmente, existen de manera excepcional instancias en las cuales la SUNAT interviene la carga que está siendo exportada y lleva a cabo una inspección física de la misma. Las declaraciones de aduanas son sometidas a un sistema de riesgo, que tiene

dos posibles resultados, de acuerdo los criterios mencionados antes, rojo o naranja. El 8% de la carga que se exporta del Perú es inspeccionada de manera física por parte de la entidad y el 92% restante se considera procesada a través del canal naranja, es decir, queda expedita para su embarque. Las inspecciones pueden efectuarse en cualquier momento del proceso desde el transporte de las cargas, en los depósitos temporales portuarios o extra-portuarios, e incluso pueden efectuar intervenciones en la propia nave, en puerto o en navegación en aguas nacionales. Para éste último caso, se efectúan acciones coordinadas con la DICAPI de la Marina de Guerra entidad que tiene facultades de “policía marítima”.

La inspección sanitaria de carga, en el caso de las exportaciones, son solicitadas por el empresario interesado en obtener el Certificado de Inspección Sanitaria como soporte a la operación de comercio exterior. El agendamiento de las inspecciones se lleva a cabo directamente con la entidad o por medio del uso de la Ventanilla Única de Comercio Exterior - VUCE. Las inspecciones de carga se pueden llevar a cabo en los predios del empresario (si SENASA ha autorizado esto previamente), o en el puerto mismo. SENASA tiene un mandato legal que establece que la entidad está en la obligación de inspeccionar el 100% de la carga que es de su competencia en procesos de exportación.

Cuadro 9. Detalle de Actividades incluidas en Fase Inspecciones (Exportaciones)

Detalle de Actividades incluidas en Fase Inspecciones (Exportaciones)
Reconocimiento físico de aduanas en canal rojo usualmente en la zona designada dentro del Terminal Portuario
Reconocimiento físico de SENASA usualmente en las instalaciones del exportador

Fuente: MINCETUR - 2016

Proceso de Embarque

El depósito temporal solicita al administrador portuario la autorización de embarque adjuntando la documentación aduanera respectiva; el personal de la nave revisa y valida los datos y sellos de la documentación, y si es conforme procede a registrar, generar e imprimir la autorización de embarque directo. El depósito temporal

coordina el traslado de la mercancía al terminal portuario, en sus propias unidades o contrata a transportistas. El agente de aduanas o directamente el consignatario se dirige a oficiales de aduana con la guía de remisión y demás documentación aduanera para ser validada y registrada en sistema y de encontrarla conforme sella la documentación autorizando su embarque. El embarcador solicita en el área de revisores del Administrador portuario, la habilitación de la autorización de embarque, entregando para ello la relación adjunta de contenedores a embarcar. Una vez habilitada la autorización de embarque, por cada ingreso de contenedor se sella la guía de remisión, controlando el ingreso según la relación adjunta de contenedores. Se pueden presentar dos modalidades de control: de una pesada (mercancía proveniente de un depósito temporal) y dos pesados (mercancía proveniente del local exportador).

Para realizar el embarque de la mercancías se requiere coordinar con Aduanas y el administrador del terminal portuario del Callao; en dicha operatividad se puede realizar o no un pre-staking (posicionamiento del contenedor en el muelle por un tiempo máximo de 8 horas). El agente marítimo suministra al capitán o al primer oficial de la nave la lista de confrontación (Tally List) y el plano de estiba. De estos documentos también reciben copia la línea naviera, Administrador Portuario y DICAPI. El agente marítimo ordena cargar el contenedor en la nave correspondiente y lo estiba en el espacio reservado y asignado previamente. El capitán o el primer oficial de abordaje acusan el recibo del cargamento en la nave a través de la entrega del recibo de embarque. En algunos casos este documento puede ser sustituido por una lista de embarque de contenedores (CAL: Container Announcement List) firmada y sellada por el capitán. En él se insertan las observaciones pertinentes en el caso de aparente mal orden o condición de la mercancía en el momento de embarque.

El agente naviero elabora y firma el conocimiento de embarque (Bill of Lading) para acreditar que las mercancías se han recibido a bordo de la nave, que existe un contrato de transporte y que el cargamento descrito pertenece al legítimo tenedor del documento al que deberá ser entregado en el puerto de destino. El documento es emitido en juegos originales, normalmente 2 ó 3, y cualquiera de ellos acredita la posesión de la mercancía. El agente marítimo emite el Manifiesto de carga, siendo el encargado de informar a la aduana, al Administrador Portuario y DICAPI que la mercancía embarcada va abandonar el territorio aduanero. Normalmente se confecciona un

manifiesto de carga por cada uno de los destinos de carga y se hace a partir de los datos contenidos en el conocimiento de embarque. El manifiesto de carga se trata de un documento de carácter interno entre agentes en el que se recopila toda la carga por Conocimiento de Embarque y clasificada por destinos en el que se incluyen datos económicos. Se emite cuando la mercancía ha sido cargada en la nave y se transmite vía EDI o correo electrónico.

Cuadro 10. Detalle de Actividades incluidas en Fase Embarque y Consolidación (Exportaciones)

Detalle de Actividades incluidas en Fase Embarque y Consolidación (Exportaciones)
Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana.
El transportista traslada el contenedor lleno al depósito temporal y entrega el booking.
El transportista traslada el contenedor lleno al terminal portuario y entrega el booking
El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.
El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o periodo de apilamiento de mercancía, libre de costo en el puerto.
Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.
Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.
Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificara físicamente las condiciones del contenedor y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregara una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.
El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el embarque de la mercancía.
Se procede el inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.

Fuente: MINCETUR - 2016

2.2.2.1.5. Tiempos enfrentados en la exportación.

Para caracterizar los tiempos de exportación se analizaron las dos modalidades de exportación, la exportación directa (sin el uso de depósitos temporales) y la exportación indirecta (con uso de depósitos temporales), el tiempo operativo de la carga desde su llegada a puerto hasta embarque podría variar significativamente para ambos. La gran diferencia entre las modalidades de exportación analizadas está en el uso de los depósitos temporales. En el caso de modalidad directa, no es necesario que una mercancía ingrese a un depósito temporal, mientras que en el caso de la modalidad indirecta existe uso y participación de los depósitos temporales en el proceso. Por tanto, la gran diferencia en tiempo es directamente atribuida a la transferencia del contenedor al depósito temporal.

Para cada una de las modalidades se cuantifica separadamente los efectos de que se asignen diferentes canales aduaneros, y se simulan las distintas combinaciones. Dada la multiplicidad de opciones en cada una de las combinaciones, para reducir el número de escenarios se asumió que no se presentan incidentes durante las inspecciones y que todos los contenedores son llenos (FCL) y pertenecen a un solo consignatario. En la medición de los tiempos se excluye el tiempo que tarda la carga en llegar a la zona que ha sido designada por el consignatario de la carga para su recepción a manera de hacer los tiempos simulados comparables.

La cuantificación de los tiempos se realiza agregando para cada combinación “modalidad de exportación-canal de riesgo” los tiempos partiendo de los tiempos de las actividades individuales lo más desagregadas posible, ordenadas de acuerdo a secuencia, y agrupadas de acuerdo a simultaneidad. Las actividades fueron determinadas en consistencia con los procesos de exportación involucrados. Para efectos del análisis, los tiempos son agrupados de acuerdo a los 5 procesos de identificados para la exportación; proceso preparatorio, numeración-canal, entrega de contenedor vacío, inspecciones y embarque. También se agregaron los tiempos de acuerdo a los 8 agentes posibles a quien se le atribuye el tiempo de cada actividad, es decir, agente de aduanas, agente marítimo, depósito temporal, importador, inspector, operador portuario,

transportista y SUNAT-aduanas. Las clasificaciones por proceso y actor se hicieron tanto para la exportación directa como la exportación indirecta.

Tabla 1. Resumen del Número de Actividades por Fase y tipo de Despacho (número de actividades)

	PREPARATORIA	ENTREGA DE CONT. VACIOS	NUMERACION - CANAL	INSPECCIONES	EMBARQUE	TOTAL DE N° DE ACTIVIDADES
EXPO. DIRECTA	3	3	8	1	9	24
EXPO. INDIRECTA	3	3	8	2	9	24

Fuente: MINCETUR - 2016



Cuadro 11. Cuadro 11. Exportación Directa (sin depósito Temporal) – Secuencia de Actividades y Agrupación por Fases

Exportación Directa (sin Depósito Temporal) Actividades Ordenadas en Secuencia y Simultaneidad	Responsable	Fase				05 Embarque y Consolidación
		01 Preparatoria	02 GateOut	03 Numeracion-Canal	04 Inspecciones	
01 El exportador prepara los documentos necesarios previo al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, respectivas	Exportador	X				
02 El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda	Exportador	X				
03 El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal	Exportador	X				
04 El agente de aduana transmite la DAM provisional	Agente de Aduana			X		
05 El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM	SUNAT			X		
06 Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.	Agente de Aduana		X			
07 El transportista recoge y traslada el contenedor en el Depósito de Vacíos y recibe un recibo por intercambio de equipos	Transportista		X			
08 El exportador entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.	Exportador		X			
09 Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana	Exportador					X
10 El transportista traslada el contenedor lleno al terminal portuario y entrega el booking.	Transportista					X
11 El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Terminal Portuario	Agente de Aduana			X		
12 El terminal portuario comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).	Operador Portuario			X		
13 SUNAT responde al Terminal Portuario el canal de control asignado	SUNAT			X		
14 El contenedor pasa a un canal de control	SUNAT			X		
14.1 Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Terminal Portuario.	SUNAT			X		
14.2 Las DAMs asignadas al canal rojo, requerirán un reconocimiento físico, usualmente en la zona designada dentro del Terminal Portuario, puede tomar un día	SUNAT				X	
15 Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.	Agente de Aduana			X		
16 El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.	Deposito Temporal					X
17 El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o período de spilmiento de mercancía, libre de costo en el puerto.	Agente de Aduana					X
18 Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.	Transportista					X
19 Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.	Operador Portuario					X
20 Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificara físicamente las condiciones del contenedora y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregara una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.	Operador Portuario					X
21 El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el embarque de la mercancía.	Agente de Aduana					X
22 Se procede el inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.	Operador Portuario					X

Fuente: MINCETUR - 2016

Cuadro 12. Exportación Indirecta (con Depósito Temporal) – Secuencia de Actividades y Agrupación por Fases

Exportación Indirecta (con Depósito Temporal) Actividades Ordenadas en Secuencia y Simultaneidad	Responsable	Fase				05 Embarque y Consolidación	
		01 Preparatoria	02 GateOut	03 Numeración-Canal	04 Inspecciones		
01 El exportador prepara los documentos necesarios previo al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, respectivas	Exportador	X					
02 El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda	Exportador	X					
03 El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal	Exportador	X					
04 El agente de aduana transmite la DAM provisional	Agente de Aduana			X			
05 El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM	SUNAT			X			
06 Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.	Agente de Aduana		X				
07 El transportista recoge y traslada el contenedor en el Depósito de Vacíos y recibe un recibo por intercambio de equipos	Transportista		X				
08 El exportador entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.	Exportador		X				
09 Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana	Exportador						X
10 El transportista traslada el contenedor lleno al depósito temporal y entrega el booking.	Transportista						X
11 El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Depósito Temporal	Agente de Aduana			X			
12 El depósito temporal comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).	Operador Portuario			X			
13 SUNAT responde al Depósito Temporal el canal de control asignado	SUNAT			X			
14 El contenedor pasa a un canal de control	SUNAT			X			
14.1 Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Depósito Temporal (expo indirecta).	SUNAT			X			
14.2 Las DAMs asignadas al canal rojo, requerirán un reconocimiento físico, usualmente en la zona designada dentro del Depósito Temporal, puede tomar un día	SUNAT				X		
15 Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.	Agente de Aduana			X			
16 El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.	Deposito Temporal						X
17 El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o periodo de spillamiento de mercancía, libre de costo en el puerto.	Agente de Aduana						X
18 Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.	Transportista						X
19 Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.	Operador Portuario						X
20 Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificara físicamente las condiciones del contenedora y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregara una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.	Deposito Temporal						X
21 El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el em	Agente de Aduana						X
22 Se procede el inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.	Operador Portuario						X

Fuente: MINCETUR - 2016

2.2.2.1.5.1. Comparaciones de Tiempos y Demoras entre la Exportación Directa y la Indirecta.

La exportación sin depósito temporal toma en condiciones ideales 1.15 días en ser completado, mientras que con depósito temporal toma 1.19 días, por tanto, de no haber retrasos, el exportador debería serle indiferente usar o no depósitos temporales. La pequeña diferencia se debe a un pequeño aumento de los tiempos de embarque cuando hay que transferir la mercancía desde los depósitos temporales (Primera columna de Tabla N° 2).

Cuando se esperan fallas o retrasos en los procesos, la presencia de los depósitos temporales magnifica los retrasos particularmente en lo que se refiere a la fase de inspecciones cuyos retrasos pudieran hasta cuadruplicar los tiempos de esa fase (incremento del 500%) y más que duplicar los tiempos de embarque (Tercera columna de Tabla N° 2).

Tabla 2. Rangos de Tiempos Agregados Modalidad de Exportación Sin Depósito Temporal

	Escenario	Escenario	Variación de Tiempos (% sobre escenario eficiente)
	Base	Pesimista	
	(Días)		
Preparatoria	0.08	0.13	50%
Entrega Contenedores Vacíos	0.15	0.26	81%
Numeración-Canal	0.10	0.24	134%
Inspecciones	0.33	1.00	200%
Embarque	0.49	1.47	201%
TOTAL	1.15	3.10	169%

Fuente: Elaboración Banco Mundial

Tabla 3. Rangos de Tiempos Agregados Modalidad de Exportación Sin Depósito Temporal

	Escenario	Escenario	Variación de Tiempos (% sobre escenario base)
	Base	Pesimista	
	(Días)		
Preparatoria	0.08	0.13	50%
Entrega Contenedores Vacíos	0.15	0.26	81%
Numeración-Canal	0.10	0.24	134%
Inspecciones	0.33	2.00	500%
Embarque	0.53	1.81	240%
TOTAL	1.19	4.43	271%

Fuente: Elaboración Banco Mundial

2.2.2.1.5.2. Atribución de Tiempos Promedio por Actor y Fase

En la exportación directa, el embarque, con 46% del tiempo total, y las inspecciones, con 31% del tiempo total son las actividades que generan más tiempos en el proceso de exportación. El llenado del contenedor es tal vez lo que más tarda en los procesos de exportación, seguido de las inspecciones en el caso que la carga sea enviada a canal rojo. El tiempo requerido por SUNAT es significativo (36% del total de tiempos sin DT, y 45% con DT). (Ver Tabla N° 4 y 5).

Tabla 4. Tiempos Promedios de Exportación por Fase y Agente (días).
Directa sin depósito temporal

Responsable	Preparatoria	Entrega	Numeración-	Inspecciones	Embarque	Total	Composición (%)
		Contenedores Vacío	Canal				
Agente de Aduana		0.02	0.06		0.03	0.11	5%
Deposito Temporal					-	-	0%
Operador Portuario			0.02		0.01	0.03	1%
SUNAT/SENASA/SANIPES			0.09	0.65		0.74	36%
Transportista		0.17			0.26	0.43	21%
Exportador	0.10	0.02			0.65	0.77	37%
Total	0.10	0.20	0.17	0.65	0.96	2.08	100%
Composición (%)	5%	10%	8%	31%	46%	100%	

Fuente: Elaboración Banco Mundial

Tabla 5. Tiempos Promedios de Exportación por Fase y Agente (días).
Indirecta con depósito temporal

Responsable	Preparatoria	Entrega Contenedores Vacío	Numeración- Canal	Inspecciones	Embarque	Total	Composición (%)
Agente de Aduana		0.02	0.06		0.03	0.11	4%
Deposito Temporal					0.19	0.19	7%
Operador Portuario			0.02		0.01	0.03	1%
SUNAT/SENASA/SANIPES			0.09	1.15		1.24	45%
Transportista		0.17			0.26	0.43	16%
Exportador	0.10	0.02			0.65	0.77	28%
Total	0.10	0.20	0.17	1.15	1.14	2.77	100%
Composición (%)	4%	7%	6%	42%	41%	100%	

Fuente: Elaboración Banco Mundial

2.2.2.1.6. Exportación Directa (sin Depósito Temporal) por Canal de Riesgo.

El impacto en tiempos de que la mercancía vaya por el canal rojo se ubica entre 37% para el escenario base hasta 46% de tiempo adicional cuando ocurren los máximos retrasos posibles (ver tabla N° 6 y 7). La variabilidad entre el escenario sin retraso y aquel con máximos retrasos en todos los canales no es muy marcada con máximo una duplicación de los tiempos.

Tabla 6. Tiempos de Exportación – Sin Depósito Temporal por Canal de Riesgo.
Escenario base Sin Retrasos

	Escenario Base (sin retrasos)		
	Canal de Control		Tiempo Adicional
	Naranja	Rojo	Rojo (% sobre tiempo en canal naranja)
	(días)		
Preparatoria	0.08	0.08	0%
Entrega Contenedores Vacío	0.15	0.15	0%
Numeración-Canal	0.10	0.07	-28%
Inspecciones	0.00	0.33	---
Embarque	0.49	0.49	0%
TOTAL	0.82	1.12	37%

Fuente: Elaboración Banco Mundial

Tabla 7. Tiempos de Exportación – Sin Depósito Temporal por Canal de Riesgo.
Escenario Pesimista (Máximos retrasos)

	Escenario Pesimista (máximos retrasos)		
	Canal de Control		Tiempo Adicional
	Naranja	Rojo	Rojo
	(días)		(% sobre tiempo en canal naranja)
Preparatoria	0.13	0.13	0%
Entrega Contenedores Vacío	0.26	0.26	0%
Numeración-Canal	0.24	0.19	-18%
Inspecciones	0.00	1.00	---
Embarque	1.47	1.47	0%
TOTAL	2.10	3.06	46%

Fuente: Elaboración Banco Mundial

2.2.2.1.7. Exportación Indirecta (con Depósito Temporal) por Canal de Riesgo.

El gran incremento de tiempos entre el canal naranja y el rojo, es el tiempo que toma la inspección física, que añade 0.33 días en el caso de no retrasos y hasta casi dos días en el caso de que las inspecciones entren en retrasos. Interesantemente los tiempos en la fase de numeración son menores en el canal rojo que en el naranja debido a que en el canal naranja se incluye asignación de canal más la entrega de la documentación.

Tabla 8. Tiempos de Exportación – Con Depósito Temporal por Canal de Riesgo.
Escenario Base sin Retrasos

	Escenario Base (sin retrasos)		
	Canal de Control		Tiempo Adicional
	Naranja	Rojo	Rojo
	(días)		(% sobre tiempo en canal naranja)
Preparatoria	0.08	0.08	0%
Entrega Contenedores Vacío	0.15	0.15	0%
Numeración-Canal	0.10	0.07	-28%
Inspecciones	0.00	0.33	infinito
Embarque	0.53	0.53	0
TOTAL	0.86	1.17	36%

Fuente: Elaboración Banco Mundial

Tabla 9. Tiempos de Exportación – Con Depósito Temporal por Canal de Riesgo.
Escenario Pesimista (Máximos retrasos)

	Escenario Pesimista (máximos retrasos)		
	Canal de Control		Tiempo Adicional
	Naranja	Rojo	Rojo
	(días)		(% sobre tiempo en canal naranja)
Preparatoria	0.13	0.13	0%
Entrega Contenedores Vacío	0.26	0.26	0%
Numeración-Canal	0.24	0.19	-18%
Inspecciones	0.00	2.00	infinito
Embarque	1.81	1.81	0
TOTAL	2.43	4.39	81%

Fuente: Elaboración Banco Mundial

2.2.2.1.8. Costos enfrentados en la exportación

Depósitos Temporales

Los Depósitos Temporales (DTs), también conocidos como terminales de almacenamiento extraportuarios, son almacenes destinados a depositar la carga transportada que se va embarcar por vía marítima. Son considerados para todos los efectos como una extensión de la zona primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen, y por tanto en ella se puede recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes aduaneros que establece la Ley General de Aduanas.

Los DTs ofrecen servicios en dos grandes categorías, aquéllos que se incluyen en los que se conoce como el servicio integral de exportación (depósito temporal de contenedores cargados), y servicios *adicionales*. Con el servicio integral, los DTs reciben y almacenan los contenedores que pertenecen a la línea naviera con la que usualmente tienen convenios. Dicho contenedor queda bajo su cargo hasta el posterior traslado al puerto para su embarque.

Tabla 10. Comparativo de Servicios Integrados de Depósitos Temporales a Noviembre

Servicios que Incluye Servicio Integrado:	Neptuni a Callao	Neptuni a Paíta	Tramarsa	Licsa	Alconsa Callao	Alconsa Paíta	Imupesa Callao	Ransa Callao	Unimar Callao	Unimar Paíta
Embarque	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Manipuleo (movilización)	0	0	1	0	1	2	0	2	1	0
Tacción	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Almacenaje	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Gastos Administrativos	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Pesaje / Repesaje	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Inspección de Precintos y Daños	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Uso de Muelle	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Verificación de Temperaturas	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Conexión y Desconexión de Energía	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Monitoreo y Registro	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Tarifa dpw 20'	313	210	306	275	319	186	223	180	198	115
Tarifa APM 20'	286		286	260	279		253	160	178	
Tarifa DPW 40'	375	280	366	325	399	245	290	217	257	115
Tarifa APM 40'	366		346	315	349		325	197	236	

Fuente: (Tramarsa, 2015); (Neptunia, 2016); (Licsa, 2016); (Imupesa, 2016) y (Ransa, 2016). Elaboración Banco Mundial.

Nota: **1** indica que la actividad es parte del servicio integral, **0** indica que no está incluida, **2** indica que está incluido como servicio integral y también se lista como servicio adicional.

Como parte del servicio integral, el depósito temporal cobra un precio que incluye el pago de las tarifas por el servicio estándar que prestan los operadores portuarios por actividades de embarque. Los servicios individualizados prestados por los depósitos temporales e incluidos en el precio del servicio integrado varían de depósito temporal a depósito temporal. En promedio, casi común a todos los depósitos temporales, el precio por el servicio integral incluye como cargos por servicios prestados por tres actividades básicas: tracción al terminal portuario, manipuleo para colocar el contenedor en el camión (o viceversa) y en algunos casos, gastos administrativos. Sin embargo, exactamente lo que se considera parte del servicio estándar varía notablemente

de depósito temporal a depósito temporal. Algunos, por ejemplo, incluyen el servicio de almacenaje y otros no.

Tabla 11. Servicios Adicionales de Depósitos Temporales a Noviembre 2015

Servicios Adicionales	Neptunia Callao	Neptunia Paita	Tramarsa	Licsa	Alconsa Callao	Alconsa Paita	Imupesa Callao	Ransa Callao	Unimar Callao	Unimar Paita
Manipuleo (movilización)	55	55	45	35		56	72	42	47	47
Tracción						55	95	70	70	70
Almacenaje							13			
Pesaje / repesaje			50							
Inspección de Precintos y Daños			5				13			
Gastos Administrativos			15		20	20	9		7	7
Uso de Muelle										
Verificación de Temperaturas										
Conexión y Desconexión de Energía	96	75	65	60		73	78	65	84	84
Monitoreo y Registro	13	13	15					20		
Recepción de Reefer			99						109	109
Manipuleo de Gen Set			25							
Alquiler de Gensets					107					
Servicios Adicionales Totales	55	55	115	35	20	131	202	112	124	124
Servicios Adicionales Reefer Totales	164	143	319	95	127	204	280	197	317	317

Fuente: (Tramarsa, 2015); (Neptunia, 2016); (Licsa, 2016); (Imupesa, 2016) y (Ransa, 2016). Elaboración Banco Mundial.

Depósitos De Vacíos

Los ingresos de los terminales extra portuarios se completan con la facturación que realizan por la entrega o recepción de los contenedores vacíos. Existe una relación entre las líneas navieras y los depósitos temporales. Para el servicio de depósito vacío cada depósito temporal almacena y asigna de manera exclusiva los contenedores vacíos de una línea naviera determinada, previa negociación y acuerdo entre la línea naviera y el depósito temporal. Por esta razón, los depósitos temporales tienen como clientes principales a las líneas navieras y sólo trabajan con un solo terminal. La naviera le indica al exportador en que depósito temporal tiene que recoger el contenedor vacío. De esta forma,

el contenedor vacío es la variable clave en la vinculación que existe entre líneas navieras y los depósitos temporales.

El manejo de los contenedores vacíos genera costos para el consignatario: los *gate out*. En los últimos 10 años, dichos costos de *gate out*, se han duplicado en promedio. Por ejemplo en el caso de Tramarsa, el costo del *gate out* para un contenedor de 20 pies seco en el año 2005 era de USD 57, posteriormente en el año 2010, alcanzó el nivel de USD 122 y finalmente, este año está en USD 131. Similar situación se da en el caso de Neptunia, en el año 2005, la tarifa por *gate out* para un contenedor de 20 pies seco era de USD 38, en el año 2010 subió a USD 122 y en el 2015, se mantiene cerca a los niveles del 2010.

Tabla 12. Costos de Gate Out y Gate In en Depósitos Temporales a Noviembre 2015 (US\$/contenedor)

	Tramarsa Callao	Neptunia Callao				Licsa Callao	Alconsa Callao				Imupesa Callao						RANSA- Callao		
		MOL	CSCL	PIL	APL		Maersk	Hanjin	Hapag Lloyd	APL	CCNI	EMC	Hanjin	Hyundai	K Line	Trinity	Wan Hai	Inter.	
Gate Out																			
Contenedor 20 pies vacío	131	120	120	120	125	128	137	130	130	135	135	120	130	82	101	81	65	77	95
Contenedor 40 pies vacío	131	120	120	120	125	128	137	130	130	135	135	120	130	82	117	81	68	77	95
Contenedor 40 Reefer Vacío	131	125	125	125	125	148	137	130	130	135				120	81	74	81	95	

Fuente: (Tramarsa, 2015); (Neptunia, 2016); (Licsa, 2016); (Imupesa, 2016) y (Ransa, 2016).
Elaboración Banco Mundial

Líneas Navieras

Las líneas navieras son personas que por sí (o por medio de otra que actúe en su nombre o representación) celebran un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. En la actualidad los Terminales Portuarios de Callao reciben diferentes navieras.

Cuadro 13. Líneas Navieras por Terminales Portuarios

DPW (Callao)	APMT (Callao)
CCNI	Maersk
Hapag Lloyd Corporation	CCNI
Mediterranean Shipping Company	Mediterranean Shipping Company
Cosco Container Lines	Cosco Container Lines
Hamburg Sud Liner Services	Nippon Yusei Kaisha
Kawasaki Kisen Kaishu	CSVA
Nippon Yusei Kaisha	Mitsui OSK Lines
CSVA	Evergreen
Evergreen	CMA CMG
Mitsui OSK Lines	Seaboard Marine
CMA CMG	Pacific International Lines
Hyundai Merchant Marine	Interocean
APL Line	Trinity
Kien Hung Shipping	Wallenius Wilhelmsen Logistics
Dole Ocean Cargo Express	Wan Hai Lines
Seatrade Middle East Maritime	

Fuente: Elaboración Banco Mundial basado en entrevistas con DPW, APMT, TPE.

Los fletes constituyen la compensación pagada a las líneas navieras por el transporte de mercancías de un puerto a otro, según las condiciones estipuladas en el conocimiento de embarque (B/L), en los servicios regulares de línea y en la póliza de fletamento³(C/P) en el servicio arrendado. Los servicios se contratan por medio de intermediarios llamados agentes marítimos, que representan a las compañías navieras en los distintos puertos. La modalidad de contratación del flete (FOB, CIF) y las cotizaciones de los fletes marítimos en punto de origen y destino, dependerá de los arreglos específicos entre las partes. Lo que sí es común a todos los fletes es su estructura en la cual en general se establece una tarifa o flete básico, recargos y descuentos.

Flete Básico

Representa el pago por el cliente por concepto de fletes que se liquidan sobre la base del peso o volumen (el que sea mayor) y la unidad comercial (por ejemplo, por contenedor). Las conferencias navieras formulan las tarifas de flete básico después de evaluar aspectos tales como ruta, para tomar en cuenta distancia y las características particulares de los puertos origen-destino, de recalaje, etc.; tipo de producto, usando una de entre 20 y 100 distintas posiciones establecidas por las conferencias navieras para clasificar los

productos por sus características; tipo de servicio, y otros elementos varios tales como el valor comercial, tipo de embalaje, y tipo de estiba.

Recargos

Son componentes variables que se incluyen en el flete para corregir por efectos eventuales y contextuales que pueden afectar el costo de transporte marítimo. Los recargos más comunes son factores de ajuste monetario (CAF) cuando hay riesgos de diferencial cambiario, y ajuste por costo del crudo (BAF) introducido después de la crisis del petróleo (1973) para mitigar las fluctuaciones de los precios del petróleo que impactan el costo del combustible. Otros recargos que han sido utilizados incluyen aquellos que se originan en el peligro de guerra (riesgo de guerra), por manipuleos especiales (manipuleo), etc.

Descuentos

Este ítem se refiere a descuentos, consistentes en reembolsos por lealtad de los exportadores, al uso del servicio que presta una determinada conferencia naviera de línea por un cierto periodo de tiempo o el transporte de una determinada cantidad de mercancía.

Los cargos de flete, tienden también a incluir un importe fijo que los Navieros cobran los clientes (Embarcadores/Receptores) en concepto de manipulación de la mercancía en el Terminal Portuario. Ese importe es generalmente conocido como **Terminal Handling Charge** (THC por sus siglas en inglés). Cada naviero determina libremente el importe a cobrar, salvo que dicho Naviero forme parte de una conferencia.

Cuadro 14. Fletes Marítimos para Productos de Exportación Seleccionados a Noviembre 2015 (US\$/Contenedor)

LINEA NAVIERA	CMA CGM	
PRODUCTO	CAFÉ SIN TOSTAR/ SIN DESCAFEINAR	
PUERTO ORIGEN	CALLAO	
PUERTO DESTINO	HAMBURGO	
DISTANCIA	11937.59	
	CONTENEDO	CONTENEDO
	R 20'	R 40'
FLETE TOTAL	1530	2400
Flete Básico	1200	2000
BAF		
THC destino	215	215
THC Origen	40	60
Low sulfur surcharge	50	100
Ocean carrier inti		
ship & port	12	12

Fuente: (CMA-CGM, 2015)

Hay un aspecto que es particularmente relevante en la estructura de los fletes y que amerita una consideración separada: los cargos por THC.

En la mayoría de fletes, existe el cobro del THC en puerto de origen y de destino.

Por consiguiente, y en aplicación estricta del concepto de THC, los dueños de la carga ya estarían pagando la operación de embarque (o desembarque) del contenedor en el flete. La práctica internacional es que, a menos que se especifique explícitamente en el contrato, bajo una exportación FOB el exportador paga el THC de origen y el importador es responsable del THC en destino. La gran mayoría de las exportaciones en el Perú se hacen en modalidad FOB. De esta forma, el exportador peruano deja el contenedor en la grúa y de ese momento el importador se hace responsable de la carga. Las actividades de manejo de la carga en puerto —es decir la mayoría de los cargos por las actividades incluidas en el THC— son de hecho cobradas al exportador a través del pago de la tarifa del servicio estándar en el puerto de origen sea éste Callao.

Generalmente, el importe del THC se fija analizando los costos portuarios de los diversos servicios/operaciones que el Naviero quiere incorporar en el concepto de THC. Por ello, no existe una norma fija que indique qué

servicio u operación están incluidos en este concepto. En general el THC involucra: carga de contenedor vacío sobre el vehículo (Entrega Vacío), descarga del contenedor lleno en el terminal portuario (Recepción Lleno) y desde cualquier punto de la Terminal Portuario, hasta su estibado en el buque (Carga).

De esta forma, el THC no es un recargo sobre el valor del flete marítimo, sino que financia diferentes actividades en el interior del puerto, de hecho el THC es definido por las líneas navieras como cargos adicionales, no como recargo. Los cargos por concepto de THC están asociados con un incremento en los costos de las líneas asociados con la operación de mover contenedores, es decir, se trata de un “adicional” al servicio que es provisto por las líneas. El THC debe cubrir desde la entrega del contenedor vacío (o viceversa) hasta todos los pasos necesarios para embarcar (o desembarcar) el contenedor lleno, incluyendo los días de almacenamiento. A efectos ilustrativos se presenta el caso de las navieras CSAV, Hamburg Suv y CMA-CGM. Los THC de CSAV, Hamburg Suv son \$75 y \$90 respectivamente, y no diferencian por puerto o tipo de contenedor. Los THC CMA-CGM son \$40 (contenedor 20’) y \$60 (contenedor 40’).

Agentes Marítimos

Un agente marítimo (agente portuario) es una persona jurídica constituida en el país conforme a ley, que representa al capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque en el puerto de la República donde este arribe”. El agente marítimo puede cumplir por cuenta o delegación del capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque o agente general, entre otras actividades, las operaciones de recepción y despacho de buques, trámites para el movimiento de carga, operaciones portuarias conexas a las anteriores, emitir, firmar y cancelar, por cuenta y en nombre de su principal, los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes, y otros servicios que este último le encomiende. El agente marítimo puede ser designado por el propietario, armador, fletador u operador de un buque o por el agente general.

Las agencias marítimas cobran a los usuarios exportadores o importadores por dos conceptos principalmente que constituyen lo que se denomina servicios estándar:

Box Fee, que es el servicio que incluye el procesamiento y control documental de la información del contenedor y supervisión de la transmisión de información a la aduana de la nota de tarja. Incluye la verificación de precintos de línea. El cobro aplica también a la agencia de carga en caso de consolidados, y

Doc Fee, que es la gestión administrativa y electrónica para cumplir con la transmisión ante la SUNAT, dentro de los plazos establecidos. Incluye servicio de atención a los agentes de aduanas y/o agentes de carga para verificación de los documentos.

En promedio, de acuerdo con la información publicada en Callao Online los agentes marítimos cobran al dueño de la carga por los servicios estándares en el orden de \$184 por contenedor lleno de 20 pies y \$199 por contenedor lleno de 40 pies. Para hacer comparativas las tarifas del Doc Fee se asume que cada contenedor tiene un solo B/L.

Tabla 13. Cargos Promedio del Agente Marítimo por Contenedor Lleno a Noviembre del 2015 (USD/ Contenedor o BL)

	20 Pies	40 Pies	Reefer 40
Doc Fee	65	80	80
Box Fee	115	115	115
Gastos Administrativos	4	4	4
Total	184	199	199

Fuente: Callao OnLine. Elaboración Banco Mundia

Otros Actores

Hay dos grupos de actores adicionales que contribuyen a la estructura de costos enfrentada por el exportador. El agente de aduana, que es un operador de comercio exterior a quien el usuario encomienda el despacho aduanero de sus mercancías por cuenta y riesgo de este. Los agentes de Estado tales como SENASA, SANIPES, SUCAMEC, Brigadas de Operaciones Especiales - SUNAT entre otros.

El agente de aduana se encuentra vinculado al usuario por un mandato de representación, que se constituye mediante el poder especial otorgado mediante instrumento privado ante Notario Público. La comisión que cobra el agente de aduanas está alrededor de los USD 45.

Las agencias del Estado, SENASA y SANIPES, tienen cargos de US\$45 por concepto de inspección de contenedores. SENASA hace el control fitosanitario de productos agrícolas, mientras que SANIPES hace la equivalente inspección para los productos acuícolas. Otras agencias del estado como SUCAMEC, para carga peligrosa, y BOE-SUNAT, para control de estupefacientes, no cobran por sus inspecciones sino que se ciñen a sus protocolos establecidos de seguridad.

2.2.2.2 Beneficio de la Exportación

2.2.2.2.1. El Drawback

Art. 82 de la Ley General de Aduana, SUNAT (2008), es el régimen aduanero que permite, como consecuencia de la exportación de mercancías, obtener la restitución total o parcial de los derechos arancelarios, que hayan gravado la importación para el consumo de las mercancías (insumos) contenidas en los bienes exportados o consumidos durante su producción.

Conocido también como “Procedimiento de Restitución Simplificado de Derechos Arancelarios”, el Drawback es el régimen aduanero cuyo procedimiento permite obtener como consecuencia de la exportación, la devolución del 3% del valor FOB del producto exportado.

2.2.2.2.2. Marco legal del régimen del Drawback

Artículos 82 y 83 de la Ley General de Aduana (Decreto Legislativo N.º 1053)

Artículo 104 del Reglamento de la Ley General de Aduana (Decreto Supremo N.º 010-2009-EF)

Decreto supremo N.º 104-95-EF y sus modificatorias

2.2.2.2.3. Finalidad del Drawback

Evitar que el pago de los Derechos Arancelarios de Importación de los insumos utilizados en la producción de bienes nacionales destinados a la exportación, incremente su costo y precio final del producto y afecten su competitividad. Permite obtener como consecuencia de la exportación, la devolución de un porcentaje del valor FOB del bien exportado, en razón a que el costo de producción se ha visto incrementado por los derechos arancelarios que gravan la importación de insumos incorporados o consumidos en la producción del bien exportado.

2.2.2.2.4. Requisitos para la solicitud de Drawback

Requisitos de hecho:

Es necesario que para solicitar el Drawback, deben concurrir situaciones específicas:

- Que el valor CIF de los insumos importados no supere el 50% del valor FOB del producto exportado.
- Que los insumos utilizados hayan sido importados y nacionalizados en un máximo de 36 meses anteriores a la fecha de exportación, habiéndose cancelado el íntegro de los derechos arancelarios.
- Que la DAM de exportación definitiva de la mercancía materia de la solicitud indique la voluntad de acogerse al Drawback (consignando el código N.º 13 en el recuadro 7.28 de la DAM de exportación)
- La solicitud de Drawback deberá ser presentada en un plazo máximo de 180 días hábiles desde la fecha de embarque que se consigna en la DAM de exportación.

Requisitos documentarios:

Para efectos de la presentación a SUNAT, los documentos básicos requeridos para la solicitud de Drawback son:

- Testimonio de Constitución de la empresa
- Vigencia de poder del representante legal de la empresa
- Copia de DNI de representante legal de la empresa
- Declaración jurada: No tener deudas coactivas con SUNAT
- Copia de la DAM de exportación
- Copia de la DAM de importación o copia SUNAT de factura de proveedor local
- Flujograma del proceso productivo
- Cuadro de insumo Producto
- Detalle del porcentaje de mermas con valor comercial

Si hubiera producido por encargo:

- Contrato de producción o elaboración por encargo
- Copia de facturas o recibos por honorarios

Si se contrata a un agente de ventas:

- Factura de pago de comisiones de venta en el exterior de haberse contratado un agente

En caso de compras de bienes locales elaborado con insumos importados que formen parte del producto de exportación se requiere:

- Copia de la DAM de importación del insumo importado por terceros
- Copia de factura de compra local del bien adquirido al proveedor

Tabla 14. Insumos incluidos y excluidos que se acogen al Drawback

Insumos incluidos	Insumos excluidos
Importados directamente por el beneficiario	Combustibles o cualquier otra fuente energética cuando su función sea generar calor o energía para la obtención del producto exportado.
Adquiridos a importadores dentro del país (proveedores locales)	Repuestos y útiles de recambio que se consuman o empleen en la obtención de dicho bien.
Mercancías elaboradas con insumos importados por terceros	Envases y embalajes

Fuente: PromPerú – 2012

Para realizar el cálculo de los montos a declarar, deberá tomarse en cuenta:

Deducciones de insumos:

- Nacionalizados al amparo del régimen de Reposición de mercancías en Franquicia
- Nacionalizados con Exoneración Arancelaria o Franquicias aduaneras especiales otorgados por acuerdos Comerciales Internacionales.
- Ingreso bajo los regímenes de Admisión y/o Importación Temporal, salvo que hubieren sido previamente nacionalizados pagando el íntegro de los derechos arancelarios Ad-Valorem.

Deducciones al valor FOB:

Se permite deducir del valor FOB el monto de los insumos importados y adquiridos a terceros:

- Ingresados al país con mecanismos aduaneros suspensivos o exonerados de aranceles
- El exportador considere que no haya podido determinar adecuadamente la importación de los insumos.

2.2.2.2.5. Pasos para presentar la solicitud de Drawback

El trámite se realiza en el Departamento de Recaudación de todas la Intendencias de Aduana a nivel Nacional.

Documentos a presentar:

- Solicitud de restitución
- Declaración Aduanera de Mercancías de Exportación (DAM de exportación)
- Declaración Aduanera de Mercancías de Importación (DAM de importación)
- Factura del proveedor

- Factura por servicios
- Garantía (si se requiere el Drawback en 3 días).

De la solicitud:

El exportador solicitará la restitución ante cualquier Aduana de la República, adjuntando:

- A solicitud de Restitución, declarando:
 - Que el producto exportado cuenta con componentes importados y que el valor CIF de los productos no supera del 50% del valor FOB del producto exportador
 - Que el componente importado ha ingresado al país sin hacer uso de Regímenes Temporales, de perfeccionamiento Activo, así como de franquicias aduaneras especiales, exoneraciones o rebajas arancelarias de cualquier tipo.
- Copia simple o fotocopia autenticada por el Agente de Aduanas de la DAM (exportación)
- En el caso de importación directa:
 - Copia simple o fotocopia autenticada por el Agente de Aduanas de la DAM (importación) y de la hoja de liquidación de tributos debidamente cancelados.
- En el caso de importación a través de terceros:
 - Copia de la factura del proveedor, la misma que deberá cumplir con los requisitos exigidos en el Reglamento de Comprobantes de Pago.
- En caso de compra de insumos nacionales producidos con mercancías importadas, copia de la DAM de importación de su proveedor local, así como las liquidaciones debidamente canceladas.
- En caso de producción o elaboración por encargo:
 - Copia de la factura que acredite el servicio prestado.

2.2.2.3. Incoterms

El vocablo INCOTERMS —términos internacionales de comercio— son las iniciales de *International Chamber of Commerce Trade Ternas* y expresan el conjunto de reglas aplicadas a la interpretación de los términos comerciales internacionales, dándoles un sentido unívoco, comúnmente aceptado, dentro de la discrecionalidad facultativa de su utilización. “Gestión Del Comercio Exterior De La Empresa”, Martínez, A (2011), Pág. 72

De acuerdo a lo manifestado por Martínez, A; podemos decir que los incoterms, son un conjunto de reglas internacionales de carácter facultativo que determinan la interpretación de los principales términos utilizados en los contratos de compraventa internacional.

2.2.2.3.1. Evolución Histórica.

1920 Durante el congreso de la cámara de Comercio Internacional (CCI), en París (Francia) aparece la necesidad de constituir un lenguaje internacional para los términos comerciales.

1928 La CCI establece las obligaciones para el comprador y vendedor que son plasmadas en los seis primeros términos: FOR/FOT, Franco en entrega, FOB, FAS, C&F y CIF.

1936 La CCI publica la primera versión titulada “Incoterms 1936”, que contiene siete términos: EXW, FCA, FOR/FOT, FAS, FOB, C&F Y CIF

1953 La CCI publica en Viena un nuevo texto con nueve términos, que son: EXW, FCA, FOR/FOT, FAS, FOB, C&F, CIF, DES Y DEQ.

1967 La cámara hace algunas modificaciones y añade los términos DAF Y DDP

1976 Se adiciona un anexo con el término FOB aeropuerto

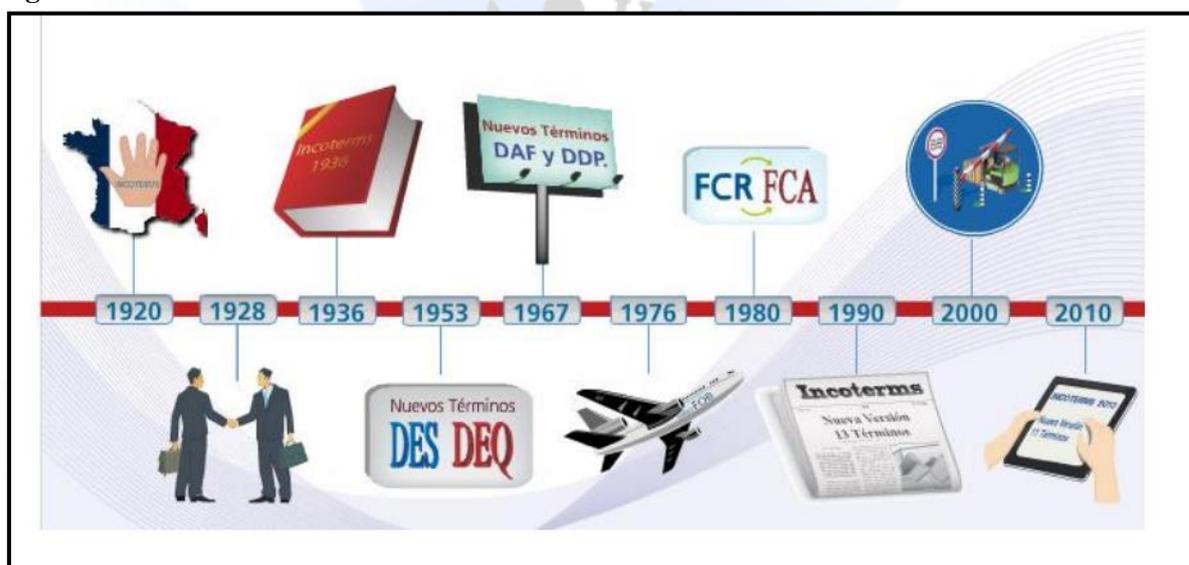
1980 La CCI hace una nueva revisión de los textos e incluye el término FCR. En este momento se publica la nueva versión con 14 términos.

1990 Nueva versión con 13 términos. En este texto adiciona el DDU, mientras que los términos FOR/FOT desaparecen y son reemplazados por el ya publicado FCA. Así mismo se eliminó el FOB aeropuerto.

2000 Nueva versión con los mismos 13 términos, pero fija con mayor claridad las obligaciones de las partes. Se introducen cambios en las obligaciones para el despacho de aduana y pago de derechos en FAS y DEQ y las obligaciones de carga y descarga en FCA.

2010 Se publica la nueva versión con 11 términos, donde desaparecen los incoterms DAF, DES, DEQ, DDU y se añaden DAP Y DAT.

Figura 16. Evolución de los Incoterms



Fuente: http://logisticaincotermis-eeeph.blogspot.com/2016/11/que-son-los-incoterms-losincoterms-son_24.html

2.2.2.3.2. Funcion De Los Incoterms.

LOS INCOTERMS (intentional comtnerce tenns) se crean para regular los siguientes problemas:

Entrega de mercancías.

Transmisión de riesgos según:

- El punto geográfico;
- El momento cronológico.

Distribución de gastos.

Trámites documentales.

Es necesario destacar que son de aceptación voluntaria, por lo que no constituyen cuerpo legislativo. Con base en la práctica más generalizada actualmente en el comercio internacional, han sido agrupados en cuatro categorías diferentes, distinguida cada una por la primera letra de las siglas inglesas correspondientes. Estas reglas internacionales están fijadas por la Cámara de Comercio Internacional. En general aspectos comunes a todos los incoterms, referentes a obligaciones del vendedor, son destacables:

Entrega de mercancía y documentación según contrato.

Poner la mercancía a disposición del comprador en lugar y plazo exacto.

Proporcionar el embalaje habitual según la buena práctica del sector

Avisar al comprador de la disposición de la mercancía.

Sufragar las inspecciones y verificaciones necesarias (recuentos, calidad...).

Prestar ayuda para la obtención de documentos (licencias, certificados de origen, beneficios arancelarios...), aunque el comprador deba correr con los gastos.

Respecto a las obligaciones del comprador:

Hacerse cargo de la mercancía y pagarla.

Obtener licencia y pagar los derechos de exportación.

Sufragar gastos adicionales derivados por ausencia de instrucciones (almacenamiento, horas extraordinarias de carga...).

Dar instrucciones de envío-recogida.

2.2.2.3.3. Clasificación De Los Incoterms.

La clasificación de los INCOTERMS se efectúa en cuatro grupos o familias, a partir de la letra inicial de la denominación (E,F,C,D,). Los INCOTERMS son trílteros y representan la abreviatura del término comercial en cuestión.

1. Grupo E

EX Works (en fábrica).

De salida. El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en los propios locales del vendedor. Este término representa las mínimas obligaciones para el vendedor que se limita a poner la mercancía a disposición del adquirente en el lugar convenido, por lo general en las propias instalaciones y naves del vendedor.

2. Grupo F

FCA Free Carrier

FAS Free Alongside Ship

FOB Free On Board

Transporte principal no pagado. Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador.

3. Grupo C

CFR Cost and Freight

CIF Cost, Insurance and Freight

CPT Carriage Paid To

CIP Carriage and Insurance Paid

Transporte principal pagado. El vendedor ha de contratar el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdidas o daño de la mercancía o de coste adicionales debido a hechos acontecidos después de la carga y despacho.

4. Grupo D

DAT Delivered At Terminal

DAP Delivered At Place

DDP Delivered Duty Paid

De llegada. El vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino.

EXW

Ex Works (... named place)

En Fábrica (... lugar convenido)

Ex Works significa que el precio cotizado se entiende por la mercancía embalada y dispuesta para la entrega en el lugar indicado, que puede ser la fábrica (*Ex Factory*), el almacén (*Ex Warehouse*) a partir de cuyo lugar serán por cuenta del comprador todos los gastos y obligaciones.

Obligaciones del vendedor

- El vendedor cumple su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía en su establecimiento, segregada e identificada, a disposición del comprador.

Obligaciones del comprador

- El comprador debe contratar del seguro, elegir el medio de transporte desde la fábrica, los gastos y riesgos inherentes a la recepción de la mercancía en el establecimiento del vendedor, los gastos del traslado de la mercancía, los gastos de aduana, las maniobras de carga y descarga, los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al país de destino hasta el lugar convenido contractualmente.

FCA

Obligaciones del vendedor

- Suministrar la mercancía de conformidad con el contrato.
- Licencias, autorizaciones y formalidades.
- Contrato de transporte y seguro.
- Entrega.
- Transmisión de riesgos.
- Reparto de gastos.
- Aviso al comprador (acerca de cuándo y dónde la mercancía será puesta a su disposición)

Obligaciones del comprador

- Elegir el medio de transporte
- Maniobras de carga, descarga y estiba
- Asumir los costos de transporte
- Asumir gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al país de destino, has el lugar convenido

FAS

Free Alongside Ship (... named port of shipment)

Franco al costado del buque (... Puerto de embarque convenido)

En el precio incluye la mercancía situada a lo largo del navío en el puerto de embarque de la mercancía. En el puerto previamente convenido, siendo por cuenta del vendedor todos los gastos y riesgos hasta el momento de efectuarse la entrega que el vendedor cumple con su obligación cuando la sitúa al costado del buque, sobre el muelle o en barcazas en el puerto de embarque concertado, asumiendo igualmente los gastos y trámites de Aduana en el puerto de embarque.

Obligaciones del vendedor

- Suministrar la mercancía de conformidad con el contrato.
- Licencias, autorizaciones y formalidades.
- Contrato de transporte y seguro.
- Entrega.
- Transmisión de riesgos.
- Reparto de gastos.
- Comprobación – embalaje - marcado
- Aviso al comprador (acerca de cuándo y dónde la mercancía será puesta a su disposición)

Obligaciones del comprador

- Pagar el precio
- Licencias, autorizaciones y formalidades
- Contrato de transporte y seguro.

- Recepción de la entrega
- Transmisión de los riesgos
- Reparto de gastos
- Inspección de la mercancía

FOB

Free on board (... named port of shipment)

Franco a bordo (... Puerto de embarque convenido)

En el precio FOB se comprende la mercancía puesta a bordo, sobre la cubierta del buque, con todos los gastos, derechos, riesgos por cuenta o cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del buque, flete excluido.

Obligaciones del vendedor

- Suministrar la mercancía de conformidad con el contrato.
- Licencias, autorizaciones y formalidades.
- Contrato de transporte y seguro.
- Entrega.
- Transmisión de riesgos.
- Reparto de gastos.
- Comprobación – embalaje - marcado
- Aviso al comprador (acerca de cuándo y dónde la mercancía será puesta a su disposición)

Obligaciones del comprador

- Pagar el precio
- Licencias, autorizaciones y formalidades
- Contrato de transporte y seguro.
- Recepción de la entrega
- Transmisión de los riesgos
- Reparto de gastos
- Inspección de la mercancía

CFR

Cost and Freight (... name port of destination)

Coste y flete (... Puerto de destino convenido)

El precio incluye la mercadería puesta en el puerto de destino convenido con el flete pagado pero el seguro no cubierto. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos ocurridos después del momento en que la mercancía haya sido entregada a bordo del buque, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía traspasa la borda del buque en el puerto de embarque.

Obligaciones del vendedor

- Suministrar la mercancía de conformidad con el contrato.
- Licencias, autorizaciones y formalidades.
- Contrato de transporte y seguro.
- Entrega.
- Transmisión de riesgos.
- Reparto de gastos.
- Comprobación – embalaje - marcado
- Aviso al comprador (acerca de cuándo y dónde la mercancía será puesta a su disposición)

Obligaciones del comprador

- Pagar el precio
- Licencias, autorizaciones y formalidades
- Contrato de transporte y seguro.
- Recepción de la entrega
- Transmisión de los riesgos
- Reparto de gastos
- Inspección de la mercancía

CIF

Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)

Coste, seguro y flete (puerto de destino convenido)

Este término significa que el precio se entiende con la mercadería puesto en el puerto de destino, con el flete pagado y el seguro cubierto. El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo el término CFR, además a de conseguir seguro marítimo de cobertura de los riesgos de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

Obligaciones del vendedor

- Suministrar la mercancía de conformidad con el contrato.
- Licencias, autorizaciones y formalidades.
- Contrato de transporte y seguro.
- Entrega.
- Transmisión de riesgos.
- Reparto de gastos.
- Comprobación – embalaje - marcado

Obligaciones del comprador

- Pagar el precio
- Licencias, autorizaciones y formalidades
- Contrato de transporte y seguro.
- Recepción de la entrega
- Transmisión de los riesgos
- Reparto de gastos
- Inspección de la mercancía

2.2.2.4. Envases y Embalajes

El embalaje es el recipiente o envoltura que sirve para agrupar y transportar productos. Otras funciones propias del embalaje son las de proteger el contenido, informar sobre sus condiciones de manejo, requisitos legales, composición, ingredientes, etc; y promocionar el producto por medio de grafismos. En la tienda el embalaje puede ayudar a vender la mercadería mediante su diseño gráfico y estructural

2.2.2.4.1. Tipos de embalaje, codificación y marcado.

Mora (2014) en su libro Logística del transporte y distribución de carga afirma lo siguiente:

El envase y el embalaje son una parte muy importante del producto. No sirve que una empresa fabrique un producto de calidad si no es capaz de garantizar que el producto llegará a su mercado final en las adecuadas condiciones de calidad. Por ello, las empresas deben encontrar para cada producto el envase que reduzca al máximo los riesgos que corre la mercancía durante todo su ciclo de distribución (mecánico, climático, químico y biológico) y no provoque ningún riesgo durante el transporte.

El sistema ONU reconoce tres maneras de transportar mercancías peligrosas:

Envases y embalajes hasta 400 kg o 450 litro

Grandes recipientes para granel hasta 3000 kg

Cisternas

Cuadro 15. Tipos De Embalajes Comunes

	<p>Guacal, jaula o cesta mexicana Elaborada de carrizo o palma para transportar víveres.</p>
	<p>Cajas de cartón, envases o embalajes de lados compactos, rectangulares o poligonales de metal, madera, contrachapada, madera reconstituida, plástico u otro material apropiado sin orificios.</p>
	<p>Pallet. Es una estructura generalmente de madera que permite ser manejada y movida por medios mecánicos como unidad única, la cual se utiliza para estibar sobre ella los embalajes con los productos o bien mercancías sueltas.</p>
	<p>Contenedor. Es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o terrestre. Los contenedores suelen estar fabricados principal mente de acero corten, pero también los hay de aluminio y algunos otros de madera contrachapada, reforzados con fibra de vidrio. En la mayor parte de los casos, el suelo es de madera, aunque ya hay algunos de bambú.</p>
	<p>Bidones. Son envases cilíndricos con fondo plano o combado, de metal, cartón, plástico, contrachapado u otro material apropiado. Esta definición engloba a los envases de metal o plástico que tengan otras formas, por ejemplo, los redondos con caperuza cónica o los que tienen forma de balde. Esta definición no se refiere a los toneles de madera ni a los cuñetes (jerrican)</p>
	<p>Furgón. Caja metálica para transporte de carga general.</p>

	<p>Cuñetes (jerrican). Envases de metal o de plástico, de sección rectangular o poligonal, provistos de uno o varios orificios.</p>
	<p>Sacos. Envases o embalajes flexibles de papel, láminas de plástico, textil, material tejido u otro material apropiado.</p>

Fuente: Mora, L (2014), pág. 187

2.2.2.4.2. Terminología del embalaje.

Dentro de los conceptos más comunes que se encuentran en esta área encontramos:

Bulto. Es el producto final de la operación de embalaje preparado para su expedición, constituido por el propio embalaje, junto con su contenido. El término incluye los recipientes para gases, así como los objetos que, por su tamaño, peso o configuración, puedan transportarse sin embalaje o ser transportados en cestos, jaulas o en recipientes que puedan ser manipulados. El término no se aplica a los objetos que no vayan envasados o embalados, ni a las materias transportadas a granel en contenedores o vehículos, ni tampoco a las materias transportadas en cisternas.

Capacidad máxima. Volumen interior máximo de los envases o de los embalajes, expresado en litros.

Cierre. Dispositivo que sirve para cerrar el orificio de un recipiente.

Embalaje estanco a los pulverulentos. Envase que no deja pasar contenido seco, incluidas materias sólidas finamente pulverizadas, producidas durante el transporte.

Embalaje exterior. Protección externa con la que se dota a ciertos envases o embalajes.

Envase interior. Envase que debe estar provisto de un embalaje exterior para el transporte.

Embalaje intermedio. Embalaje situado entre envases interiores u objetos y un embalaje exterior.

Envase. Se denomina así al recipiente en que se conserva y transporta una determinada mercancía.

Peso neto máximo. Es el máximo peso neto admitido del contenido de un envase único o del contenido del conjunto de los envases interiores expresado en kilogramos.

Recipiente. Recinto de retención destinado a recibir o a contener materias u objetos, comprendidos los medios de cierre cualesquiera que sean.

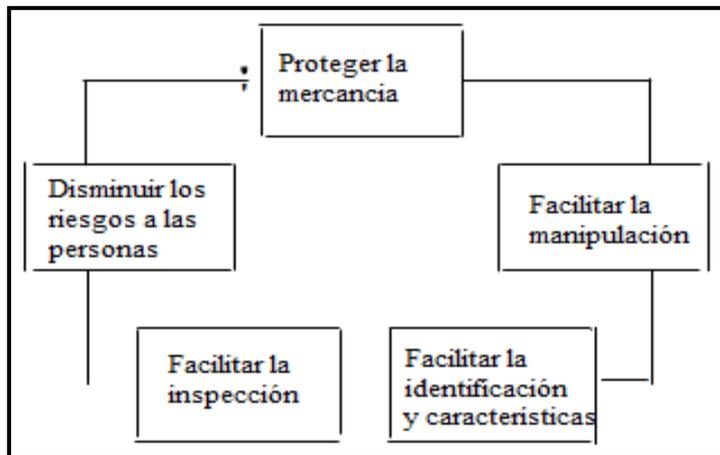
Recipiente interior. Recipiente que debe estar provisto de un embalaje exterior para desempeñar su función de retención.

Recipiente. Es aquel receptáculo destinado a contener sustancias u objetos, incluyendo cualquier dispositivo de cierre. Este término tiene sentido restrictivo, ya que no es aplicable a las cisternas fijas, a los elementos de vehículos-batería, a las cisternas desmontables ni a los contenedores-cisterna sino en el caso que así se estableciere explícitamente.

Embalaje. Es el conjunto de todas las acciones que tienden a conseguir una cobertura exterior para la mercancía, que, además de protegerla de las inclemencias climáticas y otros riesgos de transporte, la hace manipulable

y fácil mente identificable por todas las personas que intervienen en su expedición, transporte y recepción.

Figura 17. Función Del Envase



Fuente: Mora, L (2014), pág. 187

Con carácter general, a reserva de las disposiciones especiales establecidas para cada clase de materias peligrosas, se pueden utilizar envases y embalajes consistentes en:

Bidones. Son envases cilíndricos con fondo plano o combado, de metal, cartón, plástico, contrachapado u otro material apropiado. Esta definición engloba a los envases de metal o plástico que tengan otras formas, por ejemplo, los redondos con caperuza cónica o los que tienen forma de balde.

Toneles de madera. Envases de madera natural, de sección circular de pared combada, constituidos por duelas, fondos y provistos de aros.

Cuñetes (jerrican). Envases de metal o de plástico, de sección rectangular o poligonal, provistos de uno o varios orificios.

Cajas. Envases o embalajes de lados compactos, rectangulares o poligonales de metal, madera, contrachapado, madera reconstituida, cartón, plástico u otro material apropiado sin orificio.

Sacos. Envases o embalajes flexibles de papel, láminas de plástico, textil, material tejido u otro material apropiado.

Embalaje compuesto (de plástico). Conjunto constituido por un recipiente interior de plástico y por una protección exterior (metal, cartón, contrachapado, etc.) Una vez ensamblado, este conjunto constituye un todo indivisible; se llena, almacena, remite y vacía tal cual.

Embalaje compuesto (de vidrio, porcelana, gres). Conjunto constituido por un recipiente interior de vidrio, porcelana o gres, con una protección exterior (metal, madera, cartón, plástico, plástico expandido, etc.). Una vez ensamblado, este embalaje forma un todo indisociable; se le llena, almacena, remite y vacía tal cual.

Embalaje combinado. Combinación de envases y embalajes para el transporte, constituidos por uno o varios envases interiores anclados en un embalaje.

Embalaje reacondicionado. En particular, un bidón metálico, limpio para que los materiales de construcción recuperen su aspecto inicial, eliminando todos los antiguos contenidos, así como la corrosión interna y externa, revestimientos externos y las etiquetas.

Restaurado en cuanto a su forma y a su perfil de origen, enderezando y haciendo estancos los bordes (en su caso) y todas las juntas de estanqueidad que no forman parte integrante del envase sustituido. Habiéndose inspeccionado, después de haber sido sometidos a limpieza, pero antes de habérselos vuelto a pintar, los embalajes que presenten picaduras visibles, una reducción importante del espesor del materia, fatiga del metal, redes o cierres deteriorados u otros defectos importantes, deberá ser rechazados.

Embalaje reutilizado. Embalaje que, previo examen, haya sido declarado exento de defectos que puedan afectar a su aptitud para superar las pruebas funcionales. Esta definición incluye, en particular, aquellos que se vuelven a llenar de mercancías compatibles, idénticas o análogas, y que se transportan dentro de cadenas de distribución que dependan del expedidor del producto.

Embalaje auxiliar. Un embalaje especial conforme a las disposiciones aplicables del presente apéndice, en el que se colocan bultos con mercancías peligrosas que hubieren resultado dañados, presenten defectos o produzcan fugas, o de mercancías peligrosas que se hubieren desparado o extendido, con objeto de efectuar un transporte a fines de recuperación o eliminación.

Envases metálicos ligeros. Envases de sección circular, elíptica, rectangular o poligonal (así como cónicos) y envases de tapa cónica o recipientes en forma de balde, de hojalata o de metales ligeros, con un espesor de pared inferior a 0,5 mm, de fondo plano o abombado, provistos de uno o varios orificios y que no responden a las definiciones que se dan para los bidones y los cuñetes (jerrican).

2.2.2.4.3. Tipos de carga.

Carga general

Como su nombre lo indica, es todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Los productos que se clasifican como carga general deben cumplir con ciertos requisitos: no representar un riesgo para la salud, no atender contra la seguridad de quienes los manejan y del medio ambiente, así como no contar con un tiempo definido de vida. La carga general se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones se ajustan a las características

propias de esta. Algunas mercancías de este tipo son: computadoras, zapatos, artículos de piel, ropa, telas, manufacturas en general, etc.

La principal característica es que se pueden contar el número de bultos y, en consecuencia, se manipulan como unidades. Se consideran como carga general, por ejemplo: cilindros, cajas, cartones, botellas, planchas metálicas, etc., que se transportan y almacenan juntas.

Carga con embalaje. Es aquella que, por sus características, y para ser estibada con seguridad, requiere de la protección de un recipiente o embalaje. Por ejemplo: cajas de conservas alimenticias, cajones de repuestos para maquinaria, tambores con aceites comestibles, bidones con químicos, etc.

Figura 18. Carga Con Embalaje



Fuente: Elaboración propia

El sistema de embalaje es el conjunto de elementos que permiten agrupar la mercancía para ser manejada como carga y, por lo tanto, manipulada sin temor a ser dañada en el proceso de distribución física, desde las instalaciones del productor hasta las bodegas del comprador. El embalaje, por lo general, está soportado en paletas o estibas para ser manejadas por montacargas en unidades de 0,5 a 2 toneladas.

2.2.2.4.4. Ventajas de paletizar la carga

- Facilita la manipulación de mercancías
- Disminuye el tiempo de utilización de muelles de cargue
- Reduce daños del producto durante el transporte
- Permite utilizar mejor el espacio de almacenamiento de mercancías
- Agiliza cargue de los camiones

2.2.3 Brokmar Logistics S.A.C.

Fundada en el 2007, Brokmar Logistics S.A.C. Es una empresa dedicada a facilitar las operaciones de comercio exterior. Para ello, contamos con personas altamente que forman parte de nuestra organización. Estamos comprometidos con ofrecer el mejor servicio a nuestros clientes y aportar un valor agregado a cada una de sus operaciones. Así, nos hemos posicionado como un socio estratégico de importadores y exportadores, contribuyendo al desarrollo de nuestros clientes. En poco tiempo, hemos logrado un crecimiento sostenible, lo que se refleja en nuestro avance en el ranking de agentes de aduana. Esto nos motiva a renovar nuestro compromiso y mejorar permanentemente en nuestro servicio.

2.2.3.1 Aspectos Administrativos.

Misión

Prestar un servicio eficiente y oportuno para la facilitación del comercio exterior, en beneficio de nuestros grupos de interés.

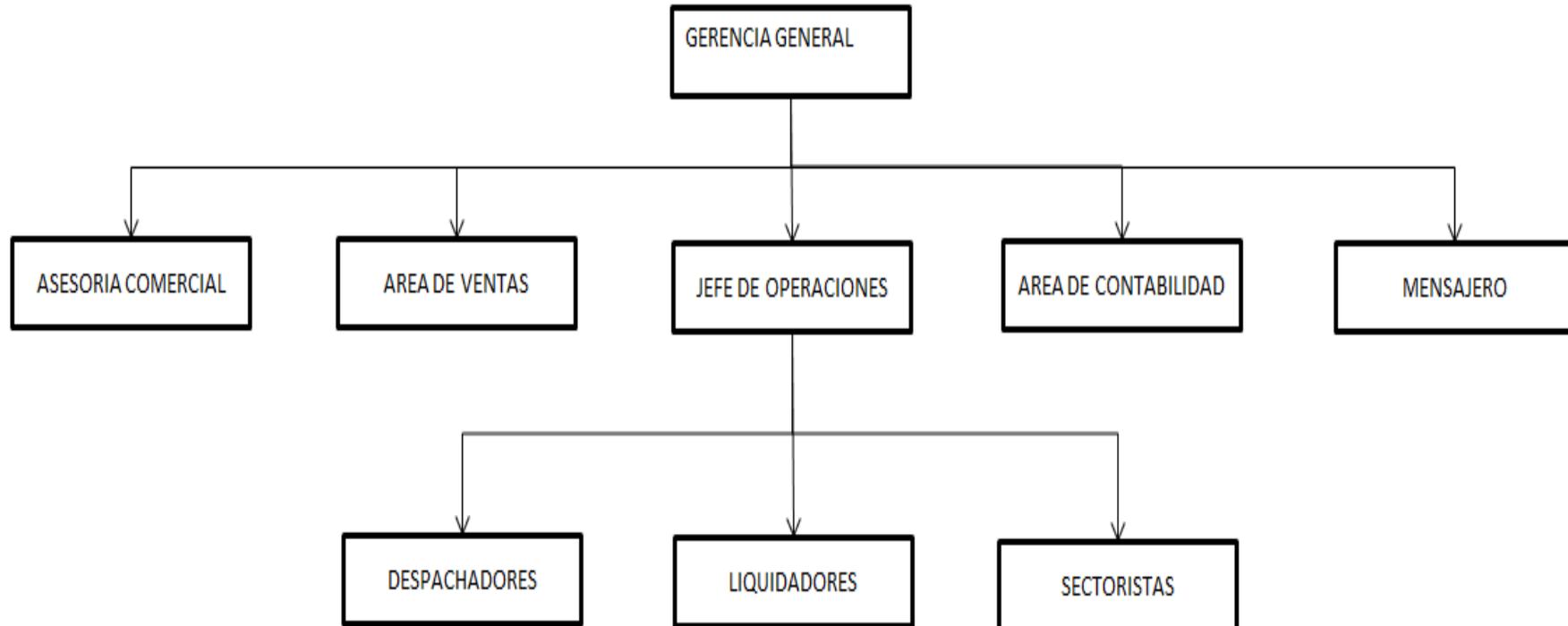
Visión

Hacer el comercio exterior sencillo.

Valores

Eficiencia, mejora continua, cooperación, innovación y ética.

Organigrama



Análisis Foda

Fortaleza

- Personal capacitado para asesorar al cliente
- Control oportuno de la ubicación de la mercadería
- Oficina propia ubicada cerca al puerto y a los almacenes

Oportunidades

- Preferencia de los clientes sobre otras agencias
- Negociación con los proveedores para la prestación de servicios

Debilidades

- Falta de medición en la satisfacción del cliente
- Falta de mayor atención pos venta al cliente

Amenazas

- La competencia de otras agencias de aduana más grandes
- Cambios en la preferencia de los clientes

2.3. Definiciones Conceptuales

Acciones de control extraordinario: Aquellas que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las ordinarias, para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización, entre otros. La realización de estas acciones no opera de manera formal ante un trámite aduanero regular, pudiendo disponerse antes, durante o después del trámite de despacho, por las aduanas operativas o las intendencias facultadas para dicho fin. MEF - 2014

Acciones de control ordinario: Aquellas que corresponde adoptarse para el trámite aduanero de ingreso, salida y destinación aduanera de mercancías, conforme a la normatividad vigente, que incluyen las acciones de revisión documentaria y reconocimiento físico, así como el análisis de muestras, entre otras acciones efectuadas

como parte del proceso de despacho aduanero, así como la atención de solicitudes no contenciosas. MEF - 2014

Administración Aduanera: Órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos arancelarios a la importación para el consumo así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera. El término también designa una parte cualquiera de la Administración Aduanera, un servicio o una oficina de esta. MEF – 2014

Administrador portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país que administra un puerto o terminal portuario. El administrador portuario puede ser público o privado. SUNAT

Aforo: Actividad que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarla en la nomenclatura arancelaria y determinar los gravámenes que le sea aplicable. MEF – 2014

Agente de aduana: Persona natural o jurídica autorizada por la superintendencia nacional de aduanas que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga. SUNAT

Agente de carga internacional: Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, carta de porte aéreo, carta de porte terrestre, certificados de recepción y similares. MEF – 2014

Almacenes aduaneros: Locales abiertos o cerrados destinados a la colocación temporal de mercancías en tanto se solicite su despacho. SUNAT.

Apilar: Colocar en forma ordenada la carga una sobre otra en las áreas de almacenamiento. SUNAT

Autoridad aduanera: Funcionario de la Administración Aduanera que de acuerdo con su competencia, ejerce la potestad aduanera. MEF – 2014

Canal de entrada y salida de naves: espacio marítimo natural o artificial utilizado como tránsito de las naves para permitirles acceder a las instalaciones portuarias o retirarse de ellas. SUNAT

Carga: Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave. MEF – 2014

Carga consolidada: Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios reunidas para ser transportadas de un puerto a otro en contenedores siempre que las mismas se encuentren amparadas por un mismo documento de embarque. MEF - 2014

Carga de transbordo: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros para otros países o puertos nacionales transportada vía marítima o fluvial.

Comiso: Sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías, a favor del Estado.

Concesión portuaria: Acto administrativo por el cual el estado otorga a personas jurídicas nacionales o extranjeras, el derecho a explotar determinada infraestructura portuaria o ejecutar obras de infraestructura portuaria para la prestación de servicios públicos. Supone la transferencia de algún tipo de infraestructura portuaria de titularidad estatal para su explotación por parte de la entidad prestadora a fin que la misma sea objeto de mejoras o ampliaciones.

Condición Full Container Load (FCL): Las cargas son embarcadas, estibadas, y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad del usuario. SUNAT

Condición Less Container Load (LCL): Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad de la línea naviera. La operación antes descrita se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera. SUNAT

Consignante: Es la persona natural o jurídica que envía mercancías a un consignatario en el país o hacia el exterior. MEF – 2014

Consignatario: Persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte. MEF – 2014

Control aduanero: Conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualquier otra disposición cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta. MEF -2014

Cuadrilla: Grupo de estibadores que en un puerto se ocupan de estibar la mercancía a bordo de las naves así como también de su desembarque. SUNAT

Declaración única de aduanas (DUA): Documento que se utiliza para solicitar que las mercancías sean sometidas a los regímenes y operaciones aduaneros de: importación definitiva, importación temporal, admisión temporal, deposito, transito, reembarque, re-importación, exportación definitiva, exportación temporal y re-exportación, según se trate. Está dirigido a los operadores de comercio exterior que intervienen en los regímenes y operaciones aduaneros antes mencionados. SUNAT

Declarante: Persona que suscribe y presenta una declaración aduanera de mercancías en nombre propio o en nombre de otro, de acuerdo a la legislación nacional. MEF - 2014

Derechos arancelarios o de aduana: Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren al territorio aduanero. MEF - 2014

Destinación aduanera: Manifestación de voluntad del declarante expresada mediante la declaración aduanera de mercancías, con la cual se indica el régimen aduanero al que debe ser sometida la mercancía que se encuentra bajo la potestad aduanera.

Flete Básico: Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final del flete básico. SUNAT

Infraestructura portuaria: Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:

- **Acceso acuático:** canales zona de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.
- **Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajero:** muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías sub-acuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.

Inmovilización: Medida preventiva mediante la cual la Autoridad Aduanera dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale, a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias. MEF – 2014

Liner Terms: En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a este en la descarga. SUNAT

Manifiesto de carga: Documento que contiene información respecto del medio o unidad de transporte, número de bultos, peso e identificación de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel. MEF – 2014

Servicio Intermodal: Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o más medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contrato de la carga.

Sociedad portuaria: Empresas anónimas constituidas con capital privado, público o mixto cuyo objeto social es la inversión, construcción y mantenimiento de puertos y su administración. Las sociedades portuarias pueden también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. SUNAT

Terminal de almacenamiento (T.A.): Zona primaria aduanera para proporcionar el servicio de almacenaje de mercancías. SUNAT

Terminal portuario: Unidades operativas de un puerto habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte. SUNAT

Tráfico portuario: Operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de naves en el puerto y las de transferencia entre estas y tierra u otros medios de transporte de mercancías de cualquier tipo de pesca, avituallamiento y de pasajeros tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en espacio portuario. SUNAT

2.4. Formulación de Hipótesis:

2.4.1 Hipótesis general

La logística portuaria influye significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

2.4.2 Hipótesis específicas

La infraestructura portuaria influye significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

Los medios de transporte influyen significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

La seguridad portuaria influye significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

2.5. Variables: de la Investigación

Cuadro 16. Variables de la Investigación

VARIABLES	INDICADORES
LOGISTICA PORTUARIA	Infraestructura portuaria
	Medios de transporte
	Seguridad portuaria
EXPORTACIONES	Beneficios de la exportación
	Incoterms
	Envases y embalajes

Fuente: Elaboración Propia, 2018

2.6. Matriz de Consistencia

Factores Que Encarecen La Logística Portuaria Y Su Repercusión En Las Exportaciones De La Agencia De Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018					
Preguntas	Objetivos	Hipótesis	Variables		Metodología
General	General	General	Logística portuaria	Infraestructura Portuaria	Enfoque: Mixto
¿Cuál es el nivel de impacto de los factores que influyen en la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?	Determinar cuál es el nivel de impacto de los factores que influyen en la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018	La logística portuaria influye significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”		Medios de Transporte	Tipo: Aplicada
					Nivel: Descriptivo - Explicativo
Específicas	Específicas	Específicas	Exportaciones	Seguridad Portuaria	Diseño: No experimental
¿Cuál es el nivel de impacto de la Infraestructura portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?	Determinar cuál es el nivel de impacto de la infraestructura portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018	La infraestructura portuaria influye significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”		Beneficios de la Exportación	Población: 121 colaboradores de la empresa
¿Cuál es el nivel de impacto de los medios de transporte que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?	Determinar cuál es el nivel de impacto de los medios de transporte que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018	Los medios de transporte influyen significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”		Incoterms	Unidad de análisis: 92 colaboradores
¿Cuál es el nivel de impacto de la seguridad portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018?	Determinar cuál es el nivel de impacto de la seguridad portuaria que influye en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018	La seguridad portuaria influye significativamente en las exportaciones de la Agencia de Aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”		Envases y Embalajes	Muestra
					Técnicas e Instrumentos: Técnicas: encuestas - entrevistas
					Instrumentos: Cuestionario
					Técnicas estadísticas: spss v.24

Fuente: Elaboración propia, 2018

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Diseño Metodológico

3.1.1 Enfoque

Según Hernández, R.; Fernández, C. & Baptista, P, 2014, el enfoque mixto es un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación que implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información obtenida y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio.

En la presente investigación se utilizará el enfoque mixto, ya que combina el enfoque cuantitativo y cualitativo, permitiendo a través de mediciones numéricas cuantificar, reportar y medir lo que sucede. Este tipo de investigación, nos proporciona información sobre una realidad que se puede explicar a través de gráficas estadísticas utilizando cuadros estadísticos.

3.1.2 Tipo

El tipo de investigación a desarrollar es aplicada ya que según Lozada, J. 2014. La investigación aplicada tiene por objetivo la generación de conocimiento con aplicación directa a mediano plazo en la sociedad o en el sector productivo. Este tipo de estudios presenta un gran valor agregado por la utilización del conocimiento que proviene de la investigación básica. De esta manera, se genera riqueza por la diversificación y progreso del sector productivo. Así, la investigación aplicada impacta indirectamente en el aumento del nivel de vida de la población y en la creación de plazas de trabajo.

En la presente investigación se desarrolla la investigación aplicada, puesto que tiene por finalidad aplicar los conocimientos para el enriquecimiento cultural. Se basa en el análisis y la solución de problemas de la vida real, se busca conocer la

problemática del caso, acompañado con las bases teóricas que nos permita actuar ante los resultados obtenidos.

3.1.3 Nivel

El nivel de la investigación a desarrollar es **descriptivo – explicativo**, ya que según Hernández, R.; Fernández, C. & Baptista, P, 2014, con los estudios descriptivos se busca especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas...son útiles para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación. Por su parte, los estudios explicativos están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables. Buscan encontrar las razones o causas que ocasionan ciertos fenómenos, su objetivo último es explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se da este.

En la presente investigación se utiliza el método descriptivo, en el que se estará detallando una realidad de situaciones y eventos, que se están abordando y que se pretenden analizar. Se estará planteando situaciones concretas que se han determinado según la problemática que se está planteando.

3.1.4 Diseño

Según Hernández, R.; Fernández, C. & Baptista, P, 2014, la investigación no experimental puede definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables; es decir se trata de estudios en los que no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para su efecto sobre otras variables; lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos. No se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien la realiza. Por su parte el diseño transversal recolecta datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado.

Por lo mencionado en el párrafo anterior, el diseño de esta investigación es No experimental, y de corte Transversal. Por lo tanto, sólo se observará el comportamiento de las variables y la influencia que existe entre ellas. El proceso de análisis de la información se efectuará en la empresa Brokmar Logistics S.A.C.

3.2 Población, Unidad De Análisis Y Muestra

3.2.1 Población

La población de esta investigación está conformada por un total de 121 personas, entre colaboradores y proveedores de la empresa Brokmar Logistics S.A.C. Tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Tabla 15. POBLACION; “BROKMAR LOGISTICS S.A.C”

ITEM	AREA	TOTAL	%
1	ADMINISTRATIVOS	7	5.79
2	ALMACENES	25	20.66
3	CLIENTES	30	24.79
4	CUADRILLA	16	13.22
5	DESPACHADORES	4	3.31
6	GERENCIA	5	4.13
7	LIQUIDADOR	1	0.83

8	MOTORIZADO	1	0.83
9	RECEPCION DEL EDIFICIO	2	1.65
10	RESGUARDO	9	7.44
11	REVISOR	1	0.83
12	SECTORISTAS	3	2.48
13	SERV. DE LIMPIEZA	2	1.65
	SISTEMAS	1	0.83
14	TRANSPORTE	5	4.13
15	VENTAS	9	7.44
	TOTAL	121	100.00

Fuente: Elaboración Propia, 2018

3.2.2 Unidad de Análisis

Tabla 16. Unidad De Análisis; “BROKMAR LOGISTICS S.A.C”

AREA	TOTAL	%
ALMACENES	25	39.06
CUADRILLA	16	25.00
DESPACHADORES	4	6.25
LIQUIDADOR	1	1.56
RESGUARDO	9	14.06
REVISOR	1	1.56
TRANSPORTE	5	7.81
SECTORISTAS	3	4.69
TOTAL	64	100.00

Fuente: Elaboración Propia, 2018

3.2.3. Muestra

La muestra de estudio está conformada por 64 personas, entre colaboradores y proveedores de la empresa BROKMAR LOGISTICS S.AC. Para definir el tamaño de la muestra se ha utilizado el método probabilístico y aplicado

$$n = \frac{(p,q)Z^2.N}{(EE)^2(N-1)+(P.Q)Z^2}$$

Dónde:

n: Es el tamaño de la muestra que se va a tomar en cuenta para el trabajo. Es la variable que se desea determinar.

P y Q: Representan la probabilidad de la población de estar o no incluidas en la muestra. De acuerdo a la doctrina, cuando no se conoce esta probabilidad por estudios estadísticos, se asume que p y q tienen el valor de 0.50 cada uno.

Z: Representan las unidades de desviación estándar que en la curva normal definen una probabilidad de error = 0.05, lo que equivale a un intervalo de confianza del 95% en la estimación de la muestra, por tanto, el valor de $Z = 1.96$

N: El total de la población en este caso 64 personas, considerando solamente aquellas que pueden facilitar información valiosa para la investigación.

EE: Representan el error estándar de la estimación. En este caso se ha tomado 5.00%

Reemplazando:

$$n = \frac{P \cdot q + Z^2 \cdot N}{EE^2 (N-1) + (P+q)Z^2}$$

$$n = \frac{(0.50 \cdot 0.50) \cdot 1.96^2 \cdot (121)}{(0.05)^2 (121-1) + (0.50 \cdot 0.50) \cdot 1.96^2}$$

$$n = \frac{116.2084}{1.2604}$$

$$n = 92$$

3.3. Matriz de Conceptualización y Operacionalización de variables e indicadores

3.3.1 Variable 1: Logística Portuaria

Cuadro 17. Indicadores De Variable 1

Variable 1	Indicadores
Logística portuaria	Infraestructura portuaria
	Medios de transporte
	Seguridad portuaria

Fuente: Elaboración propia 2018

3.3.2 Variable 2: Exportación

Cuadro 18. Indicadores De Variable 1

Variable 2	Indicadores
Exportación	Beneficios de la exportación
	Incoterms
	Envases y embalajes

Fuente: Elaboración propia 2018

3.3.3 Matriz de Operacionalización de Variables

Cuadro 19. Matriz de Conceptualización y Operacionalización de Variables

Variable	Def. Conceptual	Def. Operacional	Indicadores	Índices	Ítems		
Logística portuaria	López (2010) "La logística es: la función de la empresa encargada de satisfacer las necesidades del cliente, proporcionándole el producto en la el momento, lugar y cantidad en que lo demande el cliente, todo ello al mínimo coste".	La logística es un proceso que se encarga de almacenar, controlar, transportar y manipular la mercancía que se van a exportar, empezando desde el local del exportador hasta que la mercancía llegue al puerto para que sea embarcada hacia el extranjero; así como también para las importaciones y el proceso sería de manera inversa, desde que la mercancía llega al puerto, hasta la planta del cliente o consumidor final según el acuerdo comercial.	Infraestructura portuaria	Instalaciones	1. ¿Cree usted que los puertos cuentan con una infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones? 2. ¿Las maniobras que realizan las naves ayudan a prevenir accidentes?		
				Tramites	3. ¿Cree usted que las operaciones dentro del puerto para el ingreso de los contenedores para su embarque son lentas? 4. ¿Recibe orientación por parte del personal del terminal cuando va a realizar algún trámite en sus instalaciones?		
				Accidentes	5. ¿Ha sufrido algún accidente dentro de las instalaciones portuarias? 6. ¿Cuándo alguien sufre algún accidente dentro de las instalaciones portuarias, reciben ayuda del personal portuario?		
			Soret (2010) "La logística es sin embargo, la parte del proceso de Gestión de la Cadena de Suministro encargada de planificar,		Medios de transporte	Demanda de transporte	7. ¿Considera usted que la demanda de transporte de carga a aumentado en los últimos años? 8. ¿Considera usted el transporte terrestre se abastece para transportar las cargas hasta el puerto?
						Tarifas	9. ¿Considera usted que las tarifas que cobran los transportistas de carga son elevadas? 10. ¿Cree usted que el servicio que le ofrecen para transportar su carga es el adecuado en cuanto a la manipulación de la mercadería?
						Trafico en las carreteras	11. ¿Consideras que los camiones generan tráfico en las pistas aledañas al puerto? 12. ¿Crees que las autoridades no han buscado solucionar este problema?

implementar y controlar de forma eficiente y efectiva el almacenaje y flujo directo e inverso de los bienes, servicios y toda la información relacionada con éstos, entre el punto de origen y el punto de consumo o demanda, con el propósito de cumplir con las expectativas del consumidor”.		Seguridad portuaria	Riesgos	13. ¿Se exige equipos de protección al ingresar al puerto?
				14. ¿Cuando ocurren accidente en las instalaciones portuarias, recibe los primeros auxilios?
			Robos	15. ¿Ha sufrido del robo de su mercadería dentro del puerto?
				16. ¿Si es que fue víctima de robo de su mercadería dentro del puerto, recibió el apoyo del personal portuario para poder presentar su denuncia?
			Actos ilícitos	17. ¿Se toman medidas de prevención contra la contaminación de la carga con un acto ilícito?
				18. ¿Cree que se debe tomar otras medidas de prevención?

Fuente: Elaboración propia 2018

Variable	Def. Conceptual	Def. Operacional	Indicadores	Índices	Ítems	
Exportación	<p>Castro, A (2008), “La exportación es la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras o mares que separan las naciones”.</p>	<p>La exportación es la venta de bienes y/o servicios nacionales o nacionalizados para su uso o consumo de manera definitiva en otro país. Las exportaciones generan ingresos al país del vendedor, por lo que son fuentes de riquezas para el país exportador.</p>	Beneficios de la exportación	Desconocimiento del beneficio	19. ¿El personal de Aduana le informa que existe beneficio cuando realiza una exportación?	
					20. ¿Se acerca a atención al usuario o llama a Aduna para solicitar información del drawback?	
				Orientación para solicitar los beneficios	21. ¿La información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna?	
					22. ¿El personal que lo atendió resolvió todas sus consultas?	
				Aprovechamiento del beneficio	23. ¿Con que frecuencia hace uso de este beneficio – Drawback?	
	24. ¿Considera que el porcentaje del Drawback debería mantenerse?					
	Incoterms		<p>Lerma (2010), “La exportación es una actividad vital dentro de los negocios internacionales, consiste en comercializar los productos o servicios fuera de los límites territoriales del país al que pertenece al oferente”.</p>	Comercialización	25. ¿Consideras que los incoterms facilitan la negociación internacional?	
					26. ¿Crees que los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor?	
					Responsabilidades	27. ¿Consideras que los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías?
						28. ¿Sabe usted cuáles son sus responsabilidades como comprador cuando determina el incoterms?
Operaciones		29. ¿Según el incoterms con el que trabaja sus operaciones, sabe en qué lugar entrega las mercancías?				
	30. ¿Según el incoterms pactado, puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador?					

			Envases Y Embalajes	Características	31. ¿Estás de acuerdo en que los envases deben tener una información clara referente al producto?
					32. ¿Crees que la información en los envases deben estar en el idioma del consumidor?
				Protección al producto	33. ¿Los productos que exporta, llegan en óptimas condiciones al consumidor final?
					34. ¿Consideras que el envase que se utilizan para la exportación de alimentos es resistente a la manipulación y distribución comercial?
				Publicidad	35. ¿Crees que los productos deben tener envases ecológicos?
					36. ¿Consideras que el envase capta la atención de un cliente?

Fuente: Elaboración propia 2018

3.4 Participantes: Criterios de Inclusión y de exclusión

3.4.1 Participantes

La población considerada en la siguiente investigación será a 64 colaboradores de la empresa Brokmar Logistics S.A.C. Compuesto de las siguientes áreas:

Almacenes; Forman parte de nuestros proveedores, son locales amplios, donde ingresan temporalmente las mercancías que se van a enviar al exterior.

Cuadrilla; Forman parte de uno de nuestros proveedores, cada cuadrilla es conformada por un grupo de 4 personas denominadas estibadores cuya función es manipular de manera correcta la mercancía, evitando posibles daños causados por un personal negligente y falta de supervisión del montacargas.

Despachadores; esta área está compuesta por 4 colaboradores que se encargan de retirar los contenedores vacíos del almacén para enviarlo a la planta del cliente, para cargar la mercancía que se va a enviar al exterior, tramita permisos para que el contenedor cargado pueda entrar al puerto para embarcar el contenedor cargado. El despachador, se encarga de realizar todas las formalidades aduaneras para que la mercancía pueda salir del país.

Liquidador; Formada por 1 colaboradora, la cual se encarga de analiza los documentos de embarque para la confección de la declaración aduanera de mercancías (DAM), identifica si las mercancías están restringidas e indica los permisos que se necesitan para la exportación, resuelve las notificaciones de Aduanas, rechazos de numeración, regulariza la DAM después del zarpe de la nave y brinda asesoría sobre los procedimientos a realizarse en la exportación.

Resguardo; Forman parte de uno de nuestros proveedores, se encargan de custodiar el contenedor con la mercancía cargada, desde el local del cliente hasta el depósito temporal o hasta el terminal portuario. De esta manera se evita en algunos casos el robo de la mercancía en el trayecto.

Revisor; Formado por 1 colaborador, el cual se encarga del análisis detallado de la documentación aduanera, de la clasificación arancelaria, identifica si las mercancías están restringidas e indica los permisos que se necesitan para la exportación, realiza la revisión preliminar de las DAM, resuelve las notificaciones de Aduanas, rechazos de numeración y coordina con los operadores de campo las observaciones de Aduanas

Transporte; Forman parte de uno de nuestros proveedores, se encargan de trasladar el contenedor vacío del almacén hasta la planta del cliente y luego retornar el contenedor cargado hacia el depósito temporal o el terminal portuario.

Sectorista; Esta área está compuesta por 4 colaboradores que se encargan de hacer seguimiento y coordinación de los trámites aduaneros, realizar el reporte a los clientes del status de los despachos, atención de las solicitudes o requerimientos de atención de los clientes, recopilación de los documentos aduaneros para la numeración de los despachos.

3.4.2 Criterios de Inclusión

Para la presente investigación se considera a 64 colaboradores de la agencia Brokmar Logistics S.A.C., puesto que estos colaboradores están dentro de la cadena logística para llevar a cabo un proceso de exportación en el puerto del Callao.

3.4.3 Criterios de Exclusión

Tabla 17. Población; “Brokmar Logistics S.A.C”

ITEM	AREA	TOTAL	%
1	ADMINISTRATIVOS	7	5.79
2	ALMACENES	25	20.66
3	CLIENTES	30	24.79
4	CUADRILLA	16	13.22
5	DESPACHADORES	4	3.31
6	GERENCIA	5	4.13
7	LIQUIDADOR	1	0.83
8	MOTORIZADO	1	0.83
9	RECEPCION DEL EDIFICIO	2	1.65
10	RESGUARDO	9	7.44
11	REVISOR	1	0.83
12	SECTORISTAS	3	2.48
13	SERV. DE LIMPIEZA	2	1.65
	SISTEMAS	1	0.83
14	TRANSPORTE	5	4.13
15	VENTAS	9	7.44
	TOTAL	121	100.00

Fuente: Elaboración Propia, 2018

Tabla 18. Unidad De Análisis; “Brokmar Logistics S.A.C”

AREA	TOTAL	%
ALMACENES	25	39.06
CUADRILLA	16	25.00
DESPACHADORES	4	6.25
LIQUIDADOR	1	1.56
RESGUARDO	9	14.06
REVISOR	1	1.56
TRANSPORTE	5	7.81
SECTORISTAS	3	4.69
TOTAL	64	100.00

Fuente: Elaboración Propia, 2018

Como se puede observar de acuerdo al cuadro de población, en la unidad de análisis no fueron considerados las siguientes siguiente áreas: administrativa, clientes, gerencia, motorizado, recepción del edificio, servicio de limpieza, sistemas y ventas ya que estos colaboradores no intervienen de manera directa en el proceso logístico para realizar las operaciones de exportación.

3.5 Instrumentos de Investigación

Los instrumentos que se utilizaron en la presente investigación son:

Cuestionario; este instrumento tiene preguntas de carácter cerrado en escala de Likert sobre la logística portuaria y las exportaciones en la empresa Brokmar Logistics S.A.C.

Fichas Bibliográficas.- Este instrumento se utilizó para tomar anotaciones de las revistas, pagina web, libros y de todas las fuentes de información relacionada con la logística portuaria y las exportaciones.

Se detalla los valores del coeficiente de correlación de Pearson y su interpretación.

Tabla 19. Valor del Coeficiente de Correlación

Valor	Interpretación
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.9 A -0.99	Correlación negativa muy alta
-0.7 A -0.89	Correlación negativa alta
-0.4 A -0.69	Correlación negativa moderada
-0.2 A -0.39	Correlación negativa baja
-0.01 A -0.19	Correlación negativa muy baja
0	Ausencia de correlación lineal
0.1 A 0.19	Correlación lineal insignificante
0.20 A 0.39	Correlación lineal baja – leve
0.40 A 0.69	correlación lineal moderada
0.70 A 0.99	Correlación lineal alta a muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

3.5.1 Validación de los instrumentos

Para la aplicación del cuestionario estructurado, la validez fue comprobada mediante el criterio y juicio de tres expertos especialistas en áreas relacionados al tema de investigación, todos docentes de Pre grado de la Facultad de Ciencias Empresariales y de Negocios FCEYN de la Universidad Peruana de Ciencias e Informática UPCI, los informes de validación de los tres expertos se adjuntan en los anexos

3.5.2 Confiabilidad de los instrumentos

Para la aplicación del cuestionario estructurado, la confiabilidad se analizó mediante enfoque de consistencia interna entre los ítems, mediante alfa de Cronbach, cuyo valor oscila entre 0 y 1, un resultado de 1 expresa que existe consistencia ideal de los ítems o preguntas para expresar la variable en análisis; se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 20. Análisis de Confiabilidad del Instrumento

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,802	36

	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
P1. ¿Cree usted que los puertos cuentan con una infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones?	,791
P2. ¿Las maniobras que realizan las naves ayudan a prevenir accidentes?	,802
P3. ¿Cree usted que las operaciones dentro del puerto para el ingreso de los contenedores para su embarque son lentas?	,803
P4. ¿Recibe orientación por parte del personal del terminal cuando va a realizar algún trámite en sus instalaciones?	,793
P5. ¿Ha sufrido algún accidente dentro de las instalaciones portuarias?	,796
P6. ¿Cuando alguien sufre algun accidente dentro de las instalaciones portuarias, recibe ayuda del personal portuario?	,800
P7. ¿Considera usted que la demanda de transporte de carga ha aumentado en los últimos años?	,793
P8. ¿Considera usted el transporte terrestre se abastece para transportar las cargas hasta el puerto?	,811
P9. ¿Considera usted que las tarifas que cobran los transportistas de carga son elevadas?	,785
P10. ¿Cree usted que el servicio que le ofrecen para transportar su carga es el adecuado en cuanto a la manipulación de la mercadería?	,812
P11. ¿Consideras que los camiones generan tráfico en las pistas aledañas al puerto?	,781
P12. ¿Crees que las autoridades no han buscado solucionar este problema?	,797
P13. ¿Se exige equipos de protección al ingresar al puerto?	,798
P14. ¿Cuando ocurren accidente en las instalaciones portuarias, recibe los primeros auxilios?	,790
P15. ¿Ha sufrido del robo de su mercadería dentro del puerto?	,810
P16. ¿Si es que fue víctima de robo de su mercadería dentro del puerto, recibió el apoyo del personal portuario para poder presentar su denuncia?	,792
P17. ¿Se toman medidas de prevención contra la contaminación de la carga con un acto ilícito?	,803
P18. ¿Cree que se debe tomar otras medidas de prevención?	,792
P19. ¿El personal de Aduana le informa que existe beneficio cuando realiza una exportación?	,798
P20. ¿Se acerca a atención al usuario o llama a Aduna para solicitar información del drawback?	,808
P21. ¿La información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna?	,794
P22. ¿El personal que lo atendió resolvió todas sus consultas?	,804
P23. ¿Con que frecuencia hace uso de este beneficio – Drawback?	,802
P24. ¿Considera que el porcentaje del Drawback debería mantenerse?	,792
P25. ¿Consideras que los incoterms facilitan la negociación internacional?	,790
P26. ¿Crees que los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor?	,801
P27. ¿Consideras que los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías?	,799
P28. ¿Sabe usted cuáles son sus responsabilidades como comprador cuando determina el incoterms?	,791
P29. ¿Según el incoterms con el que trabaja sus operaciones, sabe en qué lugar entrega las mercancías?	,806
P30. ¿Según el incoterms pactado, puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador?	,801
P31. ¿Estás de acuerdo en que los envases deben tener una información clara referente al producto?	,790

P32. ¿Crees que la información en los envases deben estar en el idioma del consumidor?	,788
P33. ¿Los productos que exporta, llegan en óptimas condiciones al consumidor final?	,807
P34. ¿Consideras que el envase que se utilizan para la exportación de alimentos es resistente a la manipulación y distribución comercial?	,801
P35. ¿Crees que los productos deben tener envases ecológicos?	,790
P36. ¿Consideras que el envase capta la atención de un cliente?	,800

Fuente: Encuesta realizada, Análisis en SPSS, 2018

Los resultados de confiabilidad muestran que se obtuvo un alfa de Cronbach de 0.802 para el cuestionario, lo cual muestra una alta confiabilidad en que los resultados del instrumento aplicado podrán explicar las variables en análisis.

3.6 Procedimientos

Se realizaron procedimientos en cada etapa de la investigación, especialmente en la recolección de datos y en el análisis de los mismos. Los procedimientos que se utilizaron en la recolección de datos en la investigación, fueron a través de encuestas, toma de información y entrevistas

3.6.1 Encuestas

Se aplicó al personal de la muestra para obtener sus respuestas en relación a las variables: Logística portuaria y Exportación en la empresa Brokmar Logistics S.A.C.

3.6.2 Toma de información

Se aplicó para tomar información de libros, textos, páginas de internet sobre logística portuaria y exportaciones.

3.6.3 Entrevistas

Se utilizó para evaluar, los diferentes puntos de vista personales de los colaboradores de la empresa, preguntas cerradas las cuales se relacionan con la logística portuaria y la exportación en la empresa Brokmar Logistics S.A.C. Asimismo, en la investigación se realizó el procedimiento de la información mediante el paquete estadístico SPSS, con el cual se realizaron los siguientes análisis estadísticos:

- a) **Estadística Descriptiva:** Se establecieron tablas de distribución de frecuencias, gráficos de barras y sectores, los cuales se interpretaron a través de frecuencias, porcentajes, promedios y variaciones.
- b) **Estadística inferencial:** Se estableció, mediante el método de Regresión y Correlación, las influencias de las dimensiones de la variable independiente con la variable dependiente, mediante la distribución beta, y luego la correlación correspondiente.

Generación De Una Base De Datos; la información de campo obtenida a través de las encuestas fue ordenada en función a la operacionalización de las variables en una base de datos cuantitativa utilizando la escala de Likert.

Tabulaciones con cantidades y porcentajes; la información cuantitativa fue ordenada en tablas que indican conceptos, cantidades, porcentajes y otros detalles de utilidad para la investigación sobre la logística portuaria y la exportación en la empresa Brokmar Logistics S.A.C.

Generación de gráficos; Se ha utilizado para presentar información y para comprender la evolución de la información entre elementos y otros aspectos de la logística portuaria y la exportación.

3.7 Aspectos Éticos

Cada etapa del proceso de investigación estuvo encaminada a asegurar tanto la calidad de la investigación, como la seguridad y bienestar de las personas y grupos involucrados en la investigación y al cumplimiento de los reglamentos normativas y aspectos legales y éticos pertinentes.

- a) **Ética en el estudio del caso;** el estudio se llevó a cabo con la previa aprobación de la gerencia de la empresa Brokmar Logistics S.A.C. Existiendo autorización previa en el manejo de los datos y responsabilidades en la entrega de resultados.
- b) **Ética en la recolección de datos;** se asegura la participación voluntaria de los entrevistados, así como la confiabilidad en el manejo de los datos obtenidos.
- c) **Confidencial de los datos;** se garantiza a la empresa Brokmar Logistics S.A.C. Objeto de la investigación, la estricta confidencialidad de los datos que suministren los participantes, la comunicación de los resultados y la utilización de los datos estrictamente para fines académicos.
- d) **Consentimiento informado.** Se contará con los documentos de consentimiento informado en los cuales los participantes declaren su conocimiento del proyecto (los objetivos de éste, el uso que se hará de los datos que proporcionen, la forma en que se difundirán los resultados y declaren por escrito de manera explícita su consentimiento de participar

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación de los resultados

4.1.1 Método Cuantitativo

1) Resultados Descriptivos de la Variable 1: Logística Portuaria

Para evaluar las variables de la investigación como son la logística portuaria y las exportaciones en la empresa Brokmar Logistics S.A.C, se procedió a elaborar un instrumento de recolección de datos conformado por 36 preguntas, para recoger información referente a los indicadores de cada variable. Las preguntas del cuestionario fueron del tipo cerradas, le permiten al encuestado evaluar en la escala de 1 a 5, teniendo como alternativas de respuesta la siguiente escala de valoración:

Tabla 21. Escala de Valoración utilizada en el Instrumento

Escala de Valoración				
1	2	3	4	5
Nunca	Casi Nunca	A Veces	Casi Siempre	Siempre

Fuente: Elaboración Propia, 2018.

En referencia a la variable Logística Portuaria en la empresa Brokmar Logistics S.A.C, se procedió a elaborar un instrumento de medición conformado por 18 preguntas, para recoger información referente a los indicadores, y en cuanto a la variable Exportación se diseñó un instrumento con 18 preguntas para recolectar la percepción de los participantes de la investigación.

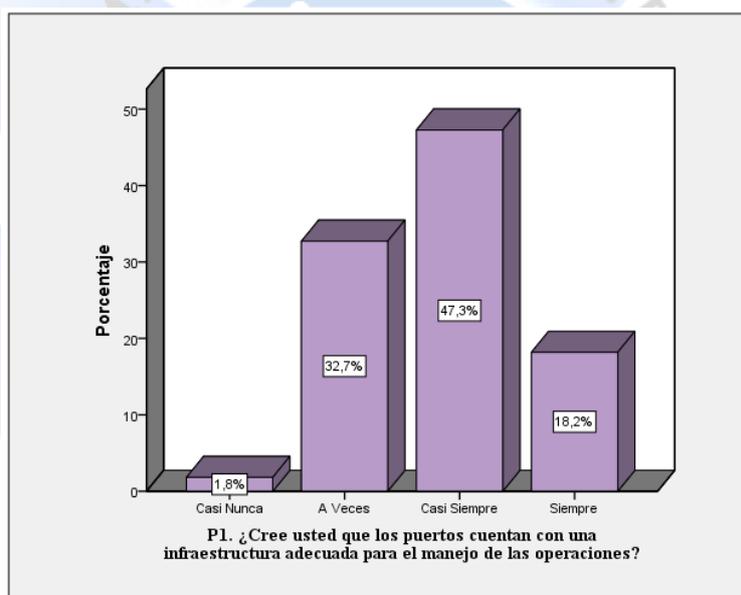
Los ítems o preguntas del cuestionario se diseñaron utilizando la matriz de conceptualización y operacionalización de variables, teniendo en cuenta los principales indicadores de cada variable. Para poder presentar los resultados de la totalidad de encuestas en tablas y gráficas estadísticas fue necesario realizar la generación de la base de datos en el paquete estadístico para ciencias sociales SPSS en la versión 24, sobre la cual se realizó el análisis estadístico descriptivo enfocado en todos los ítems del cuestionario que se presenta a continuación:

Tabla 22. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 1

P1. ¿Cree usted que los puertos cuentan con una infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	1	1,8	1,8	1,8
	A Veces	18	32,7	32,7	34,5
	Casi Siempre	26	47,3	47,3	81,8
	Siempre	10	18,2	18,2	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 19. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 1



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

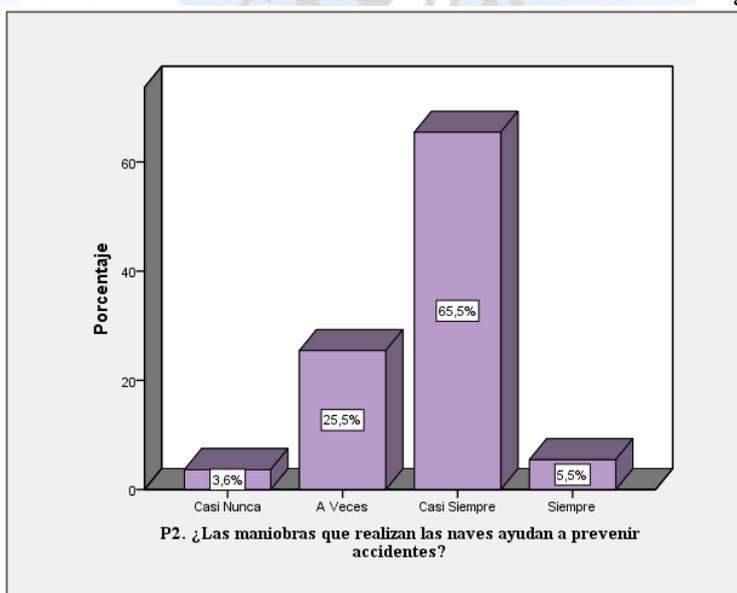
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los puertos cuentan con una infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones, el 18.2% manifiesta que siempre, el 47.3% afirma que casi siempre, mientras que el 32.7% afirma que a veces y el 1.8% expresa que casi nunca los puertos cuentan con una infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones.

Tabla 23. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 2

P2. ¿Las maniobras que realizan las naves ayudan a prevenir accidentes?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	2	3,6	3,6	3,6
	A Veces	14	25,5	25,5	29,1
	Casi Siempre	36	65,5	65,5	94,5
	Siempre	3	5,5	5,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 20. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 2



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

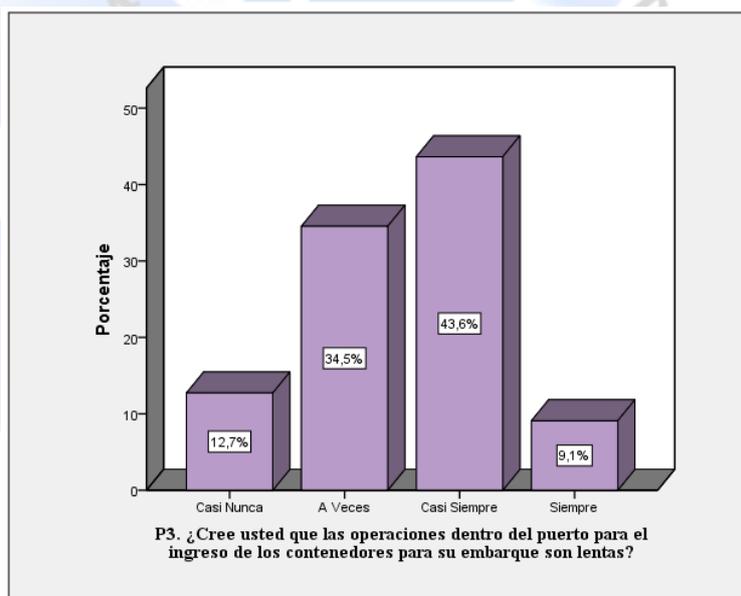
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que las maniobras que realizan las naves ayudan a prevenir accidentes, el 5.5% manifiesta que siempre ayudan a prevenir accidentes, el 65.5% afirma que casi siempre, mientras que el 25.5% afirma que a veces y el 3.6% expresa que casi nunca las maniobras que realizan las naves ayudan a prevenir accidentes. Estos resultados exponen que las maniobras de las naves están diseñadas para prevenir accidentes, con un 3.6% de rechazo.

Tabla 24. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 3

P3. ¿Cree usted que las operaciones dentro del puerto para el ingreso de los contenedores para su embarque son lentas?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	7	12,7	12,7	12,7
	A Veces	19	34,5	34,5	47,3
	Casi Siempre	24	43,6	43,6	90,9
	Siempre	5	9,1	9,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 21. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 3



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

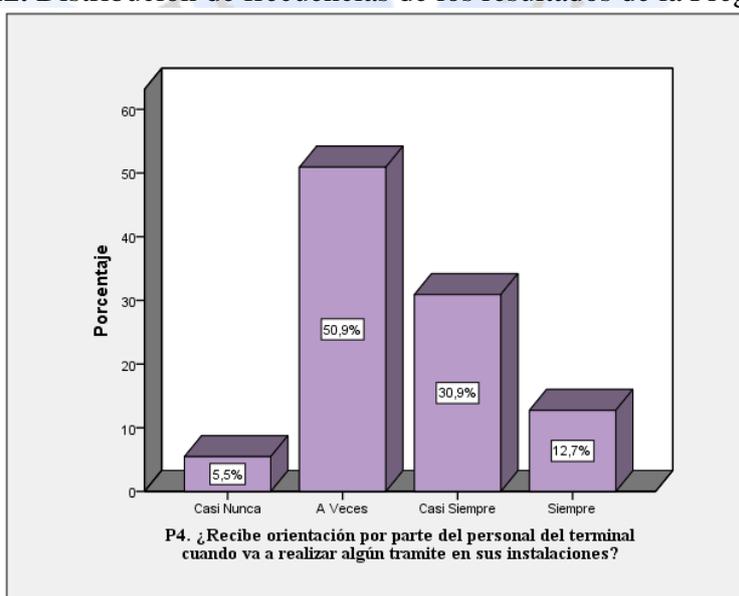
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que las operaciones dentro del puerto para el ingreso de los contenedores para su embarque son lentas, el 9.1% manifiesta que siempre son lentas, el 43.6% afirma que casi siempre, mientras que el 34.5% afirma que a veces y el 12.7% expresa que casi nunca las operaciones en el ingreso de contenedores son lentas.

Tabla 25. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 4

P4. ¿Recibe orientación por parte del personal del terminal cuando va a realizar algún trámite en sus instalaciones?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	3	5,5	5,5	5,5
	A Veces	28	50,9	50,9	56,4
	Casi Siempre	17	30,9	30,9	87,3
	Siempre	7	12,7	12,7	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 22. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 4



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

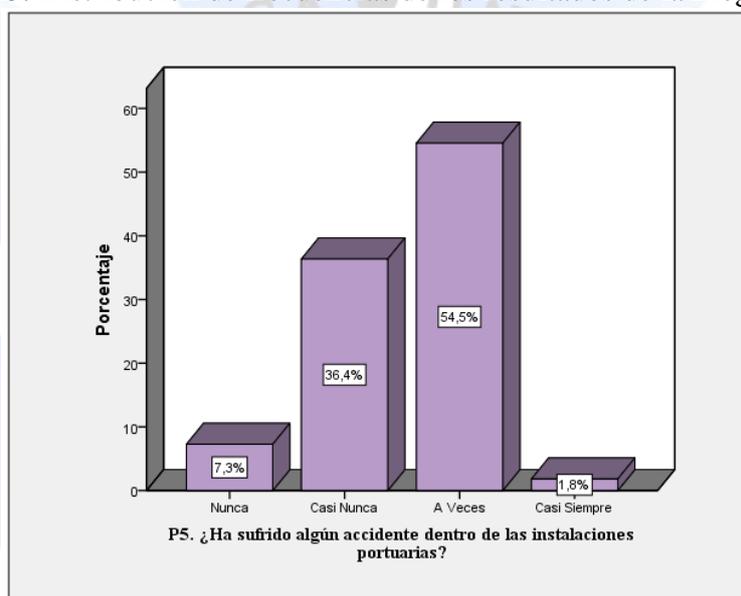
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que reciben orientación por parte del personal del terminal cuando va a realizar algún trámite en sus instalaciones, el 12.7% manifiesta que siempre, el 30.9% afirma que casi siempre, mientras que el 50.9% afirma que a veces y el 5.5% expresa que casi reciben orientación por parte del personal del terminal.

Tabla 26. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 5

P5. ¿Ha sufrido algún accidente dentro de las instalaciones portuarias?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	4	7,3	7,3	7,3
	Casi Nunca	20	36,4	36,4	43,6
	A Veces	30	54,5	54,5	98,2
	Casi Siempre	1	1,8	1,8	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 23. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 5



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

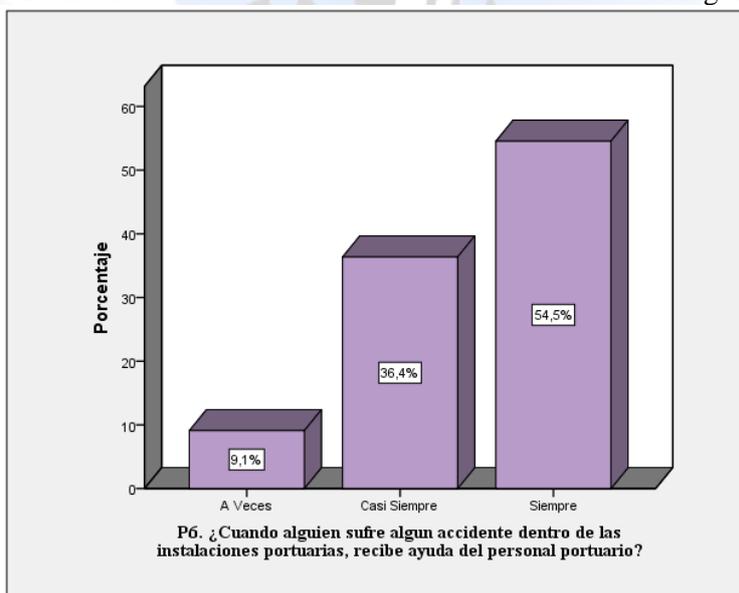
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que han sufrido algún accidente dentro de las instalaciones portuarias, el 1.8% manifiesta que casi siempre, el 54.5% afirma que a veces, mientras que el 36.4% afirma que casi nunca y el 7.3% expresa que nunca han sufrido algún accidente dentro de las instalaciones portuarias. Observándose que existe un tasa elevada de accidentabilidad en las instalaciones portuarias, por las que se deben de cumplir estrictamente los protocolos de seguridad.

Tabla 27. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 6

P6. ¿Cuando alguien sufre algún accidente dentro de las instalaciones portuarias, recibe ayuda del personal portuario?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	5	9,1	9,1	9,1
	Casi Siempre	20	36,4	36,4	45,5
	Siempre	30	54,5	54,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 24. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 6



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

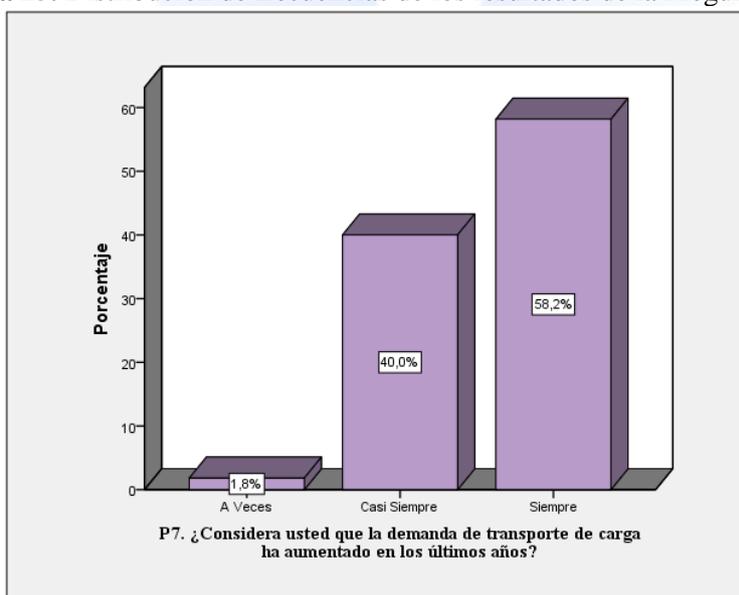
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si observaron que cuando alguien sufre algún accidente dentro de las instalaciones portuarias, recibe ayuda del personal portuario, el 54.5% manifiesta que siempre recibe ayuda del personal portuario, el 36.4% afirma que casi siempre, mientras que el 9.1% afirma que a veces recibe ayuda del personal portuario. Los resultados demuestran que el personal portuario cumple con ayudar en caso de accidentes en sus instalaciones de acuerdo al 90.9% de los encuestados.

Tabla 28. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 7

P7. ¿Considera usted que la demanda de transporte de carga ha aumentado en los últimos años?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	1	1,8	1,8	1,8
	Casi Siempre	22	40,0	40,0	41,8
	Siempre	32	58,2	58,2	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 25. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 7



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

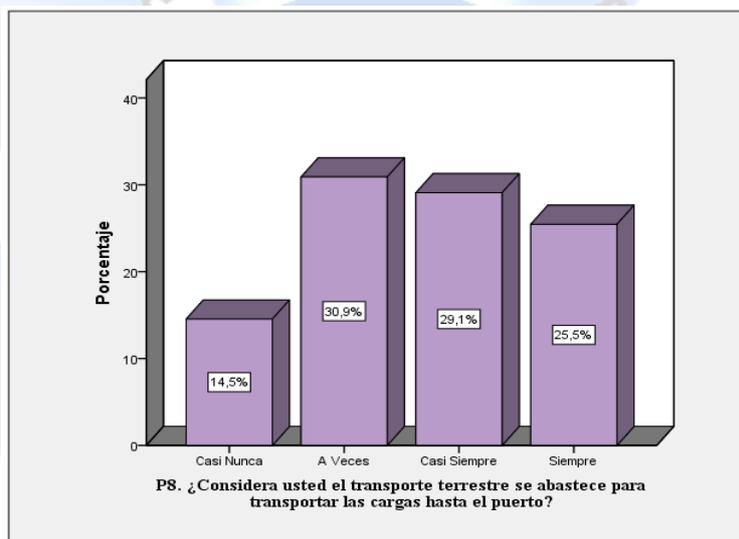
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que la demanda de transporte de carga ha aumentado en los últimos años, el 58.2% manifiesta que siempre ha aumentado la demanda, el 40% afirma que casi siempre aumenta la demanda, mientras que el 1.8% afirma que la demanda de transporte de carga ha aumentado en los últimos años. Por ello es necesario que la empresa tenga claro en su proceso de planificación los retrasos por exceso de demanda en el transporte.

Tabla 29. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 8

P8. ¿Considera usted el transporte terrestre se abastece para transportar las cargas hasta el puerto?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	8	14,5	14,5	14,5
	A Veces	17	30,9	30,9	45,5
	Casi Siempre	16	29,1	29,1	74,5
	Siempre	14	25,5	25,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 26. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 8



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

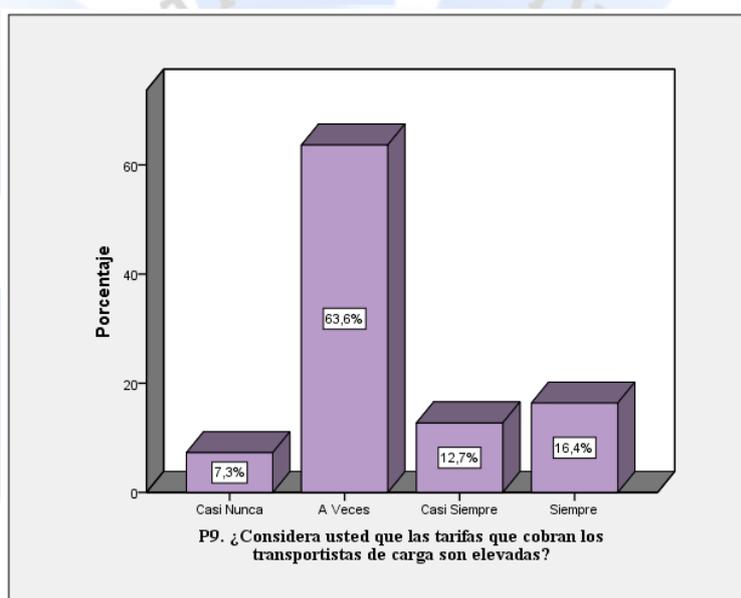
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el transporte terrestre se abastece para transportar las cargas hasta el puerto, el 25.5% manifiesta que siempre se abastece con el transporte terrestre, el 29.1% afirma que casi siempre, mientras que el 30.9% afirma que a veces y el 14.5% expresa que casi nunca consideran que el transporte terrestre se abastece para transportar las cargas hasta el puerto.

Tabla 30. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 9

P9. ¿Considera usted que las tarifas que cobran los transportistas de carga son elevadas?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	4	7,3	7,3	7,3
	A Veces	35	63,6	63,6	70,9
	Casi Siempre	7	12,7	12,7	83,6
	Siempre	9	16,4	16,4	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 27. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 9



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

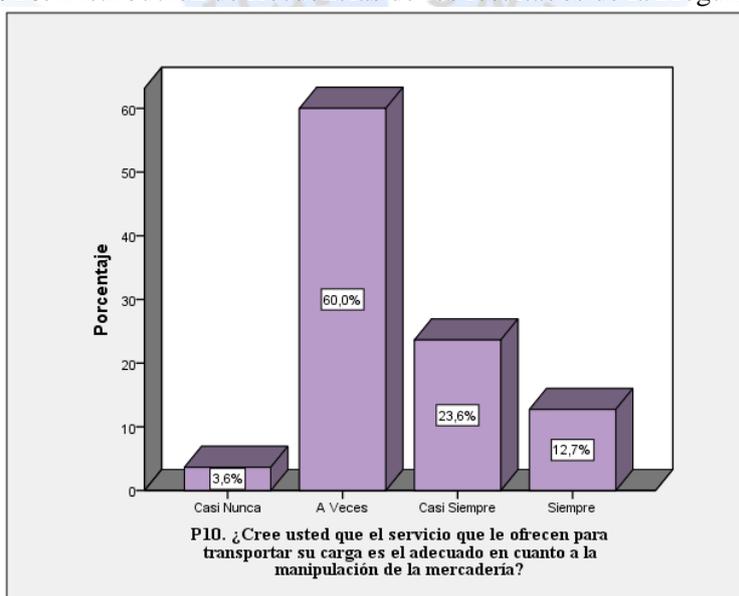
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que las tarifas que cobran los transportistas de carga son elevadas, el 16.4% manifiesta que siempre son elevadas las tarifas, el 12.7% afirma que casi siempre, mientras que el 63.3% afirma que a veces y el 7.3% expresa que casi nunca las tarifas que cobran los transportistas de carga son elevadas. Explican que las tarifas responden a la demanda en el sector.

Tabla 31. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 10

P10. ¿Cree usted que el servicio que le ofrecen para transportar su carga es el adecuado en cuanto a la manipulación de la mercadería?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	2	3,6	3,6	3,6
	A Veces	33	60,0	60,0	63,6
	Casi Siempre	13	23,6	23,6	87,3
	Siempre	7	12,7	12,7	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 28. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 10



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

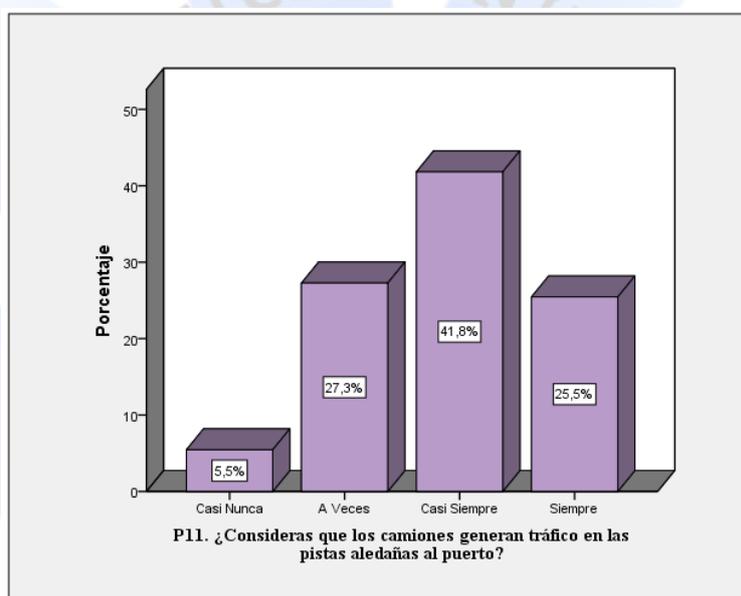
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el servicio que le ofrecen para transportar su carga es el adecuado en cuanto a la manipulación de la mercadería, el 12.7% manifiesta que siempre, el 23.6% afirma que casi siempre, mientras que el 60% afirma que a veces y el 3.6% expresa que casi nunca el servicio que le ofrecen para transportar su carga es el adecuado en cuanto a la manipulación de la mercadería.

Tabla 32. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 11

P11. ¿Consideras que los camiones generan tráfico en las pistas aledañas al puerto?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	3	5,5	5,5	5,5
	A Veces	15	27,3	27,3	32,7
	Casi Siempre	23	41,8	41,8	74,5
	Siempre	14	25,5	25,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 29. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 11



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

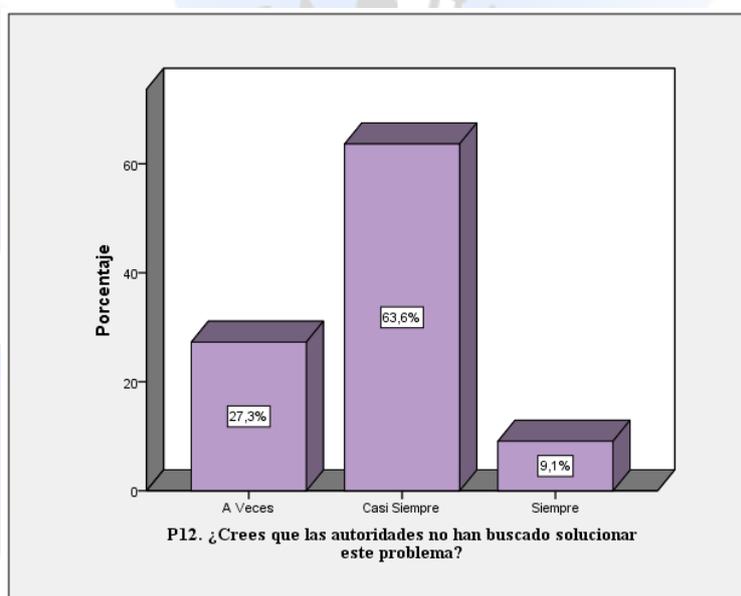
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los camiones generan tráfico en las pistas aledañas al puerto, el 25.5% manifiesta que siempre generan tráfico, el 41.8% afirma que casi siempre generan tráfico, mientras que el 27.3% afirma que a veces generan tráfico y el 5.5% expresa que casi nunca los camiones generan tráfico en las pistas aledañas al puerto. Los resultados demuestran que el 67.3% de los encuestados consideran que los camiones generan tráfico en los alrededores del puerto.

Tabla 33. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 12

P12. ¿Crees que las autoridades no han buscado solucionar este problema?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	15	27,3	27,3	27,3
	Casi Siempre	35	63,6	63,6	90,9
	Siempre	5	9,1	9,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 30. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 12



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

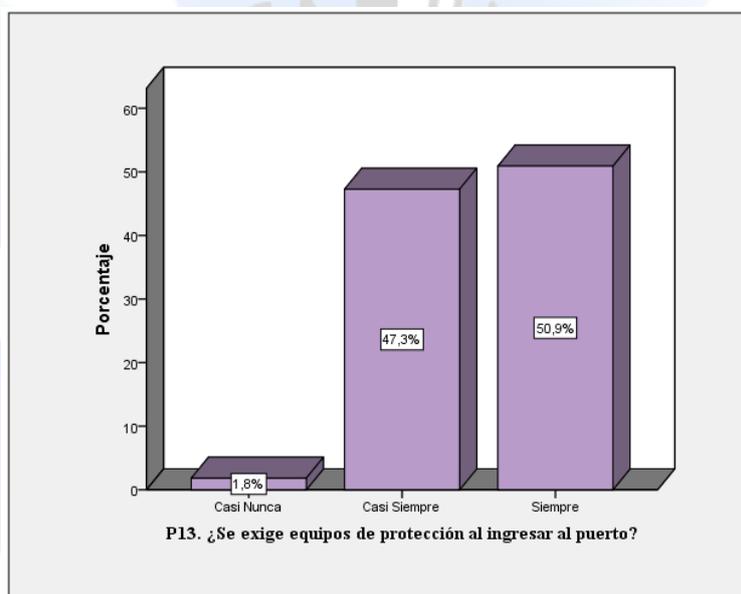
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que las autoridades no han buscado solucionar este problema (tráfico), el 9.1% manifiesta que siempre las autoridades buscan solucionar el problema, el 63.6% afirma que casi siempre buscan solucionar el problema, mientras que el 27.3% afirma que a veces consideran que las autoridades no han buscado solucionar este problema (tráfico). Los resultados demuestran que se percibe que las autoridades buscaron solucionar el problema en 72.7%, aunque sin resultados favorables.

Tabla 34. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 13

P13. ¿Se exige equipos de protección al ingresar al puerto?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	1	1,8	1,8	1,8
	Casi Siempre	26	47,3	47,3	49,1
	Siempre	28	50,9	50,9	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 31. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 13



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

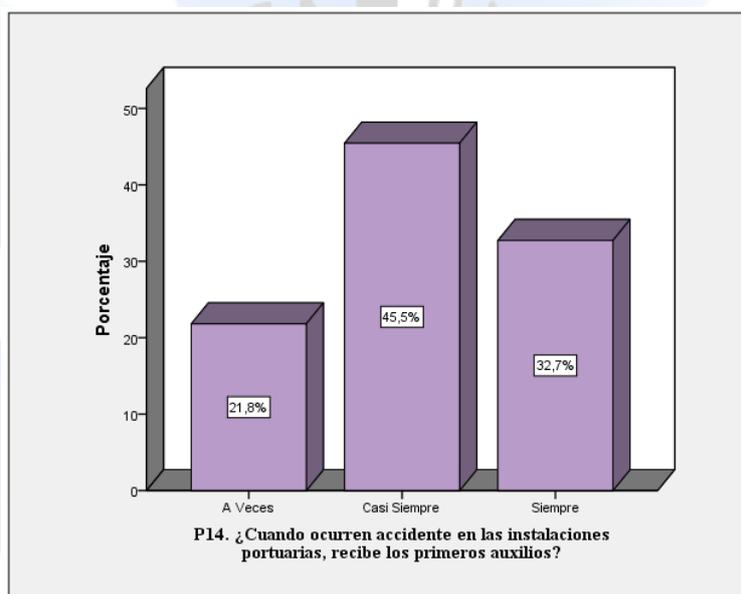
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que se exige equipos de protección al ingresar al puerto, el 50.9% manifiesta que siempre se exigen los equipos de protección, el 47.3% afirma que casi siempre se exigen los equipos de protección, mientras que el 1.8% afirma que casi nunca se exige equipos de protección al ingresar al puerto. Estos resultados demuestran que existe una percepción al 98.2% favorable sobre la exigencia de los equipos de protección al ingresar al puerto.

Tabla 35. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 14

P14. ¿Cuándo ocurre accidente en las instalaciones portuarias, recibe los primeros auxilios?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	12	21,8	21,8	21,8
	Casi Siempre	25	45,5	45,5	67,3
	Siempre	18	32,7	32,7	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 32. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 14



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

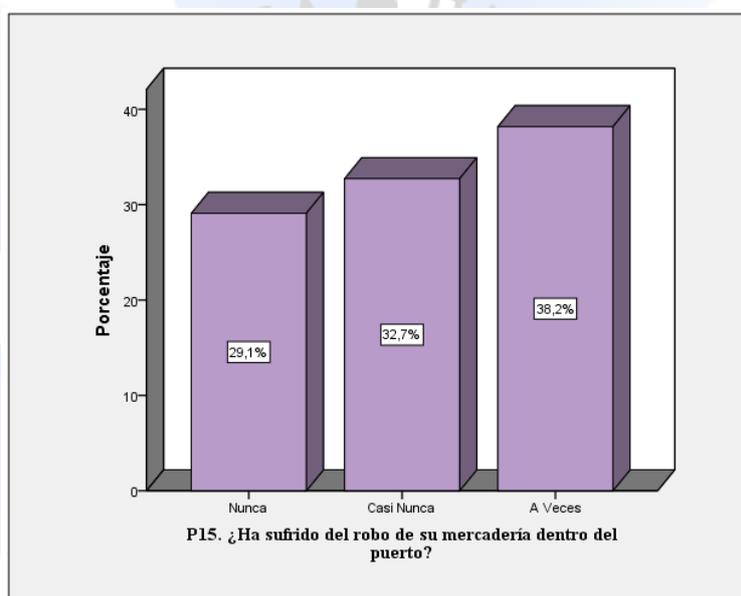
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si observaron que cuándo ocurre accidente en las instalaciones portuarias, recibe los primeros auxilios, el 32.7% manifiesta que siempre reciben primeros auxilios, el 45.5% afirma que casi siempre reciben primeros auxilios, mientras que el 21.8% afirma que a veces recibe los primeros auxilios cuándo ocurre accidente en las instalaciones portuarias. Lo que demuestra que las instalaciones portuarias sí cumplen con brindar los primeros auxilios de ser necesario.

Tabla 36. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 15

P15. ¿Ha sufrido del robo de su mercadería dentro del puerto?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	16	29,1	29,1	29,1
	Casi Nunca	18	32,7	32,7	61,8
	A Veces	21	38,2	38,2	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 33. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 15



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

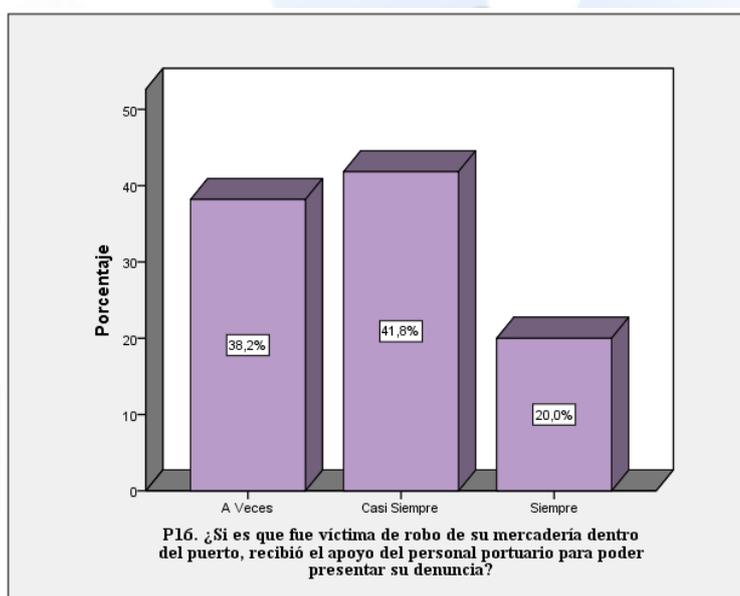
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que han sufrido del robo de su mercadería dentro del puerto, el 38.2% manifiesta que a veces ha sufrido robo de mercadería, el 32.7% expresa que casi nunca sufrió robo de mercadería en el puerto y el 29.1% expresa que nunca han sufrido del robo de su mercadería dentro del puerto. Los resultados demuestran que existe un elevado sector que ha sufrido robos de mercadería en 38.2%, por lo que debe generarse condiciones de seguridad y responsabilidad en el puerto para mejorar el proceso de exportación.

Tabla 37. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 16

P16. ¿Si es que fue víctima de robo de su mercadería dentro del puerto, recibió el apoyo del personal portuario para poder presentar su denuncia?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	21	38,2	38,2	38,2
	Casi Siempre	23	41,8	41,8	80,0
	Siempre	11	20,0	20,0	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 34. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 16



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

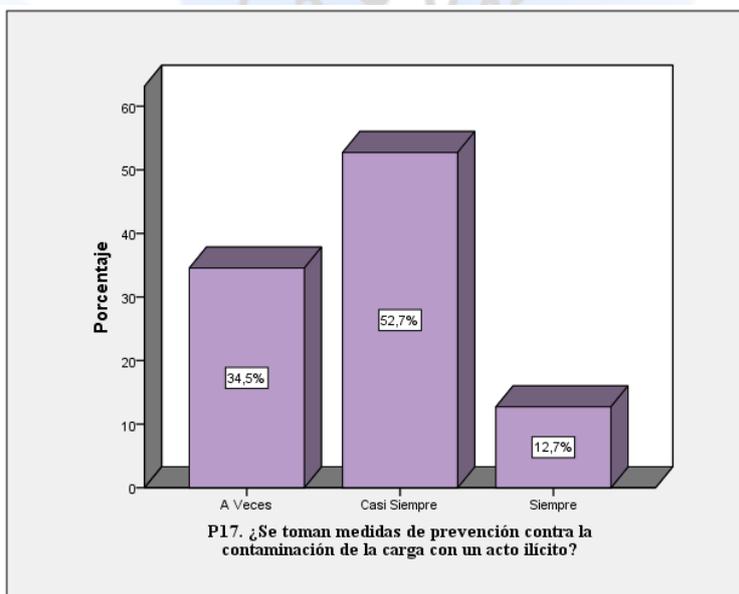
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si es que fueron víctimas de robo de su mercadería dentro del puerto, recibieron el apoyo del personal portuario para poder presentar su denuncia, el 20% manifiesta que siempre recibieron el apoyo del personal portuario para presentar la denuncia correspondiente, el 41.8% afirma que casi siempre recibieron apoyo, mientras que el 38.2% afirma que a veces recibieron apoyo del personal portuario para realizar la denuncia.

Tabla 38. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 17

P17. ¿Se toman medidas de prevención contra la contaminación de la carga con un acto ilícito?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	19	34,5	34,5	34,5
	Casi Siempre	29	52,7	52,7	87,3
	Siempre	7	12,7	12,7	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 35. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 17



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

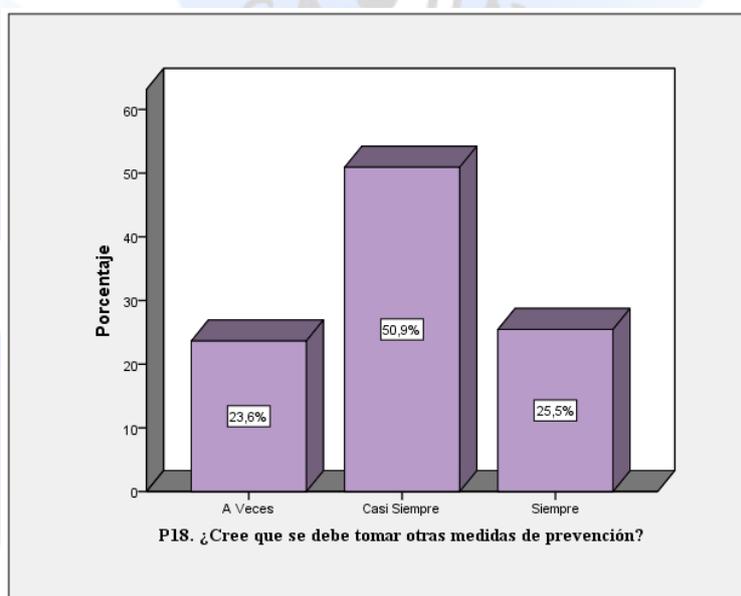
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que se toman medidas de prevención contra la contaminación de la carga con un acto ilícito, el 12.7% manifiesta que siempre se toman medidas de prevención, el 52.7% afirma que casi siempre se toman medidas preventivas contra contaminación de carga por acto ilícito, mientras que el 34.5% afirma que a veces se toman medidas de prevención contra la contaminación de la carga con un acto ilícito.

Tabla 39. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 18

P18. ¿Cree que se debe tomar otras medidas de prevención?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	13	23,6	23,6	23,6
	Casi Siempre	28	50,9	50,9	74,5
	Siempre	14	25,5	25,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 36. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 18



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que se debe tomar otras medidas de prevención, el 25.5% manifiesta que siempre se debe tomar otras medidas de prevención, el 50.9% afirma que casi siempre se debe tomar otras medidas de prevención, mientras que el 23.6% afirma que a veces se debe tomar otras medidas de prevención. Los resultados demuestran que el 100% de los encuestados toman en cuenta tomar medidas de prevención de su carga, y de ellos el 76.4% prioriza la prevención de su carga para asegurar la entrega del producto al cliente.

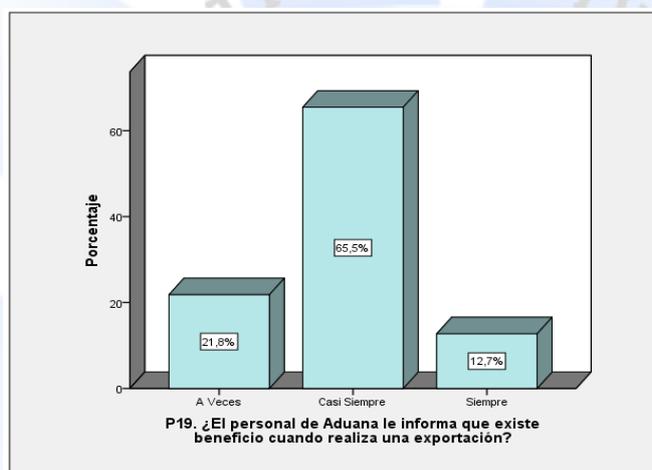
2) Resultados Descriptivos de la Variable 2: Exportación

Tabla 40. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 19

P19. ¿El personal de Aduana le informa que existe beneficio cuando realiza una exportación?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	12	21,8	21,8	21,8
	Casi Siempre	36	65,5	65,5	87,3
	Siempre	7	12,7	12,7	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 37. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 19



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

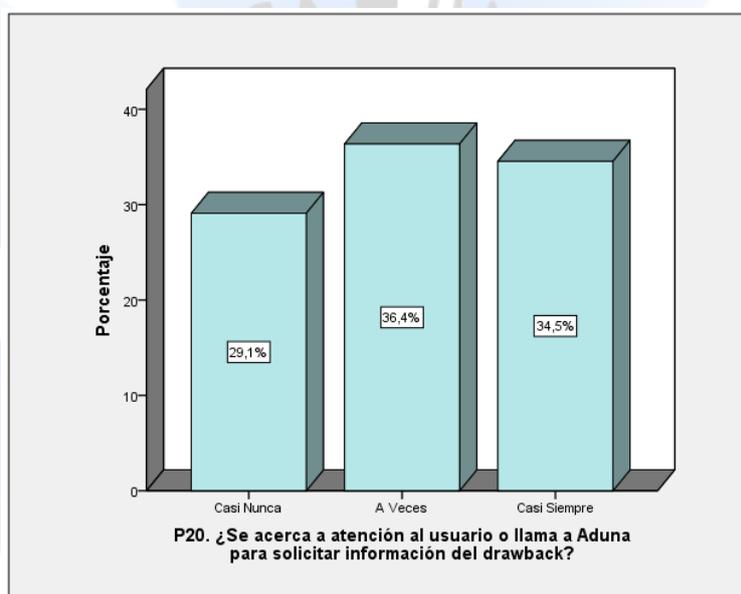
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el personal de Aduana le informa que existe beneficio cuando realiza una exportación, el 12.7% manifiesta que siempre el personal de Aduana le informa que existe beneficio cuando realiza una exportación, el 65.5% afirma que casi siempre les informan los beneficios, mientras que el 21.8% afirma que a veces el personal de Aduana le informa que existe beneficio cuando realiza una exportación.

Tabla 41. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 20

P20. ¿Se acerca a atención al usuario o llama a Aduana para solicitar información del drawback?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	16	29,1	29,1	29,1
	A Veces	20	36,4	36,4	65,5
	Casi Siempre	19	34,5	34,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 38. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 20



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

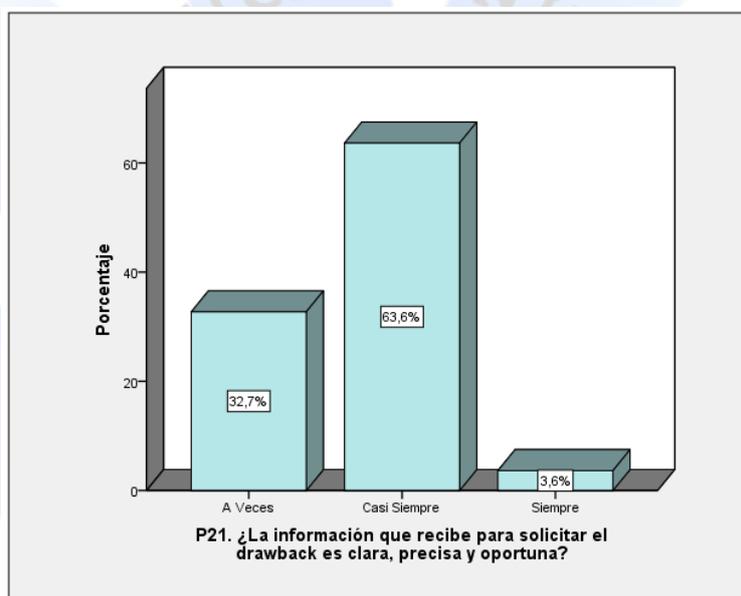
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que si se acercan a atención al usuario o llaman a Aduana para solicitar información del drawback, el 34.5% manifiesta que siempre se acercan a atención al usuario o llaman a Aduana para solicitar información del drawback, el 36.4% afirma que casi siempre se acercan o llaman, mientras que el 29.1% afirma que a veces se acercan a atención al usuario o llaman a Aduana para solicitar información del drawback.

Tabla 42. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 21

P21. ¿La información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	18	32,7	32,7	32,7
	Casi Siempre	35	63,6	63,6	96,4
	Siempre	2	3,6	3,6	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 39. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 21



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

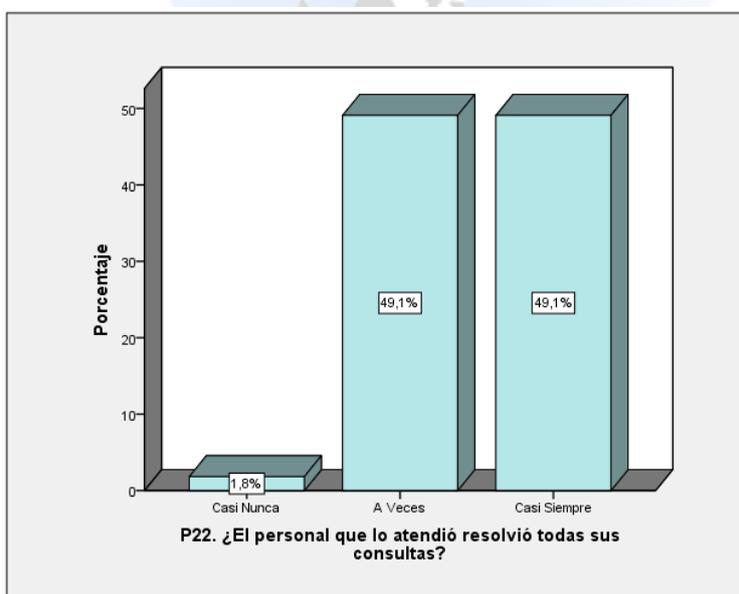
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que la información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna, el 3.6% manifiesta que siempre la información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna, el 63.6% afirma que casi siempre la información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna, mientras que el 32.7% afirma que a veces la información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna.

Tabla 43. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 22

P22. ¿El personal que lo atendió resolvió todas sus consultas?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	1	1,8	1,8	1,8
	A Veces	27	49,1	49,1	50,9
	Casi Siempre	27	49,1	49,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 40. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 22



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

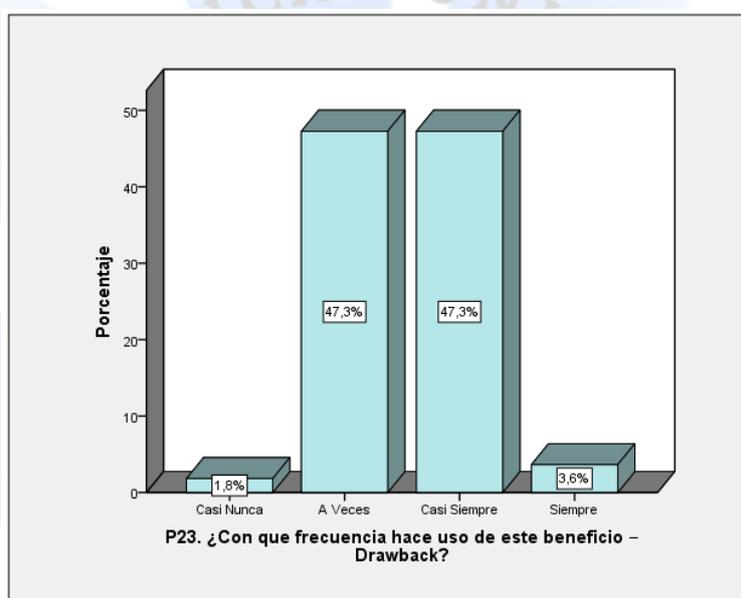
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el personal que lo atendió resolvió todas sus consultas, el 49.1% manifiesta que siempre el personal que lo atendió resolvió todas sus consultas, el 49.1% afirma que casi siempre el personal que lo atendió resolvió todas sus consultas, mientras que el 1.8% afirma que a veces el personal que lo atendió resolvió todas sus consultas. Los resultados demuestran que el 98.2% de los encuestados manifiestan que el personal que le atendió resolvió todas sus consultas.

Tabla 44. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 23

P23. ¿Con que frecuencia hace uso de este beneficio – Drawback?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Nunca	1	1,8	1,8	1,8
	A Veces	26	47,3	47,3	49,1
	Casi Siempre	26	47,3	47,3	96,4
	Siempre	2	3,6	3,6	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 41. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 23



Fuente Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

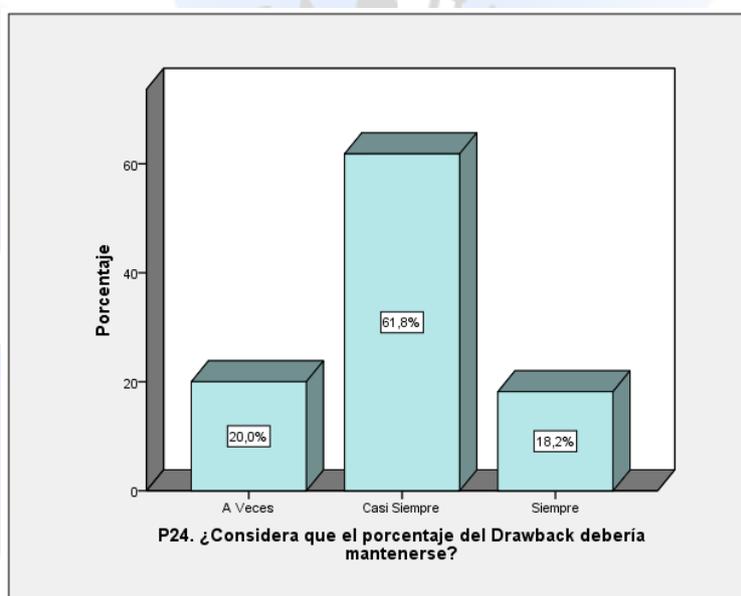
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a con qué frecuencia hace uso de este beneficio – Drawback, el 3.6% manifiesta que siempre hace uso de este beneficio, el 47.3% afirma que casi siempre hace uso de este beneficio, mientras que el 47.3% afirma que a veces hace uso de este beneficio y el 1.8% expresa que casi nunca hace uso de este beneficio – Drawback.

Tabla 45. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 24

P24. ¿Considera que el porcentaje del Drawback debería mantenerse?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	11	20,0	20,0	20,0
	Casi Siempre	34	61,8	61,8	81,8
	Siempre	10	18,2	18,2	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 42. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 24



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

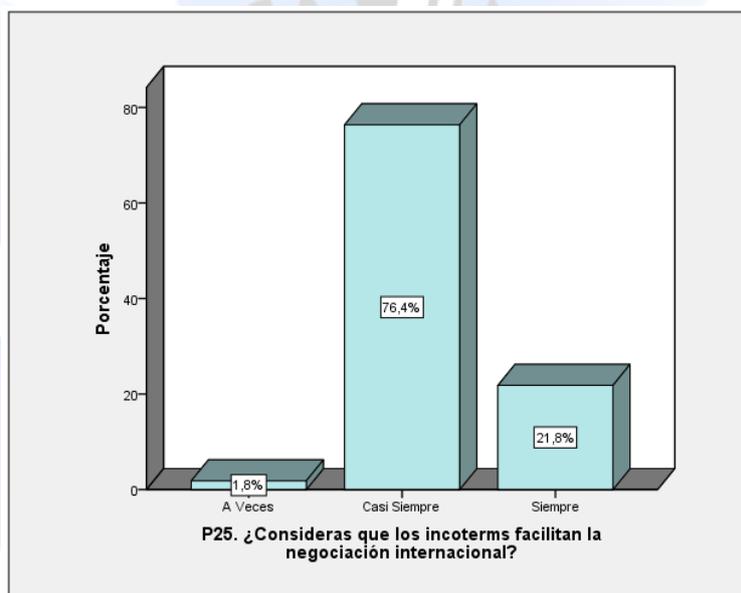
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el porcentaje del Drawback debería mantenerse, el 18.2% manifiesta que siempre el porcentaje del Drawback debería mantenerse, el 61.8% afirma que casi siempre el porcentaje del Drawback debería mantenerse, mientras que el 20% afirma que a veces el porcentaje del Drawback debería mantenerse. Los resultados demuestran que el 80% de los participantes de la investigación están de acuerdo en que se mantenga el porcentaje por Drawback y el 20% está a favor de modificar el valor.

Tabla 46. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 25

P25. ¿Consideras que los incoterms facilitan la negociación internacional?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	1	1,8	1,8	1,8
	Casi Siempre	42	76,4	76,4	78,2
	Siempre	12	21,8	21,8	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 43. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 25



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

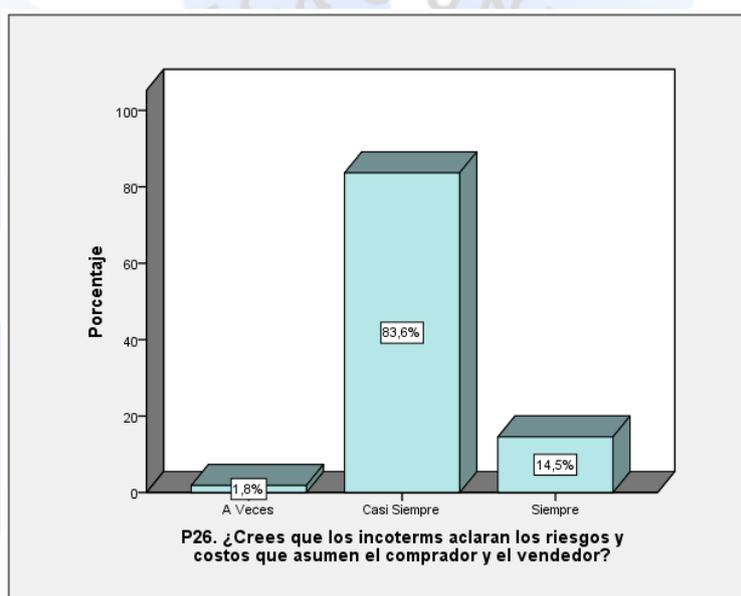
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los incoterms facilitan la negociación internacional, el 21.8% manifiesta que siempre facilitan las negociaciones internacionales, el 76.4% afirma que casi siempre facilitan las negociaciones internacionales, mientras que el 1.8% afirma que a veces los incoterms facilitan la negociación internacional. Los resultados demuestran que el 98.2% de los encuestados afirma que los incoterms facilitan la negociación internacional.

Tabla 47. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 26

P26. ¿Crees que los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	1	1,8	1,8	1,8
	Casi Siempre	46	83,6	83,6	85,5
	Siempre	8	14,5	14,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 44. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 26



Fuente Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

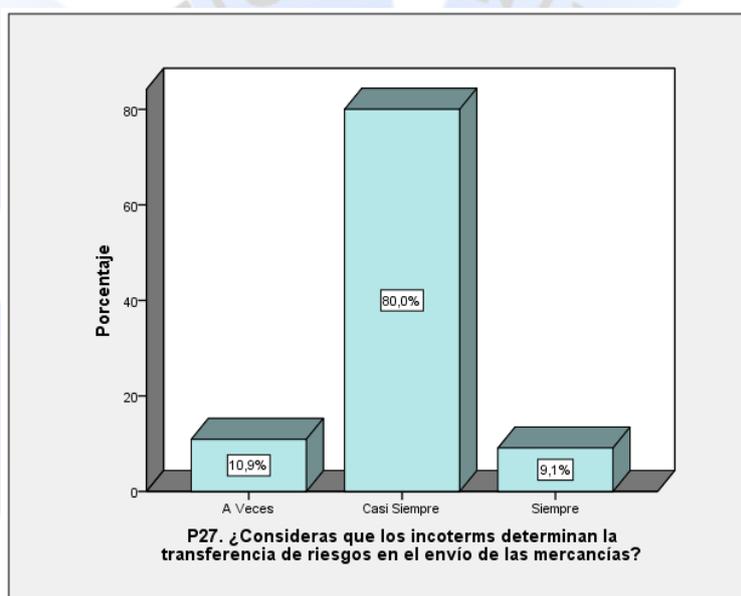
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor, el 14.5% manifiesta que siempre los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor, el 83.6% afirma que casi siempre los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor, mientras que el 1.8% afirma que a veces los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor.

Tabla 48. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 27

P27. ¿Consideras que los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	6	10,9	10,9	10,9
	Casi Siempre	44	80,0	80,0	90,9
	Siempre	5	9,1	9,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 45. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 27



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

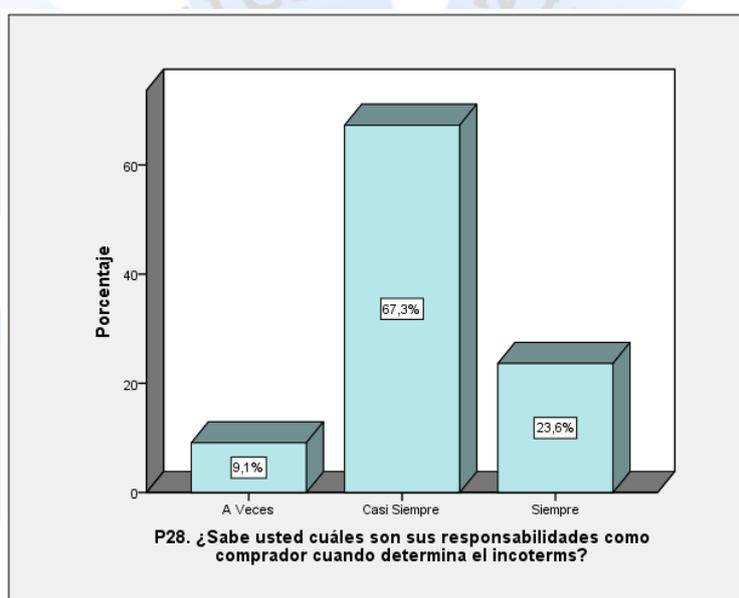
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías, el 9.1% manifiesta que siempre los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías, el 80% afirma que casi siempre determinan la transferencia, mientras que el 10.9% afirma que a veces los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías.

Tabla 49. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 28

P28. ¿Sabe usted cuáles son sus responsabilidades como comprador cuando determina el incoterms?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	5	9,1	9,1	9,1
	Casi Siempre	37	67,3	67,3	76,4
	Siempre	13	23,6	23,6	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 46. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 28



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

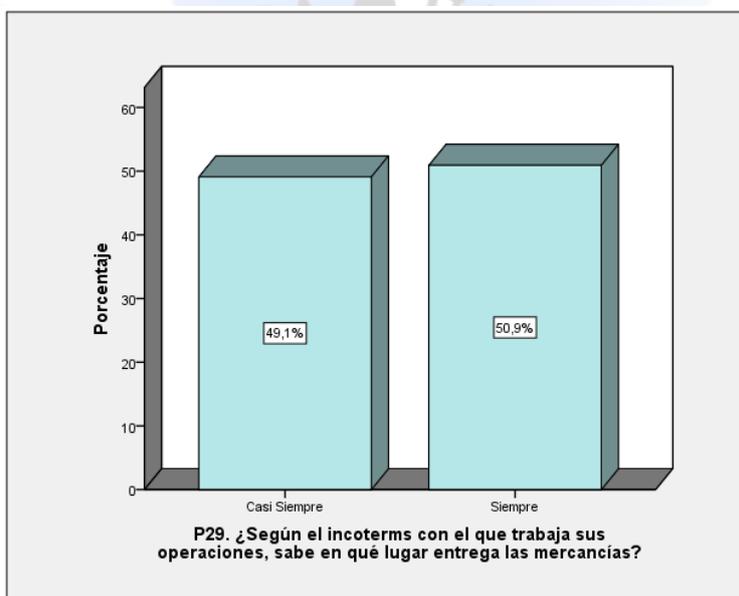
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si saben cuáles son sus responsabilidades como comprador cuando determina el incoterms, el 23.6% manifiesta que siempre saben sus responsabilidades al determinar el incoterm, el 67.3% afirma que casi siempre saben sus responsabilidades al determinar el incoterm, mientras que el 9.1% afirma que a veces saben sus responsabilidades al determinar el incoterm. Los resultados demuestran que el 90.9% de los encuestados saben sus responsabilidades en el proceso.

Tabla 50. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 29

P29. ¿Según el incoterms con el que trabaja sus operaciones, sabe en qué lugar entrega las mercancías?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi Siempre	27	49,1	49,1	49,1
	Siempre	28	50,9	50,9	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 47. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 29



Fuente Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

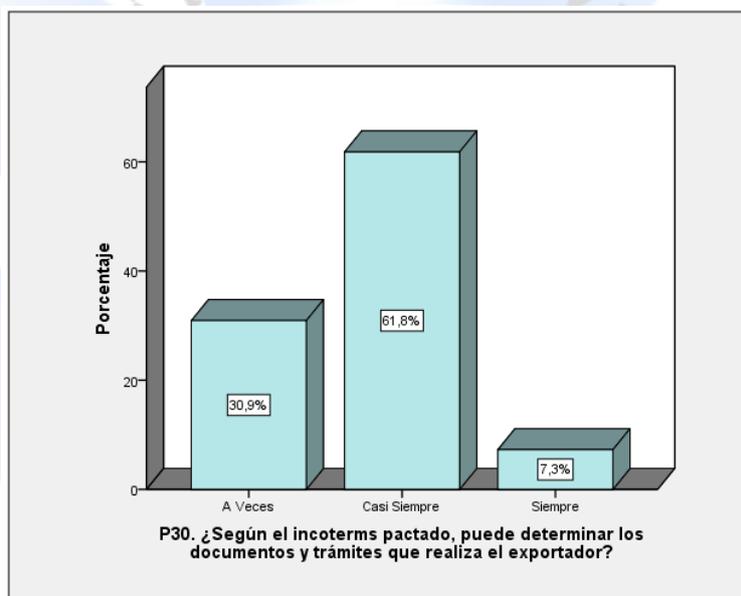
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si según el incoterms con el que trabaja sus operaciones, sabe en qué lugar entrega las mercancías, el 50.9% manifiesta que siempre sabe en qué lugar entrega las mercancías, y el 49.1% afirma que casi siempre sabe en qué lugar entrega las mercancías. Los resultados demuestran que el 100% de los participantes en la investigación tienen conocimiento del lugar de entrega de las mercancías de acuerdo a los incoterms.

Tabla 51. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 30

P30. ¿Según el incoterms pactado, puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	17	30,9	30,9	30,9
	Casi Siempre	34	61,8	61,8	92,7
	Siempre	4	7,3	7,3	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 48. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 30



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

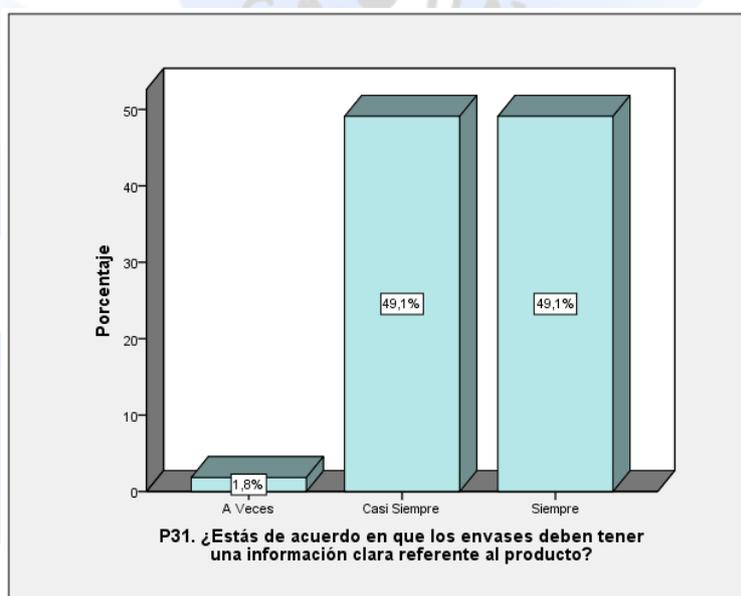
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si según el incoterms pactado, puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador, el 7.3% manifiesta que siempre puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador, el 60.8% afirma que casi siempre puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador, mientras que el 30.9% afirma que a veces puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador.

Tabla 52. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 31

P31. ¿Estás de acuerdo en que los envases deben tener una información clara referente al producto?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	1	1,8	1,8	1,8
	Casi Siempre	27	49,1	49,1	50,9
	Siempre	27	49,1	49,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 49. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 31



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

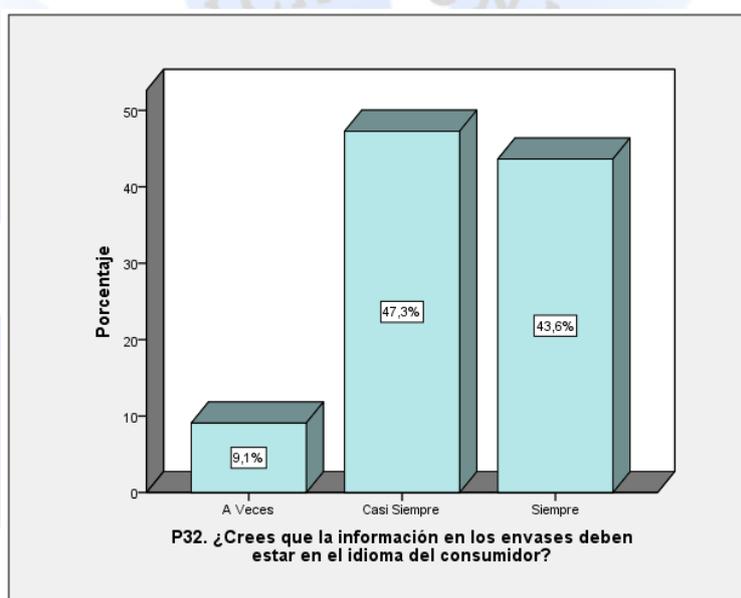
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los envases deben tener una información clara referente al producto, el 49.1% manifiesta que siempre los envases deben tener una información clara referente al producto, el 49.1% afirma que casi siempre los envases deben tener una información clara referente al producto, mientras que el 1.8% afirma que a veces los envases deben tener una información clara referente al producto.

Tabla 53. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 32

P32. ¿Crees que la información en los envases debe estar en el idioma del consumidor?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	5	9,1	9,1	9,1
	Casi Siempre	26	47,3	47,3	56,4
	Siempre	24	43,6	43,6	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 50. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 32



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

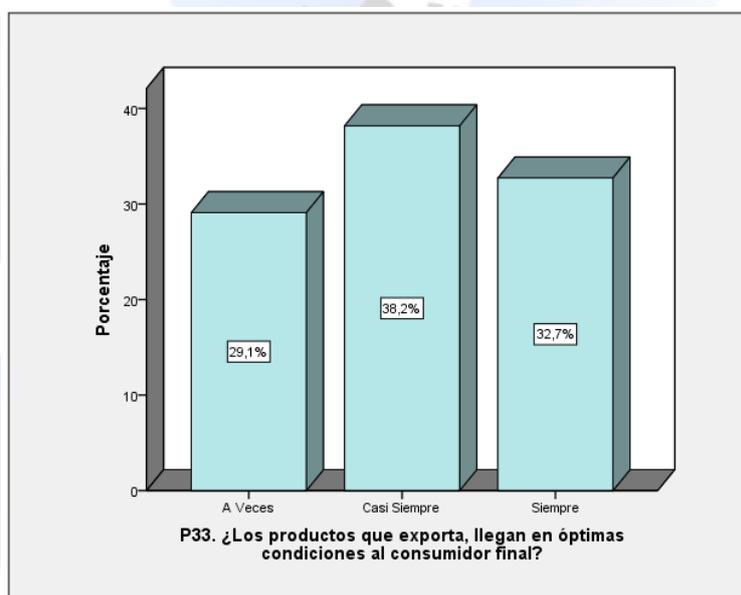
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que la información en los envases debe estar en el idioma del consumidor, el 43.6% manifiesta que siempre la información en los envases debe estar en el idioma del consumidor, el 47.3% afirma que casi siempre la información en los envases debe estar en el idioma del consumidor, mientras que el 9.1% afirma que a veces la información en los envases debe estar en el idioma del consumidor.

Tabla 54. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 33

P33. ¿Los productos que exporta, llegan en óptimas condiciones al consumidor final?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	16	29,1	29,1	29,1
	Casi Siempre	21	38,2	38,2	67,3
	Siempre	18	32,7	32,7	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 51. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 33



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

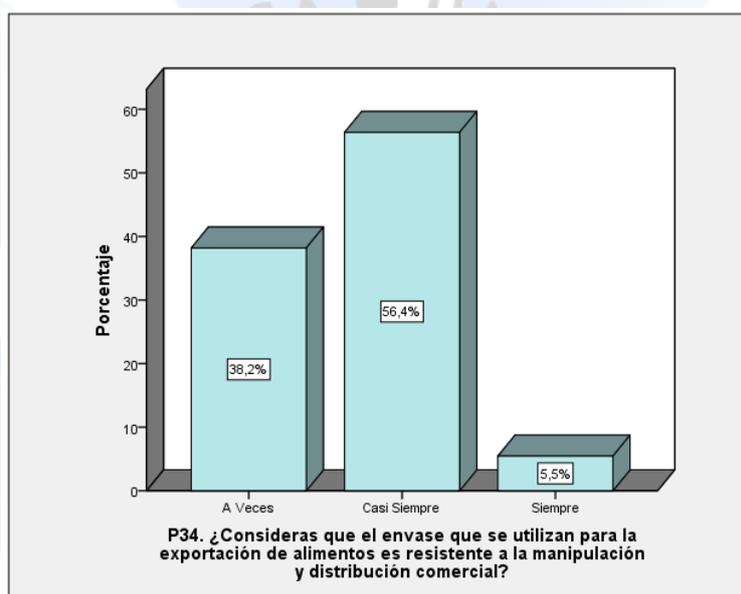
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los productos que exporta, llegan en óptimas condiciones al consumidor final, el 32.7% manifiesta que siempre llegan en óptimas condiciones al consumidor final, el 38.2% afirma que casi siempre llegan en óptimas condiciones al consumidor final, mientras que el 29.1% afirma que a veces los productos que exporta, llegan en óptimas condiciones al consumidor final. Lo que demuestra que el 70.9% de participantes en la investigación considera que sus productos llegan en óptimas condiciones al cliente en el mercado de destino.

Tabla 55. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 34

P34. ¿Consideras que el envase que se utilizan para la exportación de alimentos es resistente a la manipulación y distribución comercial?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	21	38,2	38,2	38,2
	Casi Siempre	31	56,4	56,4	94,5
	Siempre	3	5,5	5,5	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 52. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 34



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

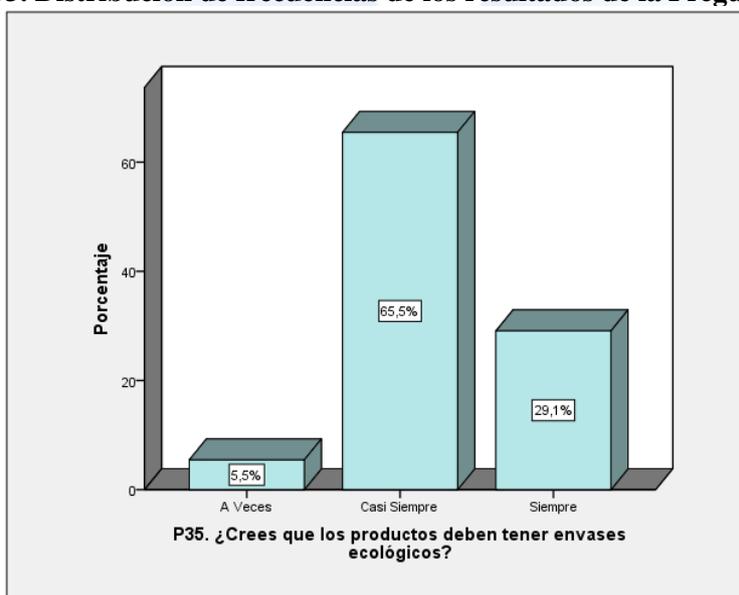
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el envase que se utilizan para la exportación de alimentos es resistente a la manipulación y distribución comercial, el 5.5% manifiesta que siempre es resistente, el 56.4% afirma que casi siempre el envase que se utilizan es resistente a la manipulación y distribución comercial, mientras que el 38.2% afirma que a veces el envase que se utilizan para la exportación de alimentos es resistente a la manipulación y distribución comercial.

Tabla 56. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 35

P35. ¿Crees que los productos deben tener envases ecológicos?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	3	5,5	5,5	5,5
	Casi Siempre	36	65,5	65,5	70,9
	Siempre	16	29,1	29,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 53. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 35



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

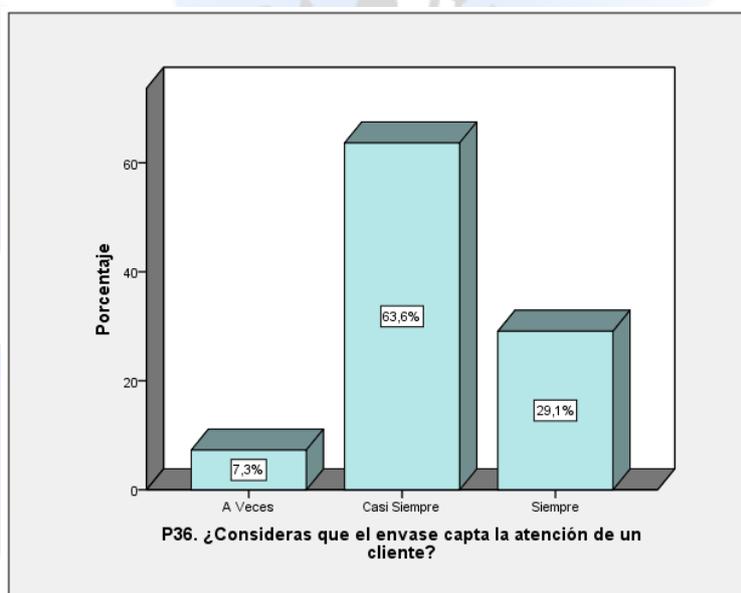
Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que los productos deben tener envases ecológicos, el 29.1% manifiesta que siempre los productos deben tener envases ecológicos, el 65.5% afirma que casi siempre los productos deben tener envases ecológicos, mientras que el 5.5% afirma que a veces los productos deben tener envases ecológicos. Los resultados demuestran que el 94.5% de los participantes en la investigación consideran que se deben tener envases ecológicos para sus productos de exportación.

Tabla 57. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 36

P36. ¿Consideras que el envase capta la atención de un cliente?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A Veces	4	7,3	7,3	7,3
	Casi Siempre	35	63,6	63,6	70,9
	Siempre	16	29,1	29,1	100,0
	Total	55	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Figura 54. Distribución de frecuencias de los resultados de la Pregunta N° 36



Fuente: Encuesta analizada en el Paquete SPSS V.24, 2018

Interpretación:

Los resultados de la encuesta muestran que en relación a si consideran que el envase capta la atención de un cliente, el 29.1% manifiesta que siempre el envase capta la atención de un cliente, el 63.6% afirma que casi siempre el envase capta la atención de un cliente, mientras que el 7.3% afirma que a veces el envase capta la atención de un cliente. Los resultados demuestran que los participantes de la investigación tienen especial interés en que sus envases capturen la atención de sus clientes y a su vez cumplan la función de protección y garantía de entrega de productos en excelentes condiciones.

4.1.2 Método Cualitativo

4.1.2.1 Indicadores comunes de la variable 1 vs. Actores

Variable	Indicadores	Actores	
		Personal Operativo y Logístico	Personal Administrativo
Logística Portuaria	Infraestructura Portuaria	Manifiestan que se deben implementar más equipos para el movimiento y traslado de las cargas dentro de los terminales y para poder agilizar el proceso de carga y descarga de las naves	Mencionan que el proceso de ingreso de la carga al terminal portuario es un poco lento, lo que algunas veces ocasiona demoras y sobre costos a los exportadores por que deben pagar un adicional al transporte por el tiempo de espera.
	Medios de Transporte	Expresan que las autoridades deben realizar inspecciones vehiculares con más frecuencia para que los transportistas puedan operar con camiones en buenas condiciones	Manifiestan que hay iniciativa de los transportistas en mejorar las condiciones de sus unidades de transporte, puesto que en algunos almacenes se viene restringiendo el acceso de los vehículos de transporte si es que no cuentan con ciertas características
	Seguridad Portuaria	Manifiestan que las autoridades deben enviar más personal para que resguarde los alrededores del puerto porque no sólo se da el robo de la carga, sino que ellos también son víctimas del robo de sus pertenencias.	Expresan que los intentos de ocultamiento de drogas y otras sustancias son cada vez más complejas y los exportadores deben implementar la Norma y Estándares BASC en sus empresas. Porque la contaminación de la carga a exportar no solo se da dentro de los almacenes aduaneros sino dentro de las mismas instalaciones portuarias

Fuente: Base de la entrevista realizada a la empresa Brokmar Logistics S.A.C.

4.1.2.2 Indicadores comunes de la variable 2 vs. Actores

Variable	Indicadores	Actores	
		Personal Operativo y Logístico	Personal Administrativo
Exportación	Beneficios de la exportación	Expresan que las autoridades aduaneras deben implementar más capacitaciones para los exportadores para que puedan aprovechar este beneficio en todas sus operaciones de exportación.	Manifiestan que el Drawback es un beneficio que obtienen los exportadores y les permite evitar que el pago de los derechos arancelarios de importación de los insumos utilizados en la producción de bienes destinados a la exportación incremente su costo y el precio final de su producto.
	Incoterms	Manifiestan que los incoterms norman las condiciones de entrega de las mercancías y delimitan las responsabilidades tanto del comprador como del vendedor pero que los exportadores no tienen mucho conocimiento al respecto	Expresan que los exportadores por lo general negocian sus ventas en término FOB, por que la responsabilidad del vendedor termina cuando coloca la mercancía a bordo de la nave.
	Envases y Embalajes	Expresan que en algunos casos las cargas que vienen de provincia vienen con los bultos rotos o abollados, lo que implica en algunos casos la pérdida parcial de la mercancía a exportar.	Manifiesta que los exportadores deben invertir en adquirir mejores envases de acuerdo al tipo de producto que van a comercializar en el exterior para que sus productos puedan llegar en buenas condiciones a sus clientes.

Fuente: Base de la entrevista realizada a la empresa Brokmar Logistics S.A.C.

4.2 Contratación de Hipótesis

Para iniciar la prueba de las hipótesis en primer lugar tendremos en cuenta dos tipos de hipótesis: la hipótesis de investigación y la hipótesis nula, los cuales se presentaran estadísticamente:

- **Hi (Hipótesis de la investigación):**

Afirma que existe algún grado de relación o asociación e influencia entre las dos variables.

- **Ho (Hipótesis Nula)**

Representa la afirmación de que no existe asociación o influencia entre las dos variables estudiadas.

En el análisis se utilizaron los siguientes parámetros o indicadores

Indicador de contraste: Coeficiente de correlación de Pearson (r).

Indicador de decisión: significancia bilateral $p\text{-value} \leq 5\%$ (0.05).

4.2.1 Contraste de la Hipótesis general

- **Hipótesis General:** “La logística portuaria influye significativamente en las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

- **Hipótesis estadísticas:**

Hipótesis de la investigación: (Hi) Existe influencia significativa entre la logística portuaria y las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_i = r > 0$$

- **Hipótesis Nula:** (Ho). No existe influencia significativa entre la logística portuaria y las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_0 = r \leq 0$$

Para comprobar esta hipótesis se procedió a solicitar al programa estadístico SPSS V.24 que correlacionara ambas variables con los siguientes resultados:

Tabla 58. Matriz de correlaciones de la hipótesis general

		Logística Portuaria	Exportación
Logística Portuaria	Correlación de Pearson	1	,824**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	55	55
Exportación	Correlación de Pearson	,824**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	55	55

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia con el paquete SPSS v.24, 2018

La correlación encontrada es positiva alta ($0.824 = 82.4\%$), con un nivel de significancia bilateral de 0.000 (que es menor a 0.05) por lo tanto se considera aprobada la Hipótesis General de la investigación y se rechaza la hipótesis nula.

4.2.2 Contraste de la Hipótesis Específica 1

Hipótesis Específica 1: “La infraestructura portuaria influye significativamente en las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

Hipótesis estadísticas:

Hipótesis de la investigación: (Hi) Existe influencia significativa entre la infraestructura portuaria y las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_i = r > 0$$

Hipótesis Nula: (Ho). No existe influencia significativa entre la infraestructura portuaria y las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_0 = r \leq 0$$

Para comprobar esta hipótesis se procedió a solicitar al programa estadístico SPSS V.24 que correlacionara ambas variables con los siguientes resultados:

Tabla 59. Matriz de correlaciones de la hipótesis específica 1

		Infraestructura Portuaria	Exportación
Infraestructura Portuaria	Correlación de Pearson	1	,709**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	55	55
Exportación	Correlación de Pearson	,709**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	55	55

**.

La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia con el paquete SPSS v.24, 2018

La correlación encontrada es positiva significativa (0.709 = 70.9%), con un nivel de significancia bilateral de 0.000 (que es menor a 0.05) por lo tanto se considera aprobada la Hipótesis Específica 1 de la investigación y se rechaza la hipótesis nula correspondiente.

4.2.3 Contraste de la Hipótesis Específica 2

Hipótesis Específica 2: “Los medios de transporte influyen significativamente en las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

Hipótesis estadísticas:

Hipótesis de la investigación: (Hi) Existe influencia significativa entre los medios de transporte y las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_i = r > 0$$

Hipótesis Nula: (Ho). No existe influencia significativa entre los medios de transporte y las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_o = r \leq 0$$

Para comprobar esta hipótesis se procedió a solicitar al programa estadístico SPSS V.24 que correlacionara ambas variables con los siguientes resultados:

Tabla 60. Matriz de correlaciones de la hipótesis específica 2

		Medios de Transporte	Exportación
Medios de Transporte	Correlación de Pearson	1	,628**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	55	55
Exportación	Correlación de Pearson	,628**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	55	55

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia con el paquete SPSS v.24, 2018

La correlación encontrada es positiva significativa (0.628 = 62.8%), con un nivel de significancia bilateral de 0.000 (que es menor a 0.05) por lo tanto se considera aprobada la Hipótesis Específica 2 de la investigación y se rechaza la hipótesis nula correspondiente.

4.2.4 Contraste de la Hipótesis Específica 3

Hipótesis Específica 3: “La seguridad portuaria influye significativamente en las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018”

Hipótesis estadísticas:

Hipótesis de la investigación: (Hi) Existe influencia significativa entre la seguridad portuaria y las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_i = r > 0$$

Hipótesis Nula: (Ho). No existe influencia significativa entre la seguridad portuaria y las exportaciones de agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018.

$$H_o = r \leq 0$$

Para comprobar esta hipótesis se procedió a solicitar al programa estadístico SPSS V.24 que correlacionara ambas variables con los siguientes resultados:

Tabla 61. Matriz de correlaciones de la hipótesis específica 3

		Seguridad Portuaria	Exportación
Seguridad Portuaria	Correlación de Pearson	1	,665**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	55	55
Exportación	Correlación de Pearson	,665**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	55	55

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia con el paquete SPSS v.24, 2018

La correlación encontrada es positiva significativa (0.665 = 66.5%), con un nivel de significancia bilateral de 0.000 (que es menor a 0.05) por lo tanto se considera aprobada la Hipótesis Específica 3 de la investigación y se rechaza la hipótesis nula correspondiente.

4.3 Discusión

El objetivo principal de la investigación fue determinar cuál es el nivel de impacto de los factores que encarecen la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018, para lo cual se realizaron entrevistas, encuestas y análisis de datos proporcionados por las diferentes áreas de la empresa, considerando para la investigación a todos los colaboradores que tienen relevancia significativa en la medición de la logística portuaria y las exportaciones con la finalidad de tomar acciones para mejorar.

Se comprueba que existe influencia significativa entre las variables de la investigación (logística portuaria y exportación), donde podemos observar que a medida que la logística portuaria mejore, aumentarán las exportaciones. En los trabajos revisados de las investigaciones realizadas podemos mencionar que según

Parra, M. (2012), considera que el impacto del coste del paso por el puerto en el precio de la mercancía, no es representativo en el coste del producto que percibe el consumidor final (aproximadamente un 0.5%). Se ha corroborado la premisa inicial de que la estiba es responsable de la mayoría del coste de la mercancía por un puerto. Cuantificándose para la carga movida en contenedor; que representa el 60% de la carga seca transportada y siendo claramente locomotora del crecimiento del transporte marítimo de mercancías; en un 65% del coste total del paso de dicha mercancía contenerizada por el puerto. No obstante resulta poco determinante para el naviero y el propietario de la mercancía que deben asumir los costes globales del transporte y donde los costes portuarios suponen un porcentaje mínimo de éstas.

Así mismo **Godoy, E (2008)**, ha identificado los nodos que producen el atraso en el tiempo de tránsito de la carga los cuales son el depósito de contenedores, el puerto de embarque y el puerto de transbordo. Estima que el tiempo de entrega de las unidades en depósito puede disminuir considerablemente si se aplicaran las mejoras planteadas, pretendiéndose bajar aproximadamente en una hora y media la espera de los camiones lo que podría generar un ahorro para la Compañía de USD 56.250 en promedio para un año. Se propone mejorar el tiempo de espera en el puerto de embarque y transbordo para evitar costos en mantener contenedores en espera tanto en puerto de embarque

como en el puerto de transbordo. Se estima que un costo promedio adicional de USD 7.000 que se puede generar en una nave con que se queden en puerto a la espera alrededor de 10 contenedores.



CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

En esta tesis se determinaron los factores que encarecen la logística portuaria en las exportaciones de la agencia de aduana “Brokmar Logistics S.A.C.”, 2018. La investigación realizada determina el nivel de impacto de algunos factores que encarecen la logística portuaria, tales como la infraestructura portuaria, los medios de transporte y la seguridad portuaria. Luego de la revisión de los datos se llega a la conclusión que existe una correlación positiva alta de 82.4% entre la logística portuaria y la exportación. Con lo que se puede afirmar que la logística portuaria sí influye en la exportación de la agencia de Aduana Brokmar Logistics S.A.C. En este sentido, el estudio permite el siguiente diagnóstico:

Con respecto a la infraestructura portuaria, se puede observar una correlación positiva significativa de 70.9% según las personas encuestadas entre la infraestructura portuaria y la exportación. Con lo que se puede afirmar que la infraestructura portuaria tiene una influencia significativa en las exportaciones de la agencia de Aduana Brokmar Logistics S.A.C. En el puerto del Callao existe falta de infraestructura que permita agilizar la entrada y salida de mercancías al puerto. El sistema portuario requiere ser reestructurado con un enfoque multimodal que implique el uso de ferrocarriles y carreteras que permitan el ingreso y salida del puerto. No se cuenta con la infraestructura vial adecuada para atender el movimiento de carga ni con zonas de actividad logística. Vías como la avenida Néstor Gambetta están realmente saturadas, lo que genera largas colas de camiones que atrasan y entranpan nuestro comercio. Cuando la infraestructura portuaria y sus servicios relacionados funcionan de manera eficiente y a bajo costo, contribuyen significativamente al mejoramiento de la productividad, la competitividad y en consecuencia, a la integración de la producción en el mercado mundial. Los elevados costos portuarios de nuestro país constituyen una de las principales causas que generan los problemas de competitividad.

En lo que se refiere a los medios de transporte, se puede observar una correlación positiva significativa de 62.8% según las personas encuestadas entre los

medios de transporte y la exportación. Con lo que se puede afirmar que los medios de transporte tienen una influencia significativa en las exportaciones de la agencia de Aduana Brokmar Logistics S.A.C. El acceso al puerto del Callao, se vuelve cada vez más complejo, con decenas de camiones y trailers haciendo cola sobre las avenidas del puerto, generando pérdida de tiempo y dinero para toda la cadena de exportación.

En cuanto a la seguridad portuaria se puede observar una correlación positiva significativa de 66.5% según las personas encuestadas entre la seguridad portuaria y las exportaciones. Con lo que se puede afirmar que la seguridad portuaria tiene una influencia significativa en las exportaciones de la agencia de Aduana Brokmar Logistics S.A.C. Incidentes como la contaminación de carga en instalaciones portuarias o en almacenes temporales así como los robos de la mercadería en los almacenes, en el puerto o en tránsito al puerto, entre otros; constituyen riesgos a los que los exportadores y operadores logísticos se ven expuestos a diario; tomando medidas cada vez más complejas en materia de seguridad para contrarrestar sus efectos negativos como la pérdida parcial o total de la mercadería.

5.2 Recomendaciones

A través de los resultados de la investigación, se sugiere lo siguiente:

Se demostró la influencia significativa de la infraestructura portuaria en la exportación. La infraestructura va de la mano con la logística portuaria, por lo que recomendamos que tanto el Estado como la empresa privada promuevan la inversión en el sistema portuario nacional. El puerto del Callao debe modernizarse para atraer a líneas navieras que operan con gran cantidad de destinos hacia el norte, sur y oriente del subcontinente. Debe adoptar nuevas tecnologías para el manejo físico de las cargas; así mismo debe adecuar su infraestructura marítima y terrestre de acceso y de interrelación con la ciudad. Se debe conseguir la automatización de la gestión de citas electrónicas en los terminales portuarios del Callao, facilitando la interacción entre los terminales portuarios y los usuarios, para disminuir la congestión vehicular en el puerto del Callao

En lo que se refiere a los medios de transporte, se recomienda contar con una red vial asfaltada en todo el territorio peruano para poder transportar los productos desde cualquier parte del territorio nacional hacia el puerto del Callao, puesto que en la actualidad transportar los productos hacia el puerto del Callao cuesta mucho dinero para los exportadores. Debemos tener pistas o carreteras camioneras exclusivas para el transporte de carga; también se recomienda incorporar el transporte ferroviario donde se pueda transportar no solo carga mineral, sino también carga refrigerada para que ayude a reducir los costos en el transporte de la carga. También se debe tener conectividad entre todos los puertos del territorio nacional, mediante naves pequeñas que hagan el servicio entre puertos. Esto permitirá que los exportadores puedan comercializar sus productos de forma más rápida. En cuanto a la seguridad del transporte, se puede evitar los robos y hurtos utilizando correctas medidas de seguridad y control, a través de detectores, precintos y otros sistemas especialmente pensados y diseñados para ello.

En cuanto a la seguridad portuaria se demostró una influencia significativa en las exportaciones, por lo que se recomienda implementar nuevas medidas de seguridad para las cargas tanto en los alrededores del puerto del Callao como dentro de los almacenes aduaneros. Se debe implementar cámaras de vigilancia de buena resolución de imagen interconectadas con las centrales policiales para que las autoridades puedan intervenir a las personas en pleno acto delictivo. Las autoridades deben de patrullar los alrededores del puerto con la finalidad de dar seguridad a las cargas que se van a enviar hacia el exterior del país. El tráfico ilícito de drogas es otro problema de inseguridad dentro de la cadena logística de exportación, los intentos de ocultamiento de drogas y otras sustancias son cada vez más complejas y los métodos descubiertos indican que los traficantes vigilan los mercados lícitos e identifican a las empresas que no cumplen con la medidas de seguridad y control; por lo que los exportadores deben implementar el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC, mediante la implementación de la Norma y Estándares BASC en sus empresas. Así mismo la contaminación de la carga a exportar no solo se da dentro de los almacenes aduaneros sino dentro de las mismas instalaciones portuarias, por lo que se debe adquirir máquinas para escáner los contenedores cuando ingresan y salen de los almacenes aduaneros y también cuando están por embarcarse a las naves que los transportará hacia el exterior.

REFERENCIAS

- Airvoila (2008), “Aviones de carga”. Recuperado de <http://airvoila.com/airbus-beluga/>
- APM Terminals. (Julio de 2017). Obtenido de <https://www.apmterminals.callao.com.pe>
- Asppor/Intelfin. (2010). Opinión Técnica .Análisis del Informe “Estudio de Costos y Sobrecostos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público.
- Callao Online. (2018). Callao OnLine. Obtenido de <http://www.callaonline.com>
- Castellanos, A (2015). Logística Comercial Internacional. Barranquilla – Colombia. Universidad Del Norte.
- Castro, A (2008). Manual de exportaciones. Bogotá, Colombia. Editorial Universal del Rosario.
- Christian Ninahuanca (24-02-2015), Perú no aprovecha los TLC y compra más de lo que vende, La república. Recuperado de <https://larepublica.pe/economia/858677-peru-no-aprovecha-los-tlc-y-compra-mas-de-lo-que-vende>
- E- logística (2012), “Pautas a tener en cuenta en la logística internacional al momento de las negociaciones que se puedan generar entre diversos países”. Recuperado de <http://e-logistica2012.blogspot.com/>
- Foro sobre Globalización y Modernización de la Industria Manufacturera de Exportación: Una visión de mediano y largo plazo, Tomás Gálvez Martínez, Secretaría de Economía, 2004.
- Gil, E. Marketing Internacional. F. SIC
- <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasdua/gja-03normasoc.htm>
- https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/glosario_aduanero.pdf
- José Hacha (04-03-2015), Altos costos logísticos afectan exportaciones peruanas, Gestión. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/altos-costos-logisticos-afectan-exportaciones-peruanas-152242>
- José Hacha (31-12-2015), Exportadores enfrentan sobrecostos logísticos cuatro veces más alto que el promedio mundial, Gestión. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/adex-exportadores-enfrentan-sobrecostos-logisticos-cuatro-veces-alto-promedio-mundial-108091>

- La máquina del tiempo (2011) “La historia del transporte”. Recuperado de <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/>
- Ledesma, C (1993). Negocios y comercialización internacional: comercio exterior. Buenos Aires - Argentina. Macchi Grupo Editor.
- Lerma, A (2010). Comercio y Marketing Internacional. México D.F. Cengage Learning Editores.
- López, R (2010). Logística Comercial. Madrid, España. Ediciones Paraninfo SA
- Martínez, A (2011). Gestión del Comercio Exterior de la Empresa. Madrid. Esic Editorial
- Mora, L (2014). Logística del transporte y distribución de la carga. Bogota, Colombia. Eco Ediciones.
- Mundo marítimo, (2017) “El buque construido por orden de Ishin Shipping y desarrollado por HHI y Lloyd's Register” <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/hhi-completo-construccion-del-mayor-buque-granelero-alimentado-con-gnl>
- Oliveira, J (2014), “Buques de transporte de automóviles” <https://vadebarcos.net/2014/11/23/buques-transporte-automoviles-pctc-mv-corageus-ace-pure-car-truck-carrier/>
- Patiño, E (2018), “Competitividad Portuaria Perú como HUB”, Autoridad Portuaria Nacional. Recuperado de https://www.comexperu.org.pe/upload/seminars/foro/seminario_11042018/Presentacion%20del%20Sr.%20Edgar%20Pati%C3%B1o.pdf
- Pérez, J. Transporte Internacional de Mercancías. F.SIC
- Privat, R (2012) “Incoterms 2010”. Recuperado de <http://m.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/jer/eventos2/files/INCOTERMS%20CCL.pdf>
- Radebaugh, D (2004) Negocios Internacionales, Mexico. Pearson Educacion
- Soret, I (2010). Logística y Marketing para la Distribución Comercial. Madrid, España. Esic Editorial

ANEXOS

Anexo1. Instrumentos De Recolección De Datos

ENCUESTA PARA ELABORACION DE TESIS

Estimado colaborador, este cuestionario tiene como objeto conocer su opinión sobre algunos puntos referente a la logística portuaria. Dicha información es completamente anónima, por lo que le solicito responda las preguntas con sinceridad, seriedad y objetividad.

INDICACIONES: A continuación se le presenta una serie de preguntas las cuales deberá responder marcando con una (X) la respuesta que considere correcta.

1	2	3	4	5
NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE

ITEMS	ASPECTOS CONSIDERADOS	VALORACION				
	SUB CATEGORIA: INSTALACIONES					
1	¿Cree usted que los puertos cuentan con una infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones?	1	2	3	4	5
2	¿Las maniobras que realizan las naves ayudan a prevenir accidentes?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA: TRAMITES						
3	¿Cree usted que las operaciones dentro del puerto para el ingreso de los contenedores para su embarque son lentas?	1	2	3	4	5
4	¿Recibe orientación por parte del personal del terminal cuando va a realizar algún trámite en sus instalaciones?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA: ACCIDENTES						
5	¿Ha sufrido algún accidente dentro de las instalaciones portuarias?	1	2	3	4	5
6	¿Cuándo sufren de algún accidente dentro de las instalaciones portuarias, reciben ayuda del personal portuario?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA: DEMANDA DE TRANSPORTE						
7	¿Considera usted que la demanda de transporte de carga a aumentado en los últimos años?	1	2	3	4	5
8	¿Considera usted el transporte terrestre se abastece para transportar las cargas hasta el puerto?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA TARIFAS						
9	¿Considera usted que las tarifas que cobran los transportistas de carga son elevadas?	1	2	3	4	5
10	¿Cree usted que el servicio que le ofrecen para transportar su carga es el adecuado en cuanto a la manipulación de la mercadería?	1	2	3	4	5

SUB CATEGORIA TRAFICO EN LAS CARRETERAS						
11	¿Consideras que los camiones generan tráfico en las pistas aledañas al puerto?	1	2	3	4	5
12	¿Crees que las autoridades no han buscado solucionar este problema?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA RIESGOS						
13	¿Se exige equipos de protección al ingresar al puerto?	1	2	3	4	5
14	¿Cuando ocurre un accidente en las instalaciones portuarias, recibe los primeros auxilios?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA ROBOS						
15	¿Ha sufrido del robo de su mercadería dentro del puerto?	1	2	3	4	5
16	¿Si es que fue víctima de robo de su mercadería dentro del puerto, recibió el apoyo del personal portuario para poder presentar su denuncia?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA ACTOS ILICITOS						
17	¿Se toman medidas de prevención contra la contaminación de la carga con un acto ilícito?	1	2	3	4	5
18	¿Cree que se debe tomar otras medidas de prevención?	1	2	3	4	5
19	¿El personal de Aduana le informa que existe este beneficio cuando realiza una exportación?	1	2	3	4	5
20	¿Se acerca a atención al usuario o llama a Aduna para solicitar información del drawback?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA ORIENTACION PARA SOLICITAR LOS BENEFICIOS						
21	¿La información que recibe para solicitar el drawback es clara, precisa y oportuna?	1	2	3	4	5
22	¿El personal que lo atendió resolvió todas sus consultas?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA APROVECHAMIENTO DEL BENEFICIO						
23	¿Con que frecuencia hace uso de este beneficio – Drawback?	1	2	3	4	5
24	¿Considera que el porcentaje del Drawback debería mantenerse?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA COMERCIALIZACION						
25	¿Consideras que los incoterms facilitan la negociación internacional?	1	2	3	4	5
26	¿Crees que los incoterms aclaran los riesgos y costos que asumen el comprador y el vendedor?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA RESPONSABILIDADES						
27	¿Consideras que los incoterms determinan la transferencia de riesgos en el envío de las mercancías?	1	2	3	4	5
28	¿Sabe usted cuáles son sus responsabilidades como comprador cuando determina el incoterms?	1	2	3	4	5

SUB CATEGORIA OPERACIONES						
29	¿Según el incoterms con el que trabaja sus operaciones, sabe en qué lugar entrega las mercancías?	1	2	3	4	5
30	¿Según el incoterms pactado, puede determinar los documentos y trámites que realiza el exportador?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA CARACTERISTICAS						
31	¿Estás de acuerdo en que los envases deben tener una información clara referente al producto?	1	2	3	4	5
32	¿Crees que la información en los envases debe estar en el idioma del consumidor?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA PROTECCION AL PRODUCTO						
33	¿Los productos que exporta, llegan en óptimas condiciones al consumidor final?	1	2	3	4	5
34	¿Consideras que el envase que se utilizan para la exportación de alimentos es resistente a la manipulación y distribución comercial?	1	2	3	4	5
SUB CATEGORIA PUBLICIDAD						
35	¿Crees que los productos deben tener envases ecológicos?	1	2	3	4	5
36	¿Consideras que el envase capta la atención de un cliente?	1	2	3	4	5

Anexo 2. Ficha de Validación de Instrumento

ANEXO N° 02: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTO FICHA DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Apellidos y Nombre del Informante:

Institución donde labora: Universidad Peruana de Ciencias e Informática - UPCI

Nombre del Instrumento que motiva la evaluación:

FACTORES QUE ENCARECEN LA LOGÍSTICA PORTUARIA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS EXPORTACIONES DE LA AGENCIA DE ADUANA "BROKMAR LOGISTICS S.A.C."

Autor del Instrumento: **HERRERA RAMIREZ, ANITA PATRICIA**

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 40%	Bueno 41 - 60%	Muy Bueno 61 - 80%	Excelente 81 - 100%
METODOLOGÍA	Considera que los Ítems miden lo que el investigador pretende medir					X
COHERENCIA	Considera que los Ítems utilizados son propios del campo que se está investigando					X
CONSISTENCIA	Existe Consistencia entre las dimensiones y los indicadores				X	
ORGANIZACIÓN	Considera Organizado el desarrollo del Marco Teórico					X
CLARIDAD	La investigación está desarrollada en un lenguaje apropiado					X
OPERACIONALIZACIÓN	Presenta operacionalizada sus variables y dimensiones				X	
ESTRATEGIAS	Considera adecuado los Métodos estadísticos para contrastar las hipótesis					X
ACTUALIDAD	Presenta Antecedentes actualizados hasta con tres años de antigüedad					X

III. OPINIÓN PARA APLICAR EL INSTRUMENTO:

Qué aspectos se tienen que Modificar, aumentar o suprimir en los Instrumentos de Investigación:

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

Muy bueno

Lima, de Setiembre del 2018


Firma del Experto Informante

DNI: 45136734 Telf./Cel.: 989563773

**ANEXO N° 02: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTO
FICHA DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

I. DATOS GENERALES:

Apellidos y Nombre del Informante:

Institución donde labora: Universidad Peruana de Ciencias e Informática - UPCI

Nombre del Instrumento que motiva la evaluación:

FACTORES QUE ENCARECEN LA LOGÍSTICA PORTUARIA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS EXPORTACIONES DE LA AGENCIA DE ADUANA "BROKMAR LOGISTICS S.A.C."

Autor del Instrumento: **HERRERA RAMIREZ, ANITA PATRICIA**

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 40%	Buena 41 - 60%	Muy Buena 61 - 80%	Excelente 81 - 100%
METODOLOGÍA	Considera que los Items miden lo que el investigador pretende medir				X	
COHERENCIA	Considera que los Items utilizados son propios del campo que se está investigando					X
CONSISTENCIA	Existe Consistencia entre las dimensiones y los indicadores				X	
ORGANIZACIÓN	Considera Organizado el desarrollo del Marco Teórico					X
CLARIDAD	La investigación está desarrollada en un lenguaje apropiado					X
OPERACIONALIZACIÓN	Presenta operacionalizada sus variables y dimensiones				X	
ESTRATEGIAS	Considera adecuado los Métodos estadísticos para contrastar las hipótesis					X
ACTUALIDAD	Presenta Antecedentes actualizados hasta con tres años de antigüedad					X

III. OPINIÓN PARA APLICAR EL INSTRUMENTO:

Qué aspectos se tienen que Modificar, aumentar o suprimir en los Instrumentos de Investigación:

.....
.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

.....
Muy Buena.....

Lima, 19 de Setiembre del 2018


Firma del Experto Informante

DNI: 420251940 Telf./Cel.: 9444629153

**ANEXO N° 02: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTO
FICHA DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

I. DATOS GENERALES:

Apellidos y Nombre del Informante:

Institución donde labora: Universidad Peruana de Ciencias e Informática - UPCI

Nombre del Instrumento que motiva la evaluación:

FACTORES QUE ENCARECEN LA LOGÍSTICA PORTUARIA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS EXPORTACIONES DE LA AGENCIA DE ADUANA "BROKMAR LOGISTICS S.A.C."

Autor del Instrumento: **HERRERA RAMIREZ, ANITA PATRICIA**

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 40%	Bueno 41 - 60%	Muy Bueno 61 - 80%	Excelente 81 - 100%
METODOLOGÍA	Considera que los Ítems miden lo que el investigador pretende medir				X	
COHERENCIA	Considera que los Ítems utilizados son propios del campo que se está investigando				X	
CONSISTENCIA	Existe Consistencia entre las dimensiones y los indicadores				X	
ORGANIZACIÓN	Considera Organizado el desarrollo del Marco Teórico				X	
CLARIDAD	La investigación está desarrollada en un lenguaje apropiado				X	
OPERACIONALIZACIÓN	Presenta operacionalizada sus variables y dimensiones				X	
ESTRATEGIAS	Considera adecuado los Métodos estadísticos para contrastar las hipótesis				X	
ACTUALIDAD	Presenta Antecedentes actualizados hasta con tres años de antigüedad				X	

III. OPINIÓN PARA APLICAR EL INSTRUMENTO:

Qué aspectos se tienen que Modificar, aumentar o suprimir en los Instrumentos de Investigación:

.....
.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

.....

Lima, de Setiembre del 2018

Firma del Experto Informante

DN: ... Telf./Cel.: 991734284...

Anexo 3. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base

Figura 55. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base

Fases y Actividades	Naranja	Rojo
01 Preparatoria		
01 El exportador prepara los documentos necesarios previo al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, respectivas	0.03	0.03
02 El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda	0.03	0.03
03 El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal	0.03	0.03
03 Numeración-Canal		
04 El agente de aduana transmite la DAM provisional	0.01	0.01
05 El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM	0.01	0.01
11 El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Terminal Portuario	0.01	0.01
12 El terminal portuario comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).	0.01	0.01
13 SUNAT responde al Terminal Portuario el canal de control asignado	0.01	0.01
14 El contenedor pasa a un canal de control	0.01	0.01
14.1 Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Terminal Portuario.	0.03	-
15 Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.	0.01	0.01
04 Inspecciones		
14.2 Las DAMs asignadas al canal rojo, requerirán un reconocimiento físico, usualmente en la zona designada dentro del Terminal Portuario, puede tomar un día	-	0.33
05 Embarque		
09 Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana	0.33	0.33
10 El transportista traslada el contenedor lleno al terminal portuario y entrega el booking.	0.08	0.08
16 El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.	-	-
17 El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o periodo de apilamiento de mercancía, libre de costo en el puerto.	0.03	0.03
18 Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.	0.04	0.04
19 Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.	0.00	0.00
20 Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificara físicamente las condiciones del contenedora y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregara una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.	-	-
21 El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el embarque de la mercancía.	-	-
22 Se procede el inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.	-	-
02 Entrega Contenedores Vacío		
06 Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.	0.01	0.01
07 El transportista recoge y traslada el contenedor en el Depósito de Vacíos y recibe un recibo por intercambio de equipos	0.13	0.13
08 El exportador entrega entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.	0.01	0.01
Total	0.82	1.12

Anexo 4. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista

Figura 56. Exportación Directa (Sin Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista

Fases y Actividades	Naranja	Rojo
01 Preparatoria		
01 El exportador prepara los documentos necesarios previo al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, respectivas	0.04	0.04
02 El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda	0.04	0.04
03 El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal	0.04	0.04
03 Numeración-Canal		
04 El agente de aduana transmite la DAM provisional	0.03	0.03
05 El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM	0.03	0.03
11 El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Terminal Portuario	0.03	0.03
12 El terminal portuario comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).	0.03	0.03
13 SUNAT responde al Terminal Portuario el canal de control asignado	0.03	0.03
14 El contenedor pasa a un canal de control	0.03	0.03
14.1 Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Terminal Portuario.	0.04	-
15 Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.	0.03	0.03
04 Inspecciones		
14.2 Las DAMs asignadas al canal rojo, requerirán un reconocimiento físico, usualmente en la zona designada dentro del Terminal Portuario, puede tomar un día	-	1.00
05 Embarque		
09 Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana	1.00	1.00
10 El transportista traslada el contenedor lleno al terminal portuario y entrega el booking.	0.33	0.33
16 El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.	-	-
17 El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o periodo de apilamiento de mercancía, libre de costo en el puerto.	0.04	0.04
18 Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.	0.08	0.08
19 Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.	0.01	0.01
20 Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificará físicamente las condiciones del contenedor y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregará una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.	-	-
21 El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el embarque de la mercancía.	-	-
22 Se procede al inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.	-	-
02 Entrega Contenedores Vacío		
06 Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.	0.03	0.03
07 El transportista recoge y traslada el contenedor en el Depósito de Vacíos y recibe un recibo por intercambio de equipos	0.21	0.21
08 El exportador entrega entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.	0.03	0.03
Grand Total	2.10	3.06

Anexo 5. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base

Figura 57. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Base

Fases y Actividades	Naranja	Rojo
01 Preparatoria		
01 El exportador prepara los documentos necesarios previo al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, respectivas	0.03	0.03
02 El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda	0.03	0.03
03 El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal	0.03	0.03
02 Entrega Contenedores Vacío		
06 Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.	0.01	0.01
07 El transportista recoge y traslada el contenedor en el Depósito de Vacíos y recibe un recibo por intercambio de equipos	0.13	0.13
08 El exportador entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.	0.01	0.01
03 Numeración-Canal		
04 El agente de aduana transmite la DAM provisional	0.01	0.01
05 El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM	0.01	0.01
11 El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Depósito Temporal	0.01	0.01
12 El depósito temporal comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).	0.01	0.01
13 SUNAT responde al Depósito Temporal el canal de control asignado	0.01	0.01
14 El contenedor pasa a un canal de control	0.01	0.01
14.1 Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Depósito Temporal (expo indirecta).	0.03	-
15 Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.	0.01	0.01
04 Inspecciones		
14.2 Las DAMs asignadas al canal rojo, requerirán un reconocimiento físico, usualmente en la zona designada dentro del Terminal Portuario, puede tomar un día	-	0.33
05 Embarque		
09 Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana	0.33	0.33
10 El transportista traslada el contenedor lleno al depósito temporal y entrega el booking.	0.08	0.08
16 El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.	0.04	0.04
17 El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o periodo de apilamiento de mercancía, libre de costo en el puerto.	0.03	0.03
18 Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.	0.04	0.04
19 Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.	0.00	0.00
20 Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificará físicamente las condiciones del contenedor y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregará una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.	-	-
21 El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el embarque de la mercancía.	-	-
22 Se procede el inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.	-	-
Total	0.86	1.17

Anexo 6. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista

Figura 58. Exportación Indirecta (Con Depósito Temporal) - Tiempos Por Actividad, Escenario Pesimista

Fases y Actividades	Naranja	Rojo
01 Preparatoria		
01 El exportador prepara los documentos necesarios previo al embarque: documentos necesarios para el embarque y autorizaciones de las entidades competentes, respectivas	0.04	0.04
02 El exportador coordina la solicitud del booking con su agente de carga o línea naviera, según corresponda	0.04	0.04
03 El exportador coordina con su agente de carga o línea naviera y el agente de aduana para el ingreso de la carga al depósito temporal	0.04	0.04
02 Entrega Contenedores Vacío		
06 Con el booking, el agente de aduana convoca o coordina con el transportista el retiro del contenedor vacío.	0.03	0.03
07 El transportista recoge y traslada el contenedor en el Depósito de Vacíos y recibe un recibo por intercambio de equipos	0.21	0.21
08 El exportador entrega al transportista la guía de remitente o entrega de mercancía, el transportista le entrega la guía de remisión o recepción de la mercancía.	0.03	0.03
03 Numeración-Canal		
04 El agente de aduana transmite la DAM provisional	0.03	0.03
05 El SIGAD corrobora los datos de la DAM, en caso se encuentre conforme, numera la DAM	0.03	0.03
11 El agente de aduanas presenta la DAM, guía de remisión y booking al Depósito Temporal	0.03	0.03
12 El depósito temporal comunica a la Oficina de Aduanas la llegada de la mercancía (plazo máximo de dos horas luego de la llegada efectiva).	0.03	0.03
13 SUNAT responde al Depósito Temporal el canal de control asignado	0.03	0.03
14 El contenedor pasa a un canal de control	0.03	0.03
14.1 Las DAMs son devueltas al agente de aduanas por tener embarque autorizado. Agente de aduana deja copias al Depósito Temporal (expo indirecta).	0.04	-
15 Una vez la DAM esté numerada, tienen hasta 30 días para realizar el embarque.	0.03	0.03
04 Inspecciones		
14.2 Las DAMs asignadas al canal rojo, requerirán un reconocimiento físico, usualmente en la zona designada dentro del Terminal Portuario, puede tomar un día	-	2.00
05 Embarque		
09 Llenado del Contenedor y precinto del mismo en el local del exportador, precinto proporcionado por el agente de aduana	1.00	1.00
10 El transportista traslada el contenedor lleno al depósito temporal y entrega el booking.	0.33	0.33
16 El depósito temporal gestiona la tracción de la carga (este traslado se realiza con 24 horas de antelación), para ello solicita al puerto, la autorización de embarque.	0.33	0.33
17 El inicio de trámites aduaneros comienza 48 horas antes del tiempo estimado de atraque de la nave, una vez se abre el stacking o periodo de apilamiento de mercancía, libre de costo en el puerto.	0.04	0.04
18 Una vez el camión llega al puerto, el transportista coordina con el área de revisores del Puerto, la habilitación de la autorización de embarque por cada contenedor.	0.08	0.08
19 Una vez se habilita, los contenedores pasan al control de pesaje. En el puerto, el operador portuario recibe el contenedor y lo traslada (manipuleo) hacia la zona de pre stacking.	0.01	0.01
20 Cuando la carga llega a su ubicación definitiva, el controlador verificará físicamente las condiciones del contenedora y confirmará su posición registrando las novedades en el EIR, el mismo que deben ser firmado por el transportista; dichos EIR's deberán ser devueltos al transportista quien al momento de la salida del Terminal en el Gate entregara una copia de este firmado para el terminal portuario y la otra será su constancia.	-	-
21 El agente de aduana gestiona el refrendo correspondiente de los documentos aduaneros de exportación y presenta los documentos que autorizan el embarque de la mercancía.	-	-
22 Se procede el inicio de operaciones de estiba para embarcar la carga. Se hace uso de grúas pórtico y otros equipos de muelles.	-	-
Total	2.43	4.39

Anexo 7. Principales mercados de las exportaciones peruanas

Figura 59. Principales mercados de las exportaciones peruanas



Fuente: Camtrade - Cámara de Comercio de Lima

Anexo 8. Valor FOB Exportado

Figura 60. Valor FOB Exportado

Valor FOB (Millones US\$)								
Sector	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Minería	22,154	27,991	27,138	24,211	20,273	18,921	21,508	26,854
Agropecuario	3,177	4,519	4,177	4,231	5,096	5,128	5,489	5,925
Petróleo y gas natural	3,330	4,861	5,192	5,497	4,722	2,377	2,265	3,491
Pesca	2,534	3,160	3,328	2,742	2,889	2,390	2,162	2,845
Químico	1,224	1,653	1,630	1,515	1,521	1,403	1,320	1,377
Textil	388	481	574	553	621	432	343	396
Prendas de vestir	1,173	1,509	1,603	1,376	1,187	899	835	874
Siderúrgico y metalúrgico	877	1,051	1,217	1,219	1,060	998	984	1,149
Metal-mecánico	400	487	555	551	599	544	449	526
Maderas	172	169	166	160	171	152	127	121
Varios	398	470	645	524	518	445	439	501
TOTAL	35,829	46,350	46,225	42,579	38,657	33,689	35,919	44,058

1° SECTOR EXPORTADOR: Minería
2° SECTOR EXPORTADOR: Agropecuario

Fuente: Aduanas – Perú – 2018

Anexo 9. Modelo de Solicitud de Drawback

SOLICITUD DE RESTITUCION DE DERECHOS ARANCELARIOS

Lima, __ de _____ de 2012

A LA INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO:

_____, registrada con RUC N° _____, con domicilio fiscal en _____, Provincia de Lima, Departamento de Lima, debidamente representada por su Gerente General, el señor _____, con poder inscrito en la Partida N° _____ del Registro de Personas Jurídicas de Lima, e identificado(a) con DNI N° _____, ante usted nos presentamos para exponer lo siguiente:

Que, en nuestra condición de empresa productora - exportadora es nuestro deseo acogemos a la restitución simplificada de derechos arancelarios, a que se refiere el D.S. 104-95-EF y sus normas modificatorias, por cuanto los productos que exportamos definitivamente cumplen con los requisitos señalados en el citado Decreto Supremo, debiendo indicar que tales productos han sido fabricados/elaborados/producidos () por nosotros directamente () / a través de terceros () en _____.

TOTAL FOB SUJETO A RESTITUCION _____.

En este sentido, DECLARO BAJO JURAMENTO que en la producción del bien sujeto al beneficio han intervenido insumos importados cuyo valor CIF en el producto exportado no supera el 50% del valor FOB del mismo, de acuerdo al detalle, según corresponde, de la Sección II que forman parte de la presente solicitud. Asimismo, DECLARO BAJO JURAMENTO no haber hecho uso de Regímenes Temporales y/o de Perfeccionamiento Activo, así como de Franquicias Aduaneras Especiales y/o exoneraciones o rebajas arancelarias de cualquier tipo por la adquisición de los insumos importados directamente.

Agradeciendo anticipadamente la atención que presta a la presente, quedo de usted.

Atentamente,

Anexo 10. Modelo de solicitud de Drawback

Este modelo de contrato puede ser utilizado en caso la mercancía exportada haya sido elaborada (en todo o en parte) por terceras personas

CONTRATO DE PRODUCCION POR ENCARGO

Conste por el presente documento el CONTRATO DE PRODUCCIÓN POR ENCARGO que celebran, de una parte, _____, registrada con RUC N° _____ y domiciliada en _____, debidamente representada por el señor _____, identificado con DNI N° _____, a quien en adelante se denominará LA PRODUCTORA; y, de la otra parte, _____, registrada con RUC N° _____ y domiciliada en _____, debidamente representada por el señor _____, identificado con DNI N°_____, a quien en adelante se denominará LA CONTRATANTE; en los términos siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

LA CONTRATANTE es una empresa constituida con el objeto de dedicarse a la importación, exportación, comercialización, distribución al por mayor y menor de todo tipo de mercancías textiles.

LA PRODUCTORA es una empresa dedicada a brindar servicios de maquila en el rubro textil y de confecciones.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO DEL CONTRATO

LA CONTRATANTE requiere cubrir Órdenes de Compra de mercancías textiles con clientes en el extranjero, para cuyos efectos contrata a LA PRODUCTORA a fin que esta le brinde el servicio de producción por encargo.

CLÁUSULA TERCERA: DECLARACIÓN UNILATERAL

LA CONTRATANTE declara que el presente Contrato es jurídicamente autónomo y no guarda vínculo de ninguna naturaleza con otras relaciones comerciales que pudiera celebrar para llevar a cabo su objeto social, por lo que no podrá ser asociado con otras obligaciones legales a cargo de LA CONTRATANTE bajo ninguna circunstancia.

CLÁUSULA CUARTA: OBLIGACIONES DE LAS PARTES

En virtud del presente contrato, LA CONTRATANTE se obliga a:

- Proporcionar, ya sea directamente o a través de otras empresas designadas por LA CONTRATANTE, los bienes textiles que serán objeto del servicio de producción por encargo a LA PRODUCTORA.

- Definir los estándares de calidad para las mercancías textiles resultantes de la producción por encargo.
- Pagar, ya sea directamente o a través de otras empresas designadas por LA CONTRATANTE, el precio convenido.

Por su parte, LA PRODUCTORA está obligada a:

- Respetar el plazo y demás condiciones establecidas en la Orden de Servicio.
- Cumplir con los estándares de calidad definidos por LA CONTRATANTE para las mercancías textiles resultantes de la producción por encargo.
- Emitir la factura comercial correspondiente directamente a LA CONTRATANTE o a otras empresas designadas por LA CONTRATANTE, previa conformidad de LA CONTRATANTE respecto de los servicios prestados.

CLÁUSULA SEXTA: SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Todo litigio o controversia, derivados o relacionados con este contrato, será resuelto mediante arbitraje, de conformidad con los Reglamentos Arbitrales del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas, administración y decisión se someten LAS PARTES en forma incondicional, declarando conocerlas y aceptarlas en su integridad.

Sin perjuicio de esta disposición, LAS PARTES acuerdan que buscarán resolver cualquier diferencia o controversia emanada de este Contrato, de manera preferente, vía conciliación.

CLÁUSULA SÉTIMA: VIGENCIA

El siguiente contrato rige a partir de su firma y tendrá una duración indeterminada, pudiendo ser resuelto por cualquiera de LAS PARTES previo aviso por escrito con una anticipación no menor de treinta (30) días.

Se firma el presente contrato en la ciudad de Lima, el día _____.

LA CONTRATANTE

LA PRODUCTORA

Anexo 11. Modelo de contrato de arrendamiento local

Éste deberá ser celebrado entre la empresa solicitante del Drawback y el propietario del inmueble ante Sunarp.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO	
<p>Conste por el presente documento, de Arrendamiento que celebramos de una parte _____, identificado _____ con domicilio en _____, quien en adelante se le denominara EL ARRENDADOR, y de otra parte la empresa _____, identificada con R.U.C. N° _____ y con domicilio en _____, provincia y departamento de Lima, debidamente representada por _____, quien en adelante se llamara LA ARRENDATARIA; bajo los términos y condiciones siguientes:</p>	
<p>Primero.- EL ARRENDADOR declara ser propietario de un local comercial ubicado en _____, con medidas de _____ metros, en óptimas condiciones debidamente constatado por las partes previo a la suscripción del presente contrato.</p>	
<p>Segundo.- el Local descrito en la primera cláusula, será cedido a EL ARRENDADOR en calidad de arrendamiento a LA ARRENDATARIA, por un plazo de ____ contados desde la fecha de suscripción del presente contrato, pudiendo renovarse según lo acuerden las partes</p>	
<p>Tercero.- El monto pactado de común acuerdo por el arrendamiento del local es la suma de _____ (____ DOLARES AMERICANOS / NUEVOS SOLES) mensuales que serán abonados sin ningún requerimiento los días ____ de cada mes; que LA ARRENDATARIA abonará en forma puntual hasta el término del contrato.</p>	
<p>Cuarto.- LA ARRENDATARIA también se compromete a pagar los servicios de consumo de suministro de agua y luz eléctrica, así como los conceptos de los arbitrios municipales, y otros creados y por crear por el funcionamiento de dicho local comercial.</p>	
<p>Quinto.- Igualmente convienen las partes que LA ARRENDATARIA está prohibido de subarrendar, parte o total del local comercial, traspasar, ceder y modificar, sin el consentimiento del ARRENDADOR. El incumplimiento de esta cláusula dará lugar a la resolución automática del presente contrato.</p>	
<p>Sexto.- En el caso de que LA ARRENDATARIA dejara de pagar el monto pactado en la cláusula tercera por el lapso de ____ meses, dará lugar a que EL ARRENDADOR del local asuma sus derechos de resolver el presente contrato.</p>	
<p>Séptimo.- En Caso que LA ARRENDATARIA realice las modificaciones e instalaciones dentro del local comercial, los realiza bajo consentimiento por escrito del ARRENDADOR. Los mismos quedaran en beneficio del propietario, en cuanto se desocupe dicho local.</p>	

Octavo.- LA ARRENDATARIA entrega a EL ARRENDADOR, en aras de responsabilidad mediante el presente documento, la suma de _____ (___ DOLARES AMERICANOS / NUEVOS SOLES), como garantía, la misma que será devuelta en el momento de la desocupación del local comercial, en caso que no haya ocurrido ningún inconveniente con los bienes materiales.

Noveno.- Todo litigio o controversia derivado de este contrato será resuelto en los tribunales de justicia de la ciudad de Lima, Perú.

En fe de lo expuesto, y estando conforme entre las partes, suscribimos el presente documento en señal de conformidad.

Lima, _____ de _____ de 2012.

.....
EL ARRENDADOR

.....
LA ARRENDATARIA

Anexo 13. Cuadro Insumo – Producto para insumos importados adquiridos a terceros

Para los productos elaborados con insumos nacionales e importados, éste último adquirido a través de una compra en el mercado nacional.

Solicitud de Drawbac: Cuadro de Insumo Producto para insumos importados adquiridos de terceros que se deducen al amparo del artículo 3° del D.S. 104-95-EF							PAG. No 1	
DUA o DS de Exportación							REGISTRO DE ADUANAS	
1.SERIE	1.1 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA EXPORTADA					1.2 FOB SUJETO A RESTITUCION		
2. DETALLE DEL INSUMO IMPORTADO DEDUCIDO POR SERIE DE EXPORTACION								
2.1 FACTURA COMPRA LOCAL			2.2 DESCRIPCION DEL INSUMO	2.3 UNIDAD DE MEDIDA	2.4 CANTIDAD DE INSUMO	2.5 IMPORTE US\$ INSUMO		
RUC PROVEEDOR	NUMERO	FECHA						
1.SERIE	1.1 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA EXPORTADA					1.2 FOB SUJETO A RESTITUCION		
2. DETALLE DEL INSUMO IMPORTADO DEDUCIDO POR SERIE DE EXPORTACION								
2.1 FACTURA COMPRA LOCAL			2.2 DESCRIPCION DEL INSUMO	2.3 UNIDAD DE MEDIDA	2.4 CANTIDAD DE INSUMO	2.5 IMPORTE US\$ INSUMO		
RUC PROVEEDOR	NUMERO	FECHA						
							3. TOTAL US\$	

EL PRESENTE DOCUMENTO TIENE CARÁCTER DE DECLARACION JURADA

NOMBRE, FIRMA Y SELLO DEL REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA

FACTORES QUE INFLUYEN EN
LA LOGÍSTICA PORTUARIA Y
SU REPERCUSIÓN EN LAS
EXPORTACIONES DE LA
AGENCIA DE ADUANA
“BROKMAR LOGISTICS S.A.C.”
2018

por Anita Patricia Herrera Ramirez

Fecha de entrega: 11-nov-2020 11:40a.m. (UTC-0600)

Identificador de la entrega: 1443070804

Nombre del archivo: ANITA_HERRERA_RAMIREZ.docx (8.85M)

Total de palabras: 47352

Total de caracteres: 256533

FACTORES QUE INFLUYEN EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS EXPORTACIONES DE LA AGENCIA DE ADUANA “BROKMAR LOGISTICS S.A.C.” 2018

INFORME DE ORIGINALIDAD

22%	20%	0%	8%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	qdoc.tips Fuente de Internet	8%
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	3%
3	repositorio.upci.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	www.mincetur.gob.pe Fuente de Internet	1%
5	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
6	manualdecomercioexterior.blogspot.com Fuente de Internet	<1%
7	efraincerezo.blogspot.com Fuente de Internet	<1%
8	biblioteca.iplacex.cl Fuente de Internet	<1%

9	Submitted to Universidad del Istmo de Panamá Trabajo del estudiante	<1 %
10	www.emprendedorxxi.coop Fuente de Internet	<1 %
11	cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
12	Submitted to ESIC Business & Marketing School Trabajo del estudiante	<1 %
13	Submitted to Universidad de Costa Rica Trabajo del estudiante	<1 %
14	oa.upm.es Fuente de Internet	<1 %
15	repositorio.usil.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
16	upcommons.upc.edu Fuente de Internet	<1 %
17	repositorio.unam.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
18	docplayer.es Fuente de Internet	<1 %
19	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1 %
20	repositorio.upagu.edu.pe Fuente de Internet	<1 %

21	ri.ues.edu.sv Fuente de Internet	<1%
22	Submitted to Universidad ESAN -- Escuela de Administración de Negocios para Graduados Trabajo del estudiante	<1%
23	Submitted to tec Trabajo del estudiante	<1%
24	Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola Trabajo del estudiante	<1%
25	Submitted to Pontificia Universidad Católica del Perú Trabajo del estudiante	<1%
26	www.ecoediciones.com Fuente de Internet	<1%
27	www.scribd.com Fuente de Internet	<1%
28	blog.onecore.mx Fuente de Internet	<1%
29	Submitted to Universidad Católica de Santa María Trabajo del estudiante	<1%
30	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1%

Submitted to Universidad Ricardo Palma

31	Trabajo del estudiante	<1%
32	www.buenastareas.com Fuente de Internet	<1%
33	repositorio.undac.edu.pe Fuente de Internet	<1%
34	repositorio.unfv.edu.pe Fuente de Internet	<1%
35	escueladeaduanas.com Fuente de Internet	<1%
36	www.repositorioacademico.usmp.edu.pe Fuente de Internet	<1%
37	repositorio.unc.edu.pe Fuente de Internet	<1%
38	www.aippyc.org Fuente de Internet	<1%
39	repositorio.uncp.edu.pe Fuente de Internet	<1%
40	Submitted to Universidad Tecnologica del Peru Trabajo del estudiante	<1%
41	www.fomento.gob.es Fuente de Internet	<1%
42	repositorio.upao.edu.pe Fuente de Internet	<1%

43	dspace.esPOCH.edu.ec Fuente de Internet	<1%
44	Submitted to Universidad Peruana Cayetano Heredia Trabajo del estudiante	<1%
45	www.meteorastudio.com Fuente de Internet	<1%
46	Submitted to Universitat Politècnica de València Trabajo del estudiante	<1%
47	www.xipmultimedia.com Fuente de Internet	<1%
48	Submitted to Universidad Militar Nueva Granada Trabajo del estudiante	<1%
49	edoc.pub Fuente de Internet	<1%
50	Submitted to Corporación Universitaria Remington Trabajo del estudiante	<1%
51	Submitted to Uniagustiniana Trabajo del estudiante	<1%
52	repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet	<1%
53	repository.upb.edu.co Fuente de Internet	<1%

54	imagenes.uniremington.edu.co Fuente de Internet	<1%
55	Submitted to Atlantic International University Trabajo del estudiante	<1%
56	repositorio.uta.edu.ec Fuente de Internet	<1%
57	Submitted to Corporación Universitaria Minuto de Dios, UNIMINUTO Trabajo del estudiante	<1%
58	UNIVERSIDAD ESTATAL DEL SUR DE MANABÍ. "VI CONGRESO INTERNACIONAL DE INGENIERÍAS: "INGENIERÍA PARA FORMAR UNA SOCIEDAD SOSTENIBLE"", Editorial Internacional Runaiki, 2019 Publicación	<1%
59	repositorio.unsaac.edu.pe Fuente de Internet	<1%
60	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1%
61	repositorio.ucsg.edu.ec Fuente de Internet	<1%
62	repositorio.esan.edu.pe Fuente de Internet	<1%
63	Submitted to Universidad Catolica Los Angeles	<1%

de Chimbote

Trabajo del estudiante

64	es.scribd.com	<1%
Fuente de Internet		
65	www.rasinet.org	<1%
Fuente de Internet		
66	logistica360.pe	<1%
Fuente de Internet		
67	comerciointernacional-jc.blogspot.com	<1%
Fuente de Internet		
68	Submitted to Fundación Universitaria CEIPA	<1%
Trabajo del estudiante		
69	repositorio.unamba.edu.pe	<1%
Fuente de Internet		

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias

< 15 words

Excluir bibliografía

Activo

Anexo 15. Autorización de publicación en repositorio



FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJO DE INVESTIGACION O TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UPCI

1.- DATOS DEL AUTOR

Apellidos y Nombres: HERRERA RAMIREZ, ANITA PATRICIA

DNI: 44978783 Correo electrónico: anitahr.p@hotmail.com

Domicilio: JR. ZEPITA 849 DPTO. T - CALLAO

Teléfono fijo: 270-8510 Teléfono celular: 918479321

2.- IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO O TESIS

Facultad/Escuela: FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y DE NEGOCIOS

Tipo: Trabajo de Investigación Bachiller () Tesis (X)

Título del Trabajo de Investigación / Tesis:

“FACTORES QUE INFLUYEN EN LA LOGISTICA PORTUARIA Y SU
REPERCUSION EN LAS EXPORTACIONES DE LA AGENCIA DE
ADUANA BROKMAR LOGISTICS S.A.C. 2018”

3.- OBTENER:

Bachiller () Titulo (X) Mg () Dr () PhD ()

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN VERSIÓN ELECTRONICA

Por la presente declaro que el (trabajo/tesis) TESIS indicada en el ítem 2 es de mi autoría y exclusiva titularidad, ante tal razón autorizo a la Universidad Peruana Ciencia e Informática para publicar la versión electrónica en su Repositorio Institucional (<http://repositorio.upci.edu.pe>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art 23 y Art. 33.

Autorizo la publicación (marque con una X):

() Sí, autorizo el depósito total.

() Sí, autorizo el depósito y solo las partes: _____

No autorizo el depósito.

Como constancia firmo el presente documento
en la ciudad de Lima, a los 03 días del mes de

AGOSTO de 2020.

Huella digital



[Firma]
Firma