UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

PROGRAMA ACADÉMICO DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**Viabilidad para la importación de carga contenerizada a través del puerto
General San Martín (Pisco) como alternativa al Puerto del Callao**

TESIS

Para optar el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORAS

Aguilar Inuma, Janet (0000-0003-2804-6986)

Obregón Carrasco, Mercedes Jeannette (0000-0001-6531-2169)

ASESOR DE TESIS

Pérez Aponte, María Cecilia (0000-0002-9988-7312)

Lima, 14 de julio de 2018

Índice de contenido

Introducción	1
Capítulo 1. Marco Teórico	3
1.1 Operatividad Aduanera de Importaciones	3
1.1.1 Importación para el consumo	3
1.1.1.1 Tipo de despacho aduanero	3
1.1.1.2 Proceso de importación para el consumo	5
1.1.1.3 Operadores que intervienen en la importación	10
1.1.2 El uso de contenedores y tipos de carga	13
1.2. Situación Actual del Sistema Portuario Nacional	16
1.2.1. Legislación Portuaria	17
1.2.1.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones	17
1.2.1.2. Autoridad Portuaria Nacional (APN)	17
1.2.1.3. OSITRAN	17
1.2.1.7 Ley del Sistema Portuario Nacional	19
1.2.2. Plan Nacional de Desarrollo Portuario	19
1.2.3. Movimiento de carga de los terminales portuarios	20
1.2.4. Legislación Aduanera	21
1.2.5. Compromisos Internacionales	22
1.2.5.1. OMI: Organización Marítima Internacional	22
1.2.5.2. Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC	22
1.3 Situación actual del Terminal portuario del Callao	23
1.3.1 Antecedentes del Puerto del Callao	23
1.3.2 Operadores del Puerto	24
1.3.2.1 Terminal de Contenedores – Muelle Sur	24
1.3.2.1 Terminal de Contenedores – Muelle Norte	25
1.3.3 Acuerdo de Concesión, términos y condiciones y desarrollo del Puerto Callao	27
1.3.3.1 DPW WORLD SRL	27
1.3.3.2 APM TERMINALS CALLAO SA	29
1.3.4 Prestación de Servicios que ofrece el Puerto Callao para despacho de contenedores	29
1.3.5 Problemática sobre la congestión en el terminal portuario del Callao	30

1.4 Situación actual del Terminal Portuario General San Martín– Pisco	31
1.4.1. Antecedentes	31
1.4.2. Acuerdo de Concesión, términos y condiciones del Puerto de Pisco	33
1.4.3. Desarrollo y avances en infraestructura de la concesión del Terminal Portuario	36
1.4.4 Servicios prestados por el terminal portuario	39
1.4.5. Tráfico de líneas navieras	39
1.4.6. Tarifas y tiempos aplicados al servicio para contenedores	40
1.4.7. Evolución del movimiento de contenedores	41
1.5 Análisis logístico entre el Puerto General San Martín y Puerto del Callao	42
1.5.1. Costos y tiempos logísticos para atención en el puerto del Callao y Pisco.	43
1.5.2. Infraestructura para la atención en el puerto del Callao y Pisco.	44
1.5.3. Servicios para carga contenerizada que ofrecen los puertos en Callao y Pisco.	45
1.5.4 Tarifa y Tiempo desde Callao / Pisco	47
Capítulo 2. Metodología de Investigación	49
2.1 Planteamiento de la Investigación	49
2.1.1 Propósito de la investigación	49
2.1.2 Objetivos de la investigación	49
2.1.3 Justificación	50
2.1.4 Preguntas de investigación.....	51
2.1.5 Acceso al contexto	51
2.1.6 Problemas de la investigación.....	52
2.1.7 Hipótesis de la investigación	53
2.2 Metodología de investigación	53
2.3 Muestra de la investigación	54
2.4 Instrumentos de la investigación.....	57
2.5 Diseño o abordaje principal	58
Capítulo 3. Análisis de datos	61
3.1 Segmento 1: Importadores	61
3.2 Segmento 2: Empresas de Servicios Logísticos.....	65
3.3 Segmento 3: Entidades del Sector Público	68
3.4 Segmento 4: Concesionarios de los terminales portuarios	70

Capítulo 4. Discusión de resultados.....	74
4.1 Discusión de los resultados.....	74
4.2. Hallazgos.....	77
4.3. Barrera de la investigación.....	79
4.4. Brechas de la investigación.....	79
Conclusiones.....	80
Recomendaciones	82
Bibliografía	83
Glosario.....	87
Anexo.....	88

Índice de figuras

Figura 1: Tipo de Contenedores para carga seca.	14
Figura 2: Tipos de Contenedores para carga refrigerada.	15
Figura 3: Muelle Sur.	25
Figura 4: Fases de Operaciones del Muelle Norte	26
Figura 5: Etapa I y II del proyecto Muelle Sur	28

Índice de tablas

Tabla 1: Perú: Movimiento de carga (Terminales portuarios públicos y privados)	21
Tabla 2: Movimiento de carga del Terminal Portuario Paracas	33
Tabla 3: Tráfico de Naves.....	40
Tabla 4: Tarifas máximas para el cobro de los servicios para carga en contenedor.....	40
Tabla 5: Perú: Movimiento de contenedores (Terminales portuarios público y privado)	42
Tabla 6: Cuadro Comparativo de los costos de servicio a la carga	43
Tabla 7: Cuadro Comparativo de la infraestructura actual (2018)	44
Tabla 8: Cuadro Comparativo de servicios a la carga en container.....	46
Tabla 9: Cuadro comparativo: Costos y tiempos estimados para el servicio integral de importación	47

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo validar si el Terminal Portuario San Martín (Pisco) es una alternativa eficiente para los importadores de carga contenerizada de Lima ante un Terminal Portuario del Callao que presenta una alta congestión a las afueras del puerto.

El primer capítulo contiene el marco conceptual, el cual aborda temas sobre la operatividad de las importaciones y la situación actual del sistema portuario nacional. Luego, de forma particular se detalla información de cada puerto: Callao y General San Martín (Pisco); como son los compromisos del contrato de concesión, oferta de servicios, problemas actuales. Para finalizar se realiza un análisis comparativo de ambos puertos en temas de infraestructura, servicios logísticos, tiempos y costos. Para el segundo capítulo, se especifica la metodología de investigación aplicada. Además, se define los objetivos, categorías y segmentos, y se explica cómo se accede al contexto y desarrollo de la investigación. Concluido esa fase, se inicia las entrevistas. Por lo que el tercer capítulo contiene el análisis de información y apreciaciones de cada segmento, obtenidas del campo de investigación. En el cuarto capítulo, se desarrolla el análisis de los datos, donde se detalla los hallazgos, barreras y brechas de la investigación. Además, se especifica las conclusiones y recomendaciones, con esos datos finaliza la presente investigación.

Palabras clave: puerto general san Martín, logística, comercio exterior, importaciones

Abstract

The objective of this research is to validate whether the San Martín Port Terminal (Pisco) is an efficient alternative for importers of containerized load from Lima; front to Callao Port Terminal that has traffic jam outside the port.

The first chapter contains the conceptual framework, which approaches topics about the procedures of imports and the current situation of the national port system. Then, in detail, there is information of every port: Callao and General San Martín (Pisco); such as commitments of the concession contract, services offer, up-to-date problems. As a final point, there is a comparative analysis of both ports in subjects about infrastructure, logistics services, time and costs. In the second chapter, there is specified the investigation methodology applied. Also, there is defined the aims, categories and segments of the research, and explains how to access to the context and to develop the investigation. After this phase, the interviews begin. Therefore, the third chapter contains the analysis of information and assessments of each segment obtained from the research's field. In the fourth chapter, there is developed the data's analysis, where the findings, barriers and gaps of the research are detailed. In addition, the conclusions and recommendations are specified, with those facts the investigation concludes.

Keywords: General San Martín port, logistics, foreign trade, imports

Introducción

Tal como indican las publicaciones de la Autoridad Portuaria Nacional, el comercio mundial se traslada a través del océano en un 85%, es por ello que el sistema portuario nacional de un país debe estar preparado a nivel de infraestructura y equipos para atender a la comunidad nacional e internacional. Los puertos son un eslabón importante en la cadena logística, cuanto más eficientes y desarrollados logren ser, el beneficio repercute a todos los actores de la cadena.

Perú cuenta actualmente con 85 instalaciones portuarias, a pesar de ello, el 90% del comercio exterior está concentrado en el Terminal Portuario del Callao. El puerto ha realizado mejoras en infraestructura gracias a las concesiones dadas por el estado a las empresas DP World y APM Terminals, sin embargo, según estudios realizados por el Banco Mundial y experiencias laborales, la espera del transportista para el ingreso al terminal es de entre 12 a 14 horas, debido a la alta congestión que existe en las afueras del puerto. Como consecuencia, se genera costos y tiempos perdidos para el usuario final, como por ejemplo al importador.

Para lograr mejoras en la logística del comercio exterior, MINCETUR cuenta con el Plan Estratégico Nacional Exportador 2015 – 2025 (PENX 2025), cuyo Pilar N° 3, se enfoca en reducir los costos de transacción en temas de procedimientos, normas, logísticos y financieros; para lograr este propósito se busca promover inversiones privadas a través de las concesiones portuarias, lo que fomenta la descentralización, tomando en cuenta a otros puertos, a fin de atender la demanda de sus regiones cercanas.

Por otro lado, el Terminal Portuario General San Martín (Pisco) es un puerto cercano a la ciudad de Lima, se encuentra bajo la concesión a la empresa Terminal Portuario Paracas. Hoy por hoy está desarrollando mejoras en infraestructura, lo cual es crucial para que mejore su operatividad. Además, cuenta con un acceso rápido al puerto. La inversión por realizar permitirá tener un puerto

moderno que mejorará la cadena logística de su zona de influencia. Así como el desarrollo de distintas actividades económicas como el incremento del turismo, inversiones en distintos sectores, crecimiento de industrias, lo que conlleva a generación de empleo dando un bienestar a toda la cadena.

La problemática presente en el puerto del Callao motivó evaluar la viabilidad de realizar importaciones de carga contenerizada por el puerto General San Martín (Pisco). Enfocando el interés hacia las empresas del sector *retail* quienes son importadoras frecuentes y movilizan altos volúmenes de bienes de consumo y utilizan los almacenes de la zona sur de Lima.

De esta manera, la presente investigación inicia con la siguiente pregunta ¿es el puerto General San Martín (Pisco) una alternativa de logística competitiva para los importadores de Lima? Por ello, se plantea como objetivo principal: identificar los beneficios que ofrece el puerto General San Martín (Pisco) a los importadores. Para lograr cumplir este gran objetivo se trazan los siguientes objetivos específicos: evaluar si el puerto General San Martín (Pisco) cuenta con las facilidades para brindar los servicios logísticos para el traslado de carga contenerizada y analizar los costos y tiempos requeridos para la descarga de contenedores por Pisco y Callao.

Por consiguiente, la presente investigación aplica la metodología cualitativa y realiza entrevistas a ejecutivos y funcionarios del sector privado y público con experiencia en el tema.

Capítulo 1. Marco Teórico

1.1 Operatividad Aduanera de Importaciones

Las importaciones reflejan un factor importante para el país debido a que el consumidor tendrá mayores alternativas de compras; los convenios bilaterales y los tratados de libre comercio promueve que exista importadores que se dediquen al negocio por encontrar en ellos beneficios arancelarios y por ende alternativas de precios para ofrecer cliente final.

1.1.1 Importación para el consumo

De acuerdo a la Ley General de Aduanas (D.L. 1053 junio-2008), la importación para el consumo es un régimen aduanero; proceso por el cual, las mercancías de procedentes del exterior que llegan al país y se destinan al régimen para su respectiva nacionalización. Luego del pago de los tributos, impuestos, multas o recargos adicionales que la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria determine y es calculado en base al arancel de aduanas y valor de aduanas valor CIF (Costo, seguro y flete), luego de cumplir con todos los requerimientos de Aduanas pasa a potestad del importador. El pago de lo indicado puede ser de forma directa o por garantía aduanera.

1.1.1.1 Tipo de despacho aduanero

El régimen importación para el consumo se aplica en 3 modalidades de destinación aduanera, el cual debe declararse por el agente de aduana o personas legalmente autorizadas y en los siguientes plazos respectivos:

- a. **Despacho Anticipado:** Es la declaración que tiene que ejecutar el agente de aduana en representación del importador, mediante la DAM (Declaración aduanera de mercancías)

hasta (30) días antes del arribo del medio de transporte, y se puede ejecutar en las siguientes opciones:

- **SADA Descarga Directa:** Luego del arribo del medio de transporte, la mercancía se queda en puerto hasta 48 horas libre de cobros adicionales, puede coordinarse el retiro, y luego de haber pasado los controles por las autoridades competentes según corresponda la situación del despacho.
- **SADA Punto de Llegada:** La mercancía puede quedarse en la Zona de Terminal del puerto o un almacén externo (Almacenes Temporales o Extra-Portuario) autorizado por Aduanas, el tiempo que se haya negociado entre la empresa que brinda el servicio (Deposito Temporal) y el importador.

- b. **Despacho Diferido:** De igual forma, el agente de aduana declara en representación del importador y es posterior al arribo del medio de transporte y solo se tiene hasta (15) días calendario para emitir la DAM-Declaración Aduanera de Mercancías. Posterior a dicho plazo la mercancía pasaría a Abandono Legal según los procedimientos de la aduana.
- c. **Despacho Urgente:** De la misma manera, el agente de aduana declara en representación del importador, y puede declarar hasta (15) días calendario antes del arribo y (7) días posterior al arribo del medio de transporte. Se aplican a productos que por su propia naturaleza no deben permanecer varios días en Zona Portuaria. Los productos que pueden aplicar son explosivos, medicamentos, animales vivos, envíos de socorro, productos con corto tiempo de vida, etc.

1.1.1.2 Proceso de importación para el consumo

Tal como se mencionó en el punto anterior, la importación para el consumo tiene todo una serie de procesos y la finalidad es conocer cada una de sus fases para llevar a cabo la nacionalización o pasar la mercadería a potestad del importador.

a. Fase de revisión

Los documentos de embarques deben ser enviados por el proveedor o representante de la exportación de la mercancía con destino a Perú, regularmente el tiempo es entre 3 a 8 días del zarpe del medio de transporte, y dicho tiempo es porque existen demoras en emisiones de certificados de origen, certificado sanitario, etc. Una vez obtenido los documentos, el importador deberá validar que los documentos son conformes según solicita la aduana y entidades competentes, negociación con el proveedor en cuanto a precios, cantidades, cláusulas, etc., para evitar consultas adicionales de los agentes de aduana, y se declare a aduanas, luego de la conformidad del importador, y el exportador envíe los originales a Perú para seguir el proceso de importación. En caso la forma de pagos de la mercancía sea bajo transferencia bancaria, la negociación de envío de documentos es directa entre el exportador e importador. En caso sea Carta de Crédito, la negociación de envío de documentos es a través del banco para que revisen si el contenido de los documentos es de acuerdo con la emisión de carta de crédito, y en caso exista inconsistencia se considera discrepancias de documentos para que el importador pueda evaluar y dar la aprobación o rechazar. Una vez aprobado procede a recoger los documentos para su proceso de importación. Cuando se trata de carta de crédito es importante que el documento de transporte esté endosado por el banco para que no existan restricciones para el retiro de carga.

b. Proceso de numeración del Despacho

Al tener los documentos completos y conformes, entre ellos son los siguientes:

1. Factura comercial de la mercadería
2. Documento de transporte (Bill of Lading or Air Way Bill, o Carta Porte)
3. Packing list (No elemental para aduanas)
4. Seguro
5. Certificado de Origen.
6. Certificado Sanitario / Fito Sanitario (En caso requiera y dependerá del tipo de mercancía)
7. Registro Sanitario / Permiso Fito Sanitario / Permiso Zoosanitario (En caso requiera, y dependerá del tipo de mercancía)
8. Entre otros según las restricciones que indique la autoridad aduanera (SUNAT)

Se debe tener los documentos originales para enviar a un agente de aduana que en representación del importador ejecutará la declaración ante aduanas, pero previamente deberá haber una garantía para cubrir el pago de tributos, derechos, entre recargos que disponga la SUNAT, y en caso no exista se realizará el pago al contado a través de un banco.

Una vez entregado los documentos al agente de aduana, deberán tramitar el V°B°, visto bueno o sello que coloca el agente marítimo y/o agente de carga al documento de transporte; sin el sello o V°B° de los representantes de la naviera, el terminal donde se encuentre la mercancía no tendrá opción de retiro.

Para la declaración de forma anticipada o urgente se requiere que el agente marítimo haya declarado el manifiesto de carga, y regularmente son 48 horas antes del arribo, y en caso,

no esté la información, el agente de aduana puede declarar sin código, y puede regularizar a posterior máximo 15 días posteriores al arribo del medio de transporte.

Para la declaración de forma diferida el agente de aduana requerirá que la carga haya ingresado al terminal direccionado y que el terminal declare la tarja, que es la confirmación de que recibió la carga, y donde declara a SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria) el tipo de carga, pesos y bultos por documento de transporte. Esta información, es básica para que el agente de aduana pueda pedir la numeración de DAM- Declaración Aduanera de Mercancías.

Ante la declaración de aduana se emite un canal como modo de control, el canal verde indica que no habrá ningún control de parte de SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria); el canal naranja, solo se realiza la revisión documentaria, por ello, es importante que el agente de aduana en representación del importador tenga todos los documentos necesarios para poder presentar en sobre al especialista de aduanas. Y con respecto al canal rojo es la inspección de la mercadería y documentos.

c. Fase de la llegada del medio de transporte y declaración de tarja

Una vez arribada la nave a puerto a la rada del terminal, los contenedores son descargados en el terminal portuario o direccionados al terminal según la selección por el importador. El depósito temporal que recibió los contenedores debe emitir la nota de tarja a la SUNAT para dejar constancia sobre las características del contenedor como pesos, n° de bultos, tipo de contenedor, y tamaño de contenedor, marca, precintos, etc.). La tarja es constancia para

el agente marítimo, agente de aduana, transportista para continuar con los procesos tanto del proceso de declaración de importación y retiro.

Los depósitos temporales tienen hasta 3 días desde del término de descarga de la nave para transmitir la información de la recepción de carga y la conformidad en los formatos establecidos por la SUNAT, este contempla que los contenedores hayan pasado por SINI (Sistema de Inspección No Intrusiva) y se aplicará estos siempre y cuando exista el despacho anticipado y con canal Rojo (revisión documentaria y física de carga).

d. Fase de Inspección

El proceso de Inspección se dará luego que se haya declarado la DAM ante la SUNAT y haya salido el canal, posterior a ello, existirá controles en aduanas, la SUNAT que es la institución y está soportada legalmente para determinar si la carga debe ser inspeccionada de manera física, a pesar de que haya salido un canal naranja, puede haber cambio a Rojo por determinación de aduana para revisión más exhaustiva, como la solicitud de extracción de muestras. Otra entidad que está presente regularmente en los puertos y tiene potestad legal para controles de mercancía es la entidad estatal SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Agraria) quien ejecuta los controles fitosanitarios y zoonosanitarios, entidad que tiene la facultad de inspeccionar al 100% la carga.

e. Fase de Levante y retiro de carga

El agente de aduana debe gestionar el permiso de retiro con el terminal temporal, y para obtener dicho trámite deberá entregar el conocimiento de embarque -Bill of Lading - original o autenticado con los VB del agente marítimo, consignatario, agente de aduana,

naviera, copia de la DAM con la indicación del levante, volante y luego de la inspección de carga en caso corresponda.

El depósito temporal entrega el permiso de retiro, que es la constancia de la autorización de retiro de carga, el cual también se publica en la web de SUNAT.

El permiso de retiro deberá estar bajo custodia, ya que es al portador, y por lo general lo mantiene del agente de aduana en representación del importador; deberá existir una coordinación de seguridad con el transportista, depósito temporal y agente de aduana, de manera anticipada para el retiro de contenedores asignando. El proceso inicia cuando el agente de aduana entregará toda la documentación al transportista, quien es el siguiente responsable de la mercancía, el agente de aduana deberá entregar el permiso de retiro, volante, copia de DAM, guía de remisión y memo de devolución, para el traslado correspondiente al almacén de destino indicado por el importador y devolución del contenedor. Para el retiro, el transportista deberá gestionar con el depósito temporal para la atención de despacho de contenedor y quien gestionará para la movilización y entregará el EIR (Equipment Interchange Receipt) donde se deja constancia el estado del contenedor de forma externa, el transporte deberá pasar por balanza del depósito temporal para el destare del camión o vehículo, y luego el terminal temporal entrega el ticket de retiro o salida. El transportista deberá también añadir la guía de remisión como transportista para el traslado al almacén de destino ya que es obligatorio, caso contrario la SUNAT podría intervenirlo e impedir que la unidad llegue al almacén de destino.

Luego del arribo al almacén de destino se ejecuta el proceso de descarga de mercadería, lo cual son 3 horas promedio de descarga del contenedor. El contenedor vacío debe devolverse, y dentro de la vigencia de la fecha del memo de devolución, regularmente el contenedor se devuelve el mismo día que se descargó la mercadería, pero por excepciones

de demoras en descarga, congestión vehicular, u horario de llega almacén para descarga, es posible que pase la devolución del contenedor vacío al día siguiente. Y en caso de que la fecha del memo esté vencida, el agente de aduana deberá hacer la renovación, haciendo el prepago por el día adicional, dando la vigencia hasta el día de su devolución, regularmente los almacenes no aceptan contenedores vacíos sin dicho documento vigente, luego de recibir el depósito de vacío el contenedor, este emite el EIR de vacío donde se da las indicaciones que el contenedor está o no en buenas condiciones. En caso de daños, el importador frecuentemente es quien debe asumir los gastos, a menos que se demuestre lo contrario en el procedimiento aduanero.

1.1.1.3 Operadores que intervienen en la importación

Los operadores o usuarios son parte importante en la cadena de importación puesto que, sin el trabajo de cooperación, soporte y seguimiento constante, el proceso no fluiría, por ello es importante que cada operador o usuario tenga claro cuáles son sus actividades principales y plazos de ejecución, por ello vamos a dividir en dos gestores importantes: Portuarios y Aduaneros:

- a. **Gestores Portuarios:** El puerto está supervisado por APN (Autoridad Portuaria Nacional) bajo Ley 27943 promulgada en el 2003, Ley del Sistema Portuario Nacional y que tiene por finalidad velar por el desarrollo y competitividad de los puertos, está adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y además se encarga de la coordinación con los distintos actores públicos y privados que participan para la atención de servicios que brinda el puerto. OSITRAN (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público) institución que regula, norma, supervisa y fiscaliza el comportamiento de los concesionarios (privados) o públicas con poderes legales para realizar actividades de explotación de infraestructura, cumplimiento de contratos de concesión y reclamos de usuarios. Otras entidades para controles portuarios como

SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Agraria) para control de sanidad agraria, calidad e inocuidad agroalimentaria; control de la PNP (Policía Nacional del Perú) en el puerto a través de la División Portuaria Antidrogas; MINCETUR (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo) entidad que vela por la política de comercio exterior. Además de otros usuarios que operan directamente con el puerto y además son gestores con aduanas tales como:

- b. **Agente de Aduana:** Persona Jurídica en representación del importador o exportador hace las gestiones con Aduanas, ya que es el nexo principal y como soporte a los clientes. Coordina con el puerto a través de citas para los retiros o gestiones en caso los contenedores se queden en el depósito temporal del puerto.
- c. **Naviera:** Es el transportista internacional, vendedor de Flete internacional, dueño de contenedores y nave. Gestiona con el puerto la llegada de los buques para el servicio de descarga y otros para la nave.
- d. **Agente de Carga:** Persona jurídica que consolida carga para ofrecer a menor tarifa los fletes, actúa como transportista. Gestiona con aduanas el listado de BLs juntamente con el desglose (BLs Hijos, Nietos).
- e. **Transportista:** Persona Jurídica que coordina las citas con el puerto para el retiro de contenedores dentro de las 48 horas libres que ofrece el puerto, que regularmente son los transportes de los depósitos temporales donde se direccionó la carga, u otros que posterior a 48 horas el retiro se da del depósito temporal del puerto.
- f. **Depósito Temporal:** Persona Jurídica que retira los contenedores del puerto a solicitud de los retira los contenedores del puerto a solicitud de los clientes según el listado de direccionamiento, manifiesta aduanas la característica de los contenedores recibidos, brinda servicios para el contenedor ejecutando movilizaciones para inspecciones, rotulado, previo, aforos de aduana, entre otros.

- g. **Importador:** Aquel que gestiona la compra internacional por necesidades del giro de su negocio, y tiene el soporte de sus proveedores para el retiro de la carga en el menor tiempo posible, como agente de aduana, depósito temporal, puerto en caso se necesario, naviera o agente de carga y transportista para el retiro de la carga al almacén del importador.
- h. **Aduanas:** Intendencia Pública que legisla y controla el tráfico de ingreso de mercadería, verifica la valoración, clasificación y verificación si aplica correctamente según el arancel caso contrario aplica sanciones, así mismo los plazos de manifiesto de información del puerto, agente de aduana, deposito temporales, entre otros.
- i. **Gestores Aduaneros:** Tal como se mencionó en el anterior punto, hay usuarios que operan que también son gestores de aduana: Agencia de carga, naviera, importador, transportista, depósito temporal, agencia de aduana legislados bajo LGA – Ley General de Aduanas, según SUNAT tiene por objeto regular a los que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías hacia y desde el territorio aduanero, y son entre personas jurídicas o naturales. La SUNAT viene desarrollando programas de fortalecimiento de seguridad como OEA – Operadores Económicos de Aduanas a fin de lograr que la cadena logística de comercio internacional esté más protegida con mecanismos de seguridad. En el Anexo I del Marco Normativo SAFE se define al Operador Económico Autorizado, como “...*parte integrante del movimiento internacional de mercancías, cualquiera sea el motivo, que fue reconocido por una administración nacional de aduanas por cumplir las normas de la OMA (Organización Mundial del Comercio” o normas equivalentes en materia de seguridad de la cadena logística. Los OEA pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, despachantes de aduana, transportistas, operadores de agrupamiento, intermediarios, operadores portuarios, de aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrados, operadores de depósito, distribuidores, operadores*

de transporte.” Aquel que desea certificarse deberá cumplir con requisitos publicados en la web de SUNAT, a la fecha van 67 empresas con la certificación, gradualmente desde el 2013 van a insertándose a esta certificación y en promedio son 20 empresas inscritas.

1.1.2 El uso de contenedores y tipos de carga

Los contenedores son depósitos para el traslado de mercadería a nivel internacional vía marítima, fluvial, terrestre o multimodal. Estos permiten almacenar la mercancía para transportarla en camiones, trenes o barcos. Los contenedores más comunes son de 20’, 40’, 40HC, y están preparados para proteger de la climatología a la mercancía durante la travesía para tránsitos largos más de 20 días o tránsitos cortos menores a 7 días. Los contenedores están preparados para transportar carga según las indicaciones en cada tipo de contenedores por peso y volumen. La identificación de los contenedores varía por dueño del contenedor o naviera y es alfanumérica compuesto por 11 caracteres, 4 letras y 7 números, la última letra es U. Ejemplo MKSU 101510 5.

a. Carga seca

El transporte de la carga seca será en tipo de contenedores DRY para transportar todo tipo de carga como prendas de vestir, maquinarias, artículos para el hogar y bazar, minerales, entre otros.

Figura 1: Tipo de Contenedores para carga seca.

CONTENEDOR DRY-VAN 20'

PESO	VACIO	2.250 Kg	
	PESO MAXIMO	28.240 Kg	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	PUERTAS ABIERTAS
LARGO	6.058 mm	5.900 mm	-
ANCHO	2.438 mm	2.345 mm	2.335 mm
ALTO	2.591 mm	2.400 mm	2.290 mm
VOLUMEN	33,30 m3

CONTENEDOR DRY-VAN 40'

PESO	VACIO	3.630 Kg	
	PESO MAXIMO	26.850 Kg	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	PUERTAS ABIERTAS
LARGO	12.192 mm	12.030 mm	-
ANCHO	2.438 mm	2.345 mm	2.335 mm
ALTO	2.591 mm	2.400 mm	2.290 mm
VOLUMEN	67,70 m3

CONTENEDOR DRY-VAN 40' HIGH CUBE

PESO	VACIO	3.800 Kg	
	PESO MAXIMO	26.600 Kg	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	PUERTAS ABIERTAS
LARGO	12.192 mm	12.030 mm	
ANCHO	2.438 mm	2.350 mm	2.335 mm
ALTO	2.896 mm	2.710 mm	2.595 mm
VOLUMEN	76,50 m3

Fuente: APN

b. Carga refrigerada

El transporte de la carga refrigerada será tipo de contenedor REEFER para transportar carga perecible o las que requieran estar a una temperatura según la naturaleza de mercancía, ejemplo frutas, verduras, carnes refrigeradas o congeladas. Los contenedores cuentan con un sistema integrado de refrigeración para el control de temperatura, y están pegadas en la pared posterior del contenedor, además tienen para realizar la conexión de enchufe para uso de electricidad trifásica.

Figura 2: Tipos de Contenedores para carga refrigerada.

CONTENEDOR REEFER 20'

PESO	VACIO	3.400 Kg	
	PESO MAXIMO	27.280 Kg	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	PUERTAS ABIERTAS
LARGO	6.058 mm	5.500 mm	-
ANCHO	2.438 mm	2.285 mm	2.285 mm
ALTO	2.591 mm	2.255 mm	2.210 mm
VOLUMEN	28,30 m3		
	180/200 V y 380/440 V, 50/60 Hz // -25 / + 25 °

CONTENEDOR REEFER 40'

PESO	VACIO	4.500 Kg	
	PESO MAXIMO	30.400 Kg	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	PUERTAS ABIERTAS
LARGO	12.192 mm	11.575 mm	-
ANCHO	2.438 mm	2.285 mm	2.280 mm
ALTO	2.591 mm	2.250 mm	2.200 mm
VOLUMEN	58,70 m3		
	380/440 V, 50/60 Hz // -25 / + 25 °

CONTENEDOR REEFER 40' HIGH CUBE

PESO	VACIO	5.200 Kg	
	PESO MAXIMO	29.250 Kg	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	PUERTAS ABIERTAS
LARGO	12.192 mm	11.575 mm	-
ANCHO	2.438 mm	2.290 mm	2.290 mm
ALTO	2.895 mm	2.550 mm	2.435 mm
VOLUMEN	68 m3		
	380/440 V, 50/60 Hz // -25 / + 25 °

Fuente: Moldtrans.

1.2. Situación Actual del Sistema Portuario Nacional

Actualmente, el Sistema Portuario Nacional está constituido por 85 instalaciones portuarias, de las cuales 28 son de uso público y 57 de uso privado. Las instalaciones de uso público cuentan con 27 terminales multipropósitos y un terminal de granel. De estos terminales multipropósito, 6 están concesionados, 18 bajo la administración pública y uno bajo la administración privada.

Las instalaciones de uso privado están conformadas por 57 terminales; 34 para hidrocarburos y gas, 18 para granel como son los concentrados de minerales, harina de pescado, aceites y químicos, y 5 para carga multipropósito.

Además, la administración de todo el sistema portuario está regida bajo las siguientes políticas:

- Fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional y regional e internacional.
- Integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
- Promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional fomentando la participación del sector privado.
- Promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.

Si bien el Perú trabaja para mejorar el Sistema Portuario Nacional, los indicadores internacionales no son favorables. De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico 2016 elaborado por el Banco Mundial, que mide la competitividad del comercio exterior de los países en temas de costo, tiempos y tramites; coloca al Perú en el puesto 69, con lo que el país retrocedió nueve posiciones de la clasificación global. A diferencia de Chile ubicado en el puesto 46 y México, en el 54.

1.2.1. Legislación Portuaria

1.2.1.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y las comunicaciones, y el Sistema Portuario Nacional.

Este ministerio organiza el desarrollo eficiente del sistema de carreteras, ferrocarriles, tráfico aéreo y marítimo; además de ver temas como programas de concesiones en los sectores de su competencia.

1.2.1.2. Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Es un Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; posee atribuciones exclusivas en lo técnico normativo.

Tiene como principales objetivos elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario; presentar los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión; celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta la Ley, como resultado de un concurso público; entre otros.

1.2.1.3. OSITRAN

OSITRAN es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público creado en enero de 1998. Es un organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Tiene como funciones generales supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucren 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. En el marco de la concesión actúa como regulador.

1.2.1.4 SUNAT – Aduanas

La Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria – SUNAT fue creada con la ley N° 24829, aprobada por el Decreto Legislativo N° 501; es una entidad técnica especializada, se encuentra bajo la supervisión del Ministerio de Economía y Finanzas. Mediante la Ley N° 27658, absorbe a la Superintendencia Nacional de Aduanas.

Sus funciones contemplan administrar, fiscalizar, sancionar y recaudar aranceles y tributos del Gobierno Central, fijados por la legislación aduanera y otros tributos. Así como la prevención y represión de la defraudación de las rentas de Aduana y del contrabando, la evasión de los tributos aduaneros y tráfico ilícito de mercancías.

1.2.1.5 Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR tiene las funciones de definir, dirigir, ejecutar, coordinar y supervisar la política de comercio exterior y turismo del Perú.

La responsabilidad del ministerio abarca temas de promoción de exportaciones y negociaciones comerciales internacionales, con coordinación de los otros ministerios en el ámbito de sus competencias. También, está autorizado en regular el comercio exterior.

1.2.1.6 Proinversión

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN es una entidad técnica especializada. Se encuentra bajo la jurisdicción del Ministerio de Economía y Finanzas.

Tiene como principal función impulsar la inversión privada mediante Asociaciones Público Privada, Obras por Impuestos, entre otros; para ser incorporados en servicios públicos, infraestructura, proyectos y empresas del Estado.

1.2.1.7 Ley del Sistema Portuario Nacional

Mediante la Ley N° 27943 se crea la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) promulgada el 1 de marzo del 2003, el cual busca promover el desarrollo de los puertos y la competitividad en las cadenas logísticas que se ejecutan en los terminales portuarios. Para la ejecución de la Ley del Sistema Portuario Nacional se prueba su Reglamento, con la promulgación del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC.

Esta Ley determina las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de administración pública, como privados, y todo lo que involucre y conforme el Sistema Portuario Nacional.

1.2.2. Plan Nacional de Desarrollo Portuario

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario es un documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional. Busca orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.

El plan contempla a los terminales portuarios de Paita, Salaverry, Callao, Ilo, General San Martín (Pisco), San Juan de Marcona, Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa, Chimbote y terminales portuarios de uso privado.

El plan establece los siguientes lineamientos estratégicos:

- Promover el fortalecimiento del Marco Institucional del Sistema Portuario Nacional.
- Potenciar la modernización de infraestructuras y la conectividad.
- Impulsar la integración de actividades logístico – portuarias de valor añadido como parte de las cadenas de suministro.
- Integrar en el territorio de manera sostenible la relación puerto – ciudad.

En base a criterios técnicos establece, a mediano y largo plazo, los requerimientos del Sistema Portuario Nacional.

1.2.3. Movimiento de carga de los terminales portuarios

Tal como indica las cifras estadísticas históricas de la Autoridad Portuaria Nacional – APN, el movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público y privado a nivel nacional registró un total de 92'859,258 toneladas métricas en el 2016. Para el periodo 2010, el movimiento de carga alcanzó 69'001,967 TM, logrando obtener un crecimiento promedio anual del 5% entre el 2010 y 2016. Entre los principales puertos figura el puerto del Callao, con una participación del 52 % del total del movimiento de carga en el 2016; el puerto privado San Nicolás, con un 13%; Matarani, con 9%; Pisco, con 5%; entre otros.

Tabla 1: Perú: Movimiento de carga (Terminales portuarios públicos y privados)

Terminal Portuario	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Callao	33,172,507	40,458,257	44,116,571	45,308,167	46,765,024	47,006,754	47,975,150
San Nicolás	8,683,309	9,992,625	10,495,092	12,471,772	11,192,000	11,800,583	12,420,624
Matarani	4,485,252	4,450,437	4,409,755	5,172,707	5,063,488	5,356,495	8,292,370
Pisco	4,520,854	4,618,552	4,213,189	5,017,020	5,315,467	4,612,532	4,649,019
Bayóvar	2,634,678	4,266,782	4,584,151	8,063,672	4,873,895	5,103,407	4,328,405
Talara	5,159,332	4,107,402	3,681,759	3,902,042	3,899,654	3,936,709	4,022,016
Ilo	2,828,414	2,876,199	2,705,044	2,954,129	2,686,528	2,356,594	2,776,789
Salaverry	2,149,092	2,463,402	2,917,410	2,723,859	3,066,172	2,540,458	2,538,140
Paita	1,268,083	1,404,633	1,537,106	1,579,891	1,760,539	2,236,432	2,146,756
Huarmey	1,946,109	1,823,786	2,240,699	2,270,720	1,835,101	2,023,413	2,036,407
Chimbote	1,479,884	840,901	1,083,010	856,508	875,781	802,269	976,293
Eten	479,685	3,040,667	2,630,407	484,294	682,193	469,628	443,617
Supe	161,676	369,019	338,618	319,230	301,479	266,340	243,602
Huacho	-	-	3,146	7,255	7,290	7,703	10,070
Chicama	33,092	-	25,036	-	-	-	-
Total	69,001,967	80,712,664	84,980,992	91,131,267	88,324,609	88,519,320	92,859,258

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

1.2.4. Legislación Aduanera

Ley General de Aduanas

Creada mediante el Decreto Legislativo N° 1053 y promulgada el 27 de junio del 2008.

La presente Ley rige para todas las actividades aduaneras del Perú y será aplicable a toda persona, mercancía y medio de transporte que crucen las fronteras aduaneras.

La Administración Aduanera se encarga de la gestión, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.

La presente Ley tiene por objeto regular la relación jurídica que se establece entre la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT y las personas naturales y jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías hacia y desde el territorio y fronteras aduaneras.

1.2.5. Compromisos Internacionales

1.2.5.1. OMI: Organización Marítima Internacional

La OMI, Organización Marítima Internacional, es el organismo especializado de las Naciones Unidas cuya función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

Como organismo especializado, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional.

1.2.5.2. Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es un organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. El objetivo es garantizar que los intercambios comerciales se realicen de la forma más fluida, previsible y libre posible.

La Facilitación del Comercio es uno de los temas importantes que la OMC se encuentra trabajando con el fin de simplificar, modernizar y armonizar los procedimientos de exportación e importación. El fomento de estas medidas reduce y logra eliminar demoras burocráticas y los trámites engorrosos representan una carga y sobrecostos en el comercio internacional.

El 22 de febrero de 2017 entró en vigor el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), el cual contiene acciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de mercancías, y medidas de cooperación entre aduanas y autoridades competentes.

1.3 Situación actual del Terminal portuario del Callao

1.3.1 Antecedentes del Puerto del Callao

Se dice que no tiene fundación, dicho puerto y fue elegido como el “Puerto de Lima” durante el virreinato; fue el principal y el más importante de Perú y Sudamérica. El puerto del Callao fue administrado por ENAPU- Empresa Nacional de Puerto, organismo público descentralizado con derecho privado. En 1992 se inició un proceso de privatización debido a la falta de infraestructura y equipamiento. El puerto del Callao oficialmente “Terminal Portuario del Callao” es un puerto marítimo de la costa central del Perú, en el Pacífico Sur Oriental y localizada privilegiadamente en el centro occidental de Sudamérica.

Está localizado en la provincia constitucional del Callao. Además, según CEPAL - Comisión Económica para el Caribe y América Latina quien elabora un ranking de puertos de la región ha ubicado al Callao en el puesto 7 del ranking de 20 puertos de Latinoamérica.

El Puerto del Callao, es el principal del país y que geográficamente está estratégicamente posicionada porque puede ser puerto HUB (centro logístico de recepción de contenedores para distribuir a otros puertos cercanos.), debido a que se encuentra en un punto equidistante entre Buenaventura (Colombia), y Valparaíso (Chile) y que puede permitir la ruta directa hacia Asia, tal como lo indicó Carlos Chiappori, presidente COMEXPERU a Diario Comercio (Julio 2013).

El Puerto del Callao cuenta con 16 metros de profundidad con ello, permite recibir naves de gran volumen de carga y de gran calado.

En abril del 2009 según informe “Libro Puertos” se dio operaciones de las recientes grúas instaladas.

1.3.2 Operadores del Puerto

Actualmente el puerto está constituido por dos terminales portuarios, los cuales están administrados o concesionados por empresas internacionales por un periodo de 30 años. Bajo los procedimientos de privatización se formularon y suscribieron contratos de concesión con DPW WORLD SRL para el Muelle Sur desde el 24 de Julio 2006 y para el Muelle Norte con la empresa APM Terminals S.A. en el año 2011. Para mayor detalle y explicación agruparemos por muelle:

1.3.2.1 Terminal de Contenedores – Muelle Sur

El proyecto se enfocó en construir y desarrollar el muelle sur, especializándolo en el movimiento de contenedores. Por ello se convocó a licitación pública internacional para la concesión; y la buena pro fue otorgada a DPW WORLD SRL subsidiaria de DPW WORLD quien viene operando en 75 puertos del mundo, con la finalidad de ser facilitadores del comercio mundial y parte integral de la cadena de suministro.

El Muelle Sur fue equipado para atender naves gran envergadura, por ello está conformado según las siguientes características:

- 16 metros de profundidad y 650 metros de muelle.
- 6 grúas pórticos “Super Panamax: Cada una tiene 19 líneas de contenedores de manga.
- 18 grúas de Patio.
- Área terminal (Ha) 25.

Figura 3: Muelle Sur.

Fuente: APN

Dp World Callao manejó más de 1 millón de TEU de capacidad y aproximadamente el 71% del tráfico total de contenedores en Perú para el 2011. Dicho terminal cuenta con estándares de eficiencia y productividad de clase mundial. En el 2016, sus principales clientes fueron las empresas Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Evergreen y CMA-CMG con un 31,8%, 20,5%, 10,8% y 6,2%, respectivamente. En el 2016, la cantidad demandada del servicio estándar a la nave fue 805, la cual fue similar al 2015 (804 naves).

1.3.2.1 Terminal de Contenedores – Muelle Norte

La empresa concesionaria que ganó la buena pro fue APM Terminals S.A, en mayo 2011, el propósito de este muelle es el manejo de carga multipropósito para el embarque o descarga de metales, granos, fertilizantes y químicos, carbón, vegetales, aceite de pescado, maquinarias, entre otros.

Según el informe de desempeño publicado por OSITRAN para 2016, la capacidad del terminal de APMT es de 1,3 millones de TEUs y 8 millones de toneladas de mercancía no contenedorizada.

El calado máximo que tiene 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. Este terminal dispone también de un servicio integrado a la carga y a la nave, que ofrece en condiciones de exclusiva cargas no contenedorizada, como puede ser carga fraccionada, carga a granel y carga rodante.

APM Terminals atiende a diferentes líneas navieras como Mediterranean Shipping Company, Maersk Line, Westeerern Bulk Pte. Ltd. y Naviera Transoceanica S.A. con una participación de 16,9%, 10,7%, 5,0% y 4,2%, respectivamente y moviliza diferentes tipos de carga, pero como principal es la de contenedores.

Asimismo, en la Figura 4 se presenta un breve resumen por fases de la aplicación de la modernización del Muelle Norte.

Figura 4: Fases de Operaciones del Muelle Norte

	2011	2012	2013-2014	2015	2016	2017	2018-2019	2020-2021	2022
			F-1	F-2	F-3		F-4	F-5	
Inicio de operaciones			Fase 1 y 2:		Fase 3 (según demanda)		Fase 4 (según demanda)		Fase 5 (según demanda)
			<ul style="list-style-type: none"> - Modernización muelle 5 y muelle 11 de granos - 3 grúas pórtico, 9 RTG, 3 grúas móviles - Faja transportadora y absorbente - Profundidad : 14 m 		<ul style="list-style-type: none"> - Muelle centro 1 y 2, profundidad 14 m - 3 grúas pórtico, 9 RTG 		<ul style="list-style-type: none"> - Muelle centro 3 y 4, profundidad 14 m - 3 grúas pórtico, 9 RTG 		<ul style="list-style-type: none"> - Nuevo frente que une muelle 4 y 5 - 3 grúas pórtico, 9 RTG

Fuente: Investigación Andino Investment Holding.

1.3.3 Acuerdo de Concesión, términos y condiciones y desarrollo del Puerto Callao

Como el puerto del Callao está administrado por dos operadores quienes llevan la concesión: DPW y APM procederemos a detallar por cada uno sobre el acuerdo de concesión.

1.3.3.1 DPW WORLD SRL

Para el detalle de la composición del concesionario es importante mencionar que DPW es una empresa internacional con matriz en Emiratos Árabes Unidos, que tiene por finalidad brindar las facilidades de comercio exterior en el mundo y opera desde 1972, con presencia en más de 75 países.

“A inicios de la Concesión, DP World estaba compuesta por P&O Dover/Dubai Ports con un 82,55% y Uniport S.A. con un 17,45%. Dubai Ports pertenece al grupo de terminales portuarios de Dubai Port, mientras tanto, Uniport S.A. es una empresa peruana. A partir de octubre de 2009, ingresó la empresa Matthews Holding Limited en reemplazo de Uniport S.A., manteniéndose hasta la fecha, con lo que, al final del 2016 la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubai Ports con un 82,55% y Matthews Holding Limited con un 17,45%” (OSITRAN, Informe de Desempeño, 2016, p. 5).

El objetivo de la concesión fue la construcción, diseño, financiamiento, conservación, explotación de un nuevo terminal de contenedores. El acuerdo de concesión fue suscrito el 24 de Julio del 2006 por un el periodo de 30 años. Algunas características del contrato de concesión:

Las inversiones aproximadamente ascienden a USD 600,2 millones para la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes, el primer cálculo del factor de productividad se realizó en el 2015 y estará vigente hasta el 2020. OSITRAN Informe de desempeño –Concesión del Terminal de Contenedores del

Callao –Muelle Sur – Resumen Ejecutivo (2016) Pág. 7.

Figura 5: Etapa I y II del proyecto Muelle Sur

Fuente: OSITRAN

1.3.3.2 APM TERMINALS CALLAO SA.

La concesión a partir del 2016 estaba compuesta accionarialmente por APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (17,45%), con la diferencia, respecto al inicio de la Concesión (2011) que Callao Port Holding B.V. pertenece a MSC.

El contrato de concesión fue firmado el 11 de mayo de 2011 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y APM Terminals, con una vigencia de 30 años y ser un muelle multipropósito por ello se llevó a cabo la concesión para el diseño, construcción, financiamiento, exploración y conservación del puerto.

Las etapas del proyecto están divididas en 5 etapas, que implican:

- a. Modernización de los amarraderos C y D del muelle norte,*
- b. Modernización del muelle de granos,*
- c. Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde actualmente se encuentran los muelles centro N° 1 y 2,*
- d. Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los muelles centro N° 3 y 4; y, Etapa 1 y 2 Etapa 3 Etapa 4 Etapa.*

Cabe señalar que, opcionalmente, el Concesionario podrá realizar una etapa adicional (etapa 6), la cual consiste en la construcción de dos muelles, uno de contenedores y el otro multipropósito de granel líquido.

1.3.4 Prestación de Servicios que ofrece el Puerto Callao para despacho de contenedores

Los servicios que ofrece el puerto básicamente para el retiro del contenedor y despacho desde que la nave llega y tanto para importación o exportación, son los mismos para ambos muelles. El

concesionario brindará el servicio obligatoriamente por depósito terminal o como uso de puerto.

En caso de importación implican servicios como:

- Descarga de contenedores en terminal portuario.
- Revisión documentaria y transmisión a aduanas.
- Verificación adicional de datos de contenedor.
- Almacenaje por día extemporáneo.
- Alto cubicaje de contenedor (En caso sea mayor a 40 HC)
- Movilizaciones, cuadrilla, montacargas (En caso se requiera, depende de la naturaleza del producto y la SUNAT disponga.)

En caso de exportación implica servicios como:

- Pesaje de contenedor o destare de camión, validación y procesamiento de datos.
- Emisión de formato VGM1 (En caso sea mayor a 40 HC)
- Embarque de contenedores llenos.
- Alto cubicaje de contenedor.
- Movilizaciones, cuadrilla, montacargas (En caso se requiera, depende de la naturaleza del producto y la SUNAT disponga.)

1.3.5 Problemática sobre la congestión en el terminal portuario del Callao

Actualmente, el Callao está altamente congestionado por vehículos camioneros porque no cuenta con infraestructura vial adecuada para atender la alta afluencia de vehículos de carga. El puerto del Callao es el principal puerto del Perú, maneja el 90% del comercio exterior del país, lo que genera que exista mayor congestión y centralización, quedando encapsulado dentro de la ciudad.

Según informe de Andino Investment Holding, se estima que ingresan y salen del puerto 3,500 camiones al día, indistintamente del muelle. Las vías como Néstor Gambetta y Manco Cápac, que son las principales avenidas de acceso a las puertas de DPW o APM, están realmente saturadas, lo que ocasiona largas colas de camiones. La alta congestión en las vías de acceso no permite convertir al Callao en un puerto hub de la costa del oeste de Sudamérica.

Las largas horas de espera de los camiones en el terminal portuario del Callao pueden ser de un promedio de 12-14 horas según el estudio del Banco Mundial (2015), y esto conlleva a riesgos de exposición de mercadería y la reducción del número de vueltas que pueda dar el servicio de transporte. No se cuenta con un sistema regulatorio para la entrada y salida de camiones, por lo que genera ineficiencia en el acceso al puerto, lo cual impacta en altos costos de transporte para el cliente final, exportador e importador. También, los gastos en mecanismos de seguridad, las zonas adyacentes al puerto tienen altos índices de criminalidad.

1.4 Situación actual del Terminal Portuario General San Martín–Pisco

1.4.1. Antecedentes

El Terminal Portuario General San Martín se encuentra ubicado en la localidad de Punta Pejerrey, distrito de Paracas, provincia de Pisco, en el departamento de Ica; a 280 kilómetros del Puerto del Callao.

El puerto fue construido en 1969 y cuenta con un muelle tipo marginal con 700 metros de longitud y cuatro puestos de atraque (amarraderos 1, 2, 3, 4). Sobre cuestiones climáticas, el puerto cuenta con abrigo natural frente al oleaje y buen clima casi todo el año salvo los tiempos de los vientos de Paracas. Además, el puerto cuenta con un calado de 10.25 metros.

De acuerdo, al Plan de Negocios del Terminal Portuario Paracas 2015 presentado a OSITRAN, el puerto sufrió importantes daños debido al sismo del año 2007, especialmente en todos los amarraderos. A partir de agosto 2010, ENAPU – Empresa Nacional de Puertos inició las reparaciones en los amarraderos N° 1 y N° 2. Para enero 2012, las obras culminaron y por temas de seguridad se demolió el amarradero N° 4. Por los graves daños causados por el sismo, también, se inhabilitaron y clausuraron algunas edificaciones. Por otro lado, los patios de maniobra se encuentran en su mayoría pavimentados con tierra compactada, solo el área frente al amarradero 4 está pavimentada con concreto. No cuenta con un patio para carga general ni patio para contenedores. Para el movimiento de los contenedores reefer solo cuenta con 49 puntos de conexión eléctricas.

Igualmente, el terminal portuario no cuenta con equipamiento propio, realiza sus operaciones con equipos de terceros. Además, las edificaciones e instalaciones, con excepción de los edificios administrativos, se encontraban en total abandono. A pesar de estar en esas condiciones, las oficinas eran utilizadas, dejando de lado la importancia de cumplir con los mínimos estándares de salubridad y seguridad.

El puerto General San Martín es un puerto multipropósito, que en los últimos años ha brindado el servicio a diferentes tipos de carga. De acuerdo con la información del APN, el movimiento de carga líquida es el de mayor participación. Para el 2016, este tipo de carga representó el 70% del movimiento total realizado en ese periodo de tiempo. En los últimos 6 años, el movimiento de este tipo de carga no ha presentado variaciones considerables porque se mantienen en alrededor de 3 millones de toneladas métricas anuales. Otro tipo de carga que se mantiene constantes en los últimos años es el de grano sólido, con un movimiento anual de 1.2 millones de toneladas métricas. Sin embargo, la carga contenerizada ha presentado un crecimiento importante. La concesión del puerto San Martín se realizó el segundo semestre del 2014, para esa fecha el movimiento de carga

de contenedores solo llegaba a 177 toneladas métricas, pero al siguiente año 2015, la carga aumentó en más de 1000% registrando un movimiento de 16, 661 toneladas métricas; en el cierre 2016, no presentó un crecimiento, pero sí se mantuvo con un movimiento de 11,684 toneladas métricas.

Tabla 2: Movimiento de carga del Terminal Portuario Paracas

Tipo de Carga (Toneladas métricas)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Carga contenerizada	4,222	910	930	278	177	16,661	11,684
Carga Fraccionada	363,564	282,323	147,725	194,876	231,136	263,510	344,009
Granel Solido	1,026,952	1,231,355	883,920	1,070,834	1,401,195	1,398,275	1,058,379
Granel Líquido	3,118,291	3,102,073	3,180,211	3,751,032	3,682,262	2,924,455	3,234,947
Carga Rodante	7,824	1,892	403	0	698	9,631	0
Movimiento Total de Carga	4,520,854	4,618,552	4,213,189	5,017,020	5,315,467	4,612,532	4,649,019

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

1.4.2. Acuerdo de Concesión, términos y condiciones del Puerto de Pisco

El Estado peruano suscribió el Contrato de Concesión del Terminal Portuario General San Martín con la empresa Terminal Portuario Paracas S.A. el 21 de Julio 2014; el cual otorga a la empresa concesionaria la administración del puerto por 30 años y cuya inversión asciende a los 210 millones de dólares americanos.

La empresa concesionaria Terminal Portuario Paracas está conformada por 4 socios SERVINOGA S.L. Pattac Empreendimentos e Participações S.A., Tucumann Engenharia e Empreendimentos LTDA., Fortesolo Serviços Integrados LTDA; el primer socio cuenta con capitales españoles y los otros tres restantes con capitales brasileños.

Como parte de los compromisos asumidos por la empresa concesionaria, esta se dedicará a las actividades relacionadas al diseño, financiamiento, construcción, conservación, explotación,

rehabilitación, mejoramiento, administración y operación del Terminal Portuario General San Martín – Pisco.

Bajo este contrato de concesión, el Terminal Portuario Paracas se adjudicó un área total de 1'220,467 m², conformado por 802,676 m² de área marítima y 417,790 m² de área terrestre.

A continuación, se detallará los compromisos asumidos por la empresa Terminal Portuario Paracas según se indica el contrato de concesión.

Para la **Fase I** tenemos:

Infraestructura del Amarradero Multipropósito: Comprende la construcción y modernización de los amarraderos 3 y 4. La dimensión del muelle deberá ser de 350 m x 36 m, con capacidad de soportar grúas móviles.

Patio de almacenamiento: Comprende el relleno del patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas. El patio será reforzado con pilotes de grava u otra alternativa técnica similar. El patio de almacenamiento tendrá un área de 4 Ha, de las cuales como mínimo 1 Ha se destinará al almacenamiento temporal de contenedores con pavimento de adoquines o similar. El resto del patio será asfaltado, o similar. Asimismo, comprende la construcción de infraestructura de apoyo del patio de almacenamiento, demolición del almacén 3 y rehabilitación del almacén 2.

Antepuerto: Construcción del área del antepuerto (mínimo de 1 Ha) que garantice, de acuerdo con las previsiones de la logística portuaria en dicha zona, el ingreso y salida de los vehículos que transportan la carga, en forma fluida y organizada, aún en los casos eventuales de concentración de los Servicios.

Dragado: Ejecución de obras destinadas a lograr y mantener una profundidad mínima de doce metros, en el amarradero multipropósito, zonas de maniobra y canal de acceso.

Instalaciones de apoyo: Remodelación del edificio Administrativo e instalaciones para la Aduna/ SUNAT y otros según corresponda.

Interconexión Eléctrica: Ejecución de obras e implementación de equipo necesario para la interconexión de Terminal Portuario General San Martín con el sistema eléctrico interconectado del Mantaro.

Suministros de Agua: Ejecución de obras y la implementación de equipo necesario para la interconexión del Terminal con el sistema público de abastecimiento de agua u otra alternativa que garantice el servicio de suministro de agua.

Equipamiento: Para cumplir adecuadamente con los servicios se equipará el puerto con 2 mobile crane (2 grúas móviles) de 50 Tm, 1 monta carga 40 Tm, 1 Yard Tractor (Tractores de puerto), 3 vagonetas 60 Tm, 1 equipo móvil absorbente para graneles limpios, 1 mobile crane (Grúa móvil de 40 Tm o equivalente), 1 monta carga 20 Tm. (Contrato de Concesión, 2014, Anexo 16, pp. 29-30-138).

En la **Fase 2**, la empresa concesionaria se compromete a implementar la siguiente infraestructura y equipamiento; sin embargo, esta ejecución se encuentra en función de la demanda por lo que el Terminal Portuario debe de alcanzar un requerimiento de 2'500,000 Tm/año. Se detalla los compromisos a realizar:

Infraestructura: Modernización de muelles (amarraderos) 1 y 2, para el soporte de grúas pórtico, preparados para 14 metros. Ejecución del dragado al -12m en el área de los amarraderos 1 y 2, zona de maniobras.

Equipamiento: Implementación de 1 grúa móvil de 50 Tm, 3 container chasis de 45", 3 yard tractor (3 tractores para movilizar contenedores). (Contrato de Concesión, 2014, Anexo 16, p.139).

Para la realización de la **Fase 3**, el Terminal Portuario deberá alcanzar una demanda de 60,000 TEUS's anuales. Al cumplimiento de este requerimiento se desarrollarán las siguientes acciones:

Infraestructura: El patio de contenedores con área inicial de 4 Ha. Rellenado y reforzado.

Dragado a -14 metros de amarradero de contenedores, zona de maniobra y canal de ingreso.

Equipamiento: 1 Gantry Crame (1 grúa pórtico), 2 RTG Crane (2 grúas RTG para el patio contenedores), 2 Reach Stacker (1 portacontenedores) de 45 Tm 1 fila, 3 Chassis Container (6 chasis para movilizar contenedores), 1 Side Pick (1 equipo portacontenedores recogida lateral) de 5 alturas. (Contrato de Concesión, 2014, Anexo 16, pp.139-140).

Para la **Fase 4** y última etapa de inversión, la demanda del puerto debe alcanzar los 225,000 Tm/año de graneles limpios; para la realización de los siguientes compromisos:

Infraestructura: Ampliación del patio de almacenamiento de granel y otras cargas hasta alcanzar área de 5,25 Ha.

Equipamiento: Sistema automatizado de descarga de gráneles limpios (absorbente, faja transportadora y silo) u otra inversión alternativa que permita el cumplimiento de los niveles de Servicio y Productividad exigidos para esta etapa. (Contrato de Concesión, 2014, Anexo 16, p.140).

1.4.3. Desarrollo y avances en infraestructura de la concesión del Terminal Portuario

El 30 de abril de 2104, el Consorcio Paracas gana “la buena pro” del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín.

El 21 de julio de 2014, se realiza la firma del contrato de concesión entre los representantes del Estado Peruano y los ejecutivos del Terminal Portuario Paracas S.A.

El 21 de agosto de 2014, las operaciones y administración del Terminal Portuario General San Martín pasan a ser cargo de la empresa concesionaria Terminales Portuarios Paracas.

La empresa concesionaria inicia sus operaciones con la infraestructura heredada de la ENAPU. Esto se debe al tipo de contrato firmado: Brownfield, son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y re-potenciamiento o aumentos de capacidad productiva, que se desarrollan en terreno existentes, ocupados y en paralelo al proceso productivo, donde la inversión procura mantener la capacidad productiva de una operación operativa actual con nuevos desarrollos de producción (equipos más modernos), o ampliar la capacidad operacional actual, a fin de aumentar su escala de producción.

OSITRAN, como entidad reguladora de las concesiones realizadas en Perú, elabora Informes de Desempeño anuales en donde hace seguimiento a las actividades realizadas por la empresa concesionaria. Igualmente, solicita a la empresa concesionaria la presentación del Plan de Negocios anual con el detalle de los avances realizados y actividades futuras. A continuación, se presentará un resumen de los puntos más importantes de ambos informes sobre el desarrollo del puerto San Martín – Pisco.

Tal como se detalla en el Plan de Negocio (2016) Terminal Portuario Paracas presentado a OSITRAN, en el periodo 2015, el nuevo concesionario obtuvo la declaración del Cumplimiento de las Instalaciones Portuarias. También, desde marzo de 2015, el Terminal Portuario Paracas asumió directamente las operaciones de estiba y desestiba; con estas actividades la empresa completa la prestación de todos los servicios portuarios. A mediados de este periodo, se dio inicio al tráfico de contenedores con un plan piloto; se utilizó la campaña de cebollas, por ser un producto que no necesita muchos cuidados para su conservación. Además, la empresa concesionaria obtuvo la Certificación BASC, el cual permitirá mejorar los niveles de control de seguridad. Para el presente año 2015 se realizó un desembolso de US\$ 2'439,799 del total de la inversión contractual.

Casi al finalizar el año, el 24 de diciembre de 2015, la Autoridad Portuaria Nacional aprobó el Expediente Técnico de Diseño del Proyecto Terminal Portuario General San Martín - Pisco, correspondiente al Equipamiento Portuario de la Fase Límite de la Etapa 1, a la Infraestructura Portuaria de las Etapas 1, 2, 3 y 4, además de Obras correspondientes a la Inversión Complementaria que ejecutará el Concesionario. Cuyo monto total de inversión aprobado es de S/. 632 062,840 y su plazo de ejecución previsto es de treinta (30) meses a partir del inicio de las obras (OSITRAN, Informe de Desempeño, 2015, p. 6).

Según lo publicado en el Plan de Negocio (2017) Terminal Portuario Paracas, en el periodo 2016, el Terminal Portuario Paracas logró obtener la Certificación ISO 14001 versión 2015 del Sistema de Gestión de Medio Ambiente del Terminal Portuario. Igualmente, el 8 de agosto de 2016 se aprobó el certificado de Estudio de Impacto Ambiental –EIA. En este periodo, la empresa concesionaria no realizó inversiones en nueva infraestructura, pero sí cumplió con la realización del mantenimiento del puerto para seguir cumpliendo los requerimientos actuales del puerto.

Al cierre del 2016, se firmó la primera adenda al Contrato de Concesión, con el propósito de modificarlo y facilitar el cierre financiero, así pasar a obtener el financiamiento necesario para la realización de las obras del Terminal Portuario Paracas.

Para el 2017, se inaugura la nueva ruta comercial Meridian Service, operado por la empresa Seatrade, la cual conectará al puerto General San Martín de Pisco con puerto de Zeebrugge de Bélgica. En junio 2017 se realizó el cierre financiero del proyecto, en donde el Banco de Desarrollo del Perú (COFIDE) se compromete invertir US\$ 92 millones. Además, se cuenta con la participación de la Corporación Andina de Fomento y los bancos Santander y La Caixa.

1.4.4 Servicios prestados por el terminal portuario

Para el servicio necesario de la carga contenerizada, el concesionario se compromete a realizar las siguientes operaciones:

- El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba u trinca/destrinca, utilizando la infraestructura y equipamiento necesario.
- El servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje o viceversa en el embarque.
- El servicio de manipuleo- en el área de almacenaje, patio y nave- para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque.
- El servicio de tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.
- El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información.
- La revisión de precintos

Y otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban presentarse únicamente en el terminal concesionado (MTC, Contrato de concesión, 2014, p. 70).

1.4.5. Tráfico de líneas navieras

Desde el periodo, que la concesionaria tomo las operaciones, las agencias marítimas que usaron los servicios del terminal portuario fueron las siguientes: Tramarsa, Cosmos, Serpac, Marpsico, Agunsa, Asimismo, las agencias aduaneras que realizaron operaciones fueron Ransa S.A., Ausa, Depisa.

Tabla 3: Tráfico de Naves

Indicador	II Semestre 2014	2015	2016
Naves atendidas	47	159	130

Fuente: Terminal Portuario Paracas

1.4.6. Tarifas y tiempos aplicados al servicio para contenedores

El contrato de concesión solicita que el concesionario considere las siguientes Tarifas Máximas para el cobro de los servicios estándar de la carga contenerizada, sin incluir IGV.

Tabla 4: Tarifas máximas para el cobro de los servicios para carga en contenedor

Concepto	Tarifas Máximas de referencia para efectos de licitación	Tarifas Máximas vigentes desde el inicio de la Explotación
Servicios Estándar	US\$	US\$
Servicio de embarque o descarga internacional		
Carga contenedorizada		
Contenedores de 20 pies lleno	= 119.00	107.10
Contenedores de 40 pies lleno	= 140.00	121.80
Contenedores de 20 pies vacío	= 80% contenedor 20 pies llenos	80% contenedor 20 pies llenos
Contenedores de 40 pies vacío	= 80% contenedor 40 pies llenos	80% contenedor 40 pies llenos
Servicio de Cabotaje		
Cualquier tipo de carga	= 0.7 *Tarifa de embarque o descarga internacional	0.7 *Tarifa de embarque o descarga internacional

(MTC, Contrato de concesión, 2014, Anexo 5, p. 140) *Se entenderá servicio de cabotaje a la operación de transporte de carga de puerto nacional con destino a otro puerto nacional.

Las obras que proponga ejecutar el Concesionario en el expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los Niveles de Servicio y Productividad siguientes:

Tiempo de recepción de contenedores:

Para cualquier usuario, medido para cada operación individual, el tiempo de recepción de contenedores no deberá exceder de 30 minutos y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. Para estos efectos, el tiempo de recepción de contenedores significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora en la que se retira el vehículo del terminal. (MTC, Contrato de concesión, 2014, Anexo 3, pp. 134-135).

Tiempo de entrega del contenedor:

El tiempo de entrega de contenedores, medido para cada operación individual, no deberá exceder de 30 minutos y no más de 20 minutos de tolerancia como promedio trimestral. Para estos efectos, el tiempo de entrega de contenedores significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora en que ingresa el vehículo de transporte, y la fecha y hora en que se retire el vehículo del terminal.

Para el caso de recepción y entrega continuada con el mismo vehículo en áreas de almacenamiento de contenedores se considerará 20 minutos por cada operación individual de recepción y entrega (MTC, Contrato de concesión, 2014, Anexo 3, pp. 135).

1.4.7. Evolución del movimiento de contenedores

De acuerdo con las cifras oficiales del APN, el Terminal Portuario San Martín registró un movimiento de 335 TEUs en el año 2010 y al cierre del 2016, un movimiento de 2,050 TEUs; de esta manera se logró un crecimiento promedio anual de 35% entre este el periodo 2010 – 2016. En

el 2014, recién se da cierre a la concesión, para el cierre de ese año solo se registró el movimiento de 19 TEUs. Sin embargo, en el primer año de concesión, periodo 2015, el movimiento de contenedores fue de 2,022 TEUs; para el 2016, se registró 2,050. Lo que representa el buen inicio del dinamismo de este tipo de carga.

Tabla 5: Perú: Movimiento de contenedores (Terminales portuarios público y privado)

Termial Portuario	Uso	N° de TEUs						
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TP General San Martín Enapu/Paracas	Público	335	115	84	42	19	2.022	2.050

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

1.5 Análisis logístico entre el Puerto General San Martín y Puerto del Callao

Para determinar o dar un análisis de competencias entre el puerto del Callao o San Martín, se debe desarrollar puntos específicamente para concluir sobre las diferencias y ver las ventajas entre Callao y Paracas. Si bien, el Terminal Portuario del Callao es el principal puerto del Perú, el Terminal Portuario Paracas es un puerto cercano que podría ser utilizado como una alternativa logística eficiente en el comercio exterior del país.

1.5.1. Costos y tiempos logísticos para atención en el puerto del Callao y Pisco.

En el Portal de OSITRAN, se encuentran publicado los reportes de Tarifas Máximas por cobrar de los puertos concesionados como el de DPW, APM Terminals y Terminal Portuario Paracas – (TPP); el cual indica los precios vigentes a partir del segundo semestre del 2016

Tabla 6: Cuadro Comparativo de los costos de servicio a la carga

Concepto	Unidad de cobro / USD, incluye IGV	de en no	DPW	APM Terminals		TPP
				Con grúa pórtico	Sin grúa pórtico	
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por movimiento		98.5	104.65	81	108.175
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por movimiento		148	156.99	121.5	123.028
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por movimiento		59	83.85	63.64	86.546
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por movimiento		102	125.76	95.47	98.425
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos)-Ciclo Completo-Contenedor 20 pies	Por completo	ciclo	55	83.85	63.64	86.546
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal	Por completo	ciclo	76.8	125.76	95.47	98.425

El cuadro resume los principales conceptos cobrados por los puertos para el movimiento de contenedores. Entre los cobros realizados por DPW y APM utilizando las grúas pórtico podemos ver que APM mantiene un precio mayor en cada uno de los conceptos. Al ver los precios entre los servicios sin el uso de grúas pórticos entre APM y TPP; los cobros de TPP son realmente mayores, pero esto se debe a la poca infraestructura y equipos que actualmente carece.

1.5.2. Infraestructura para la atención en el puerto del Callao y Pisco.

Se realiza una descripción general de cada Puerto (Muelle) a manera de comparativo, de Callao los operadores de APM y DPW, TPP (Terminal Portuario Paracas).

Tabla 7: Cuadro Comparativo de la infraestructura actual (2018)

Infraestructura	Callao: DPW	Callao: APM Terminal	TPP
		Muelle 5	
Muelle	650 metros	Lado A: 390 m Lado D: 560 m	525 metros
Calado	16 metros	16 metros	10.25 metros
Grúas	6 post-Panamax 18 de patio (RTGs)	4 pórtico Super Post Panamáx 2 pórtico Panamáx 4 móviles MHC Post Panamáx 12 grúas de patio eléctricas / 2 de Diesel	
Conectores eléctricos	240 conectores	500 conexiones reefer	49 puntos + conexiones móviles para contenedores reefer
Portacontenedores (reach stackers)	2		1
Otros			Minicargador, Cargador frontal, excavadora sobre oruga, marco metálico con porta unas para montacargas, remontador de 9 m con pala.

Los dos operadores del puerto del Callao cuentan con una amplia infraestructura y el equipamiento adecuado para brindar el servicio solicitado por la carga contenerizada. Sin embargo, el TPP recién se encuentra en sus primeros años de concesión (2 años) por lo que se espera mejorar su infraestructura conforme lo acordado en el contrato.

1.5.3. Servicios para carga contenerizada que ofrecen los puertos en Callao y Pisco.

Ambos puertos ofrecen los mismos servicios, a diferencia de que los procesos pueden ser distintos, esto porque una carga que pasa SENASA debe cumplir con los protocolos aduaneros según corresponda, por ello como ejemplo llega a ser los mismos servicios que ofrecen los puertos, solo que distintas tarifas.

A continuación se detallará los servicios que los concesionarios deben ofrecer de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión del puerto del Callao, muelle norte y sur ; y del puerto de General San Martín (Pisco).

Tabla 8: Cuadro Comparativo de servicios a la carga en container

Callao: DPW	Callao: APM Terminal	TPP
Servicio de descarga y/o embarque del contenedor (20' y 40') con el uso de la grúa pórtico.	Servicio de descarga y/o embarque, incluyendo la estiba / desestiba, utilizando la infraestructura y equipamiento necesario.	Servicio de descarga y/o embarque, incluyendo la estiba / desestiba trinca o destrinca. Utilizando la infraestructura y equipamiento necesario.
Servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje o viceversa en el embarque.	Servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje o viceversa en el embarque.	Servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje o viceversa en el embarque.
Servicio de manipuleo – en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la nave carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque; y, servicio de pesaje.	Servicio de manipuleo – en el área de almacenaje, patio y nave- para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque.	Servicio de manipuleo – en el área de almacenaje, patio y nave- para la recepción de la carga de la nave y carguío al medio de transporte que designe el usuario, o viceversa en el embarque.
	Servicio de trinca o destrinca.	
	Servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.	Servicio tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.
	Servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información.	Servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información.
	Servicio de revisión de precintos.	Servicio de revisión de precintos.

1.5.4 Tarifa y Tiempo desde Callao / Pisco

El contrato de concesión regula las variables de tiempos y costos dentro de la cadena logística de importación. Con el fin de complementar los datos sobre el servicio integral logístico que recibe la carga, se solicitó cotizaciones.

Para este ejercicio se pidió una cotización para el servicio de descarga del contenedor del buque hasta el traslado del contenedor al almacén del cliente. A continuación, detalles de la solicitud:

- Importación: un contenedor de carga completa (FCL)
- Tipo de carga: Seca
- Almacén de descargada: ALPA en Lurín
- Ruta A: Terminal Portuario APM Terminals Callao – ALPA (Lurín)
- Ruta B: Terminal Portuario Paracas - ALPA (Lurín)

Tabla 9: Cuadro comparativo: Costos y tiempos estimados para el servicio integral de importación

Servicios Integral*	Terminal Portuario APM Terminal Callao		TPP	
	USD	Horas	USD	Horas
Derecho de descarga (uso de muelle, manipuleos)	220.00	24	285.00	24
Gestión portuaria	20.00		20.00	
Gastos portuarios V° B°	215.00	1	218.50	1
Gate in / Devolución de contenedor vacío	185.00	5	195.00	8
Comisión de agencia	90.00	24	90.00	24
Gastos operativos	30.00		30.00	
Transporte	220.00	4	775.00	7
Subtotal	980.00		1,613.50	
IGV (Impuesto General a las ventas) 18%	176.40		290.43	
Total	1,156.40	58	1,903.93	64

*Incluye 20 días (Callao) y 10 días (Paracas) de libres de almacenaje. Empresa: Logistic Cargo S.A.

De acuerdo con la cotización presentada, la ruta de la opción de descarga por el puerto del Callao presenta costos y tiempos menores a la descarga por el puerto General San Martín (Pisco). Los montos son calculados en base a la infraestructura y equipos actuales que presenta el puerto General San Martín (Pisco), por lo que debe de considerarse que, al concluir las obras de mejoramiento en el marco de la concesión, los costos y tiempos pueden reducirse.

Capítulo 2. Metodología de Investigación

2.1 Planteamiento de la Investigación

2.1.1 Propósito de la investigación

La finalidad de esta investigación es validar si el Terminal Portuario General San Martín (Pisco) es una alternativa eficiente para los importadores de carga contenerizada de Lima ante un Terminal Portuario del Callao, que presenta una alta congestión en el retiro y traslado de contenedores hacia los almacenes con destino al sur de Lima (Punta Hermosa, Punta Negra, Villa el Salvador).

2.1.2 Objetivos de la investigación

Esta investigación plantea los siguientes objetivos:

Objetivo general

Identificar los beneficios que el puerto General San Martín (Pisco) pueda otorgar a los importadores de Lima.

Objetivos específicos

- Evaluar si el puerto General San Martín (Pisco) cuenta con las facilidades para brindar los servicios logísticos para el traslado de carga contenerizada.
- Analizar los costos y tiempos requeridos para la descarga de contenedores por Pisco y Callao.

2.1.3 Justificación

Según la investigación y desarrollo del primer capítulo – Marco Teórico- el puerto del Callao abarca el 90% del comercio exterior para el país, considerándolo como el principal puerto del Perú. Ante el crecimiento de las importaciones, y a pesar de haber eficiencias portuarias, gracias a las concesiones realizadas en los últimos años, se genera congestión vehicular, en el retiro de contenedores, en el trayecto hacia los almacenes extraportuarios o destino final (Lurín).

Del mismo modo, el estudio Costos Marítimos y Portuarios en el Perú elaborado por el Banco Mundial a solicitud del Ministerio de Comercio Exterior (MINCETUR), señala la situación actual de la operatividad en el puerto del Callao.

“Hay dos temas claves que se retroalimentan en crear retrasos y costos: congestión e inspecciones. La congestión en el terminal portuario del Callao es uno de los principales problemas en el terminal portuario. Los tiempos de espera de los camiones en el terminal portuario del Callao pueden llegar a ser de 12-14 horas” (Estudio, 2015, p.6)

Por otro lado, la concesión del Terminal Portuario General San Martín (Pisco) acaba de finalizar el cierre financiero, lo que significa que a partir del mes de abril de 2018 la empresa concesionaria Terminal Portuario Paracas podrá dar inicio a las grandes obras de reconstrucción y remodelación del puerto.

Estos son los dos grandes escenarios: el puerto del Callao y el General San Martín, en donde, el primero cuenta con el problema de altos costos y tiempos logísticos, y el segundo se presenta como una posible alternativa luego de terminada la ejecución de la inversión. En ambos escenarios existen varios actores y reguladores de la cadena logística de importación, por lo que es importante

conocer las apreciaciones de ellos. Estos datos generales mencionados motivan a realizar un análisis más detallado para considerar la posibilidad de utilizar el Puerto General San Martín como alternativa portuaria para carga contenerizada.

2.1.4 Preguntas de investigación

Se desarrollaron una lista de alrededor de ocho de preguntas principales, las cuales respondían a la categorización aplicado al trabajo de investigación. De acuerdo al segmento de interés se aplicaron algunas preguntas adicionales que ayudaron a ampliar el contexto de la investigación.

La lista de preguntas se encuentra en anexos.

2.1.5 Acceso al contexto

Con el fin de tener un acercamiento con los actores de interés para la investigación, se decidió enviar un correo electrónico para solicitar una breve entrevista; el correo indicaba el tema de la investigación y la importancia de la participación de este actor. De las entrevistas pactadas, un 75% se realizó de forma presencial en las oficinas de trabajo de los entrevistados; el otro 25 % se realizó a través de entrevistas vía telefónico, en este caso se debió al poco tiempo disponible y temas de salud por parte del entrevistado.

Se logró contar con entrevistas a actores que desarrollan sus actividades profesionales en la zona de relevancia para la investigación como son el puerto del Callao y el General San Martín (Pisco). Tales como los administradores de los terminales portuarios concesionados del puerto del Callao

y General San Martín, representantes de líneas navieras, operadores logísticos, de entidades públicas e importadores que se encuentran en el día a día del comercio exterior.

Al iniciar la entrevista, se solicitó al entrevistado poder grabar el audio de la conversación, a lo cual accedieron sin ningún inconveniente. Luego, cada uno de ellos respondió a la lista de preguntas propuestas y a otras que nacieron en el momento de la entrevista. Además, muchos de ellos aportaron información adicional y enriquecedora sobre el sector, que ayudó a contextualizar y poner todos los factores de relevancia sobre el tema.

2.1.6 Problemas de la investigación

Los problemas planteados para la investigación son los siguientes:

Problema principal

¿Es el puerto General San Martín (Pisco) una alternativa de logística competitiva para los importadores de Lima?

Problema Secundario

- Alta congestión en el puerto del Callao es necesario identificar nuevos puertos para los desembarques.
- Muchas horas en el tránsito interno (Lima – Callao)
- Altos costos por contenedor (Lima- Callao)

2.1.7 Hipótesis de la investigación

Hipótesis general

El puerto General San Martín (Pisco) constituye una alternativa eficiente para los importadores de carga contenerizada de Lima, ante la alta congestión que presenta el puerto del Callao.

Hipótesis específicas

- El puerto General San Martín (Pisco) cuenta con todos los servicios necesarios para la descarga de contenedores.
- El puerto General San Martín (Pisco) cuenta con una frecuencia de llegada constante de líneas navieras para la descarga de contenedores.
- El puerto General San Martín (Pisco) representa una reducción en los costos y tiempos para el corredor logístico Pisco – Lima.

2.2 Metodología de investigación

Para el presente trabajo se aplicará la metodología de investigación cualitativa – descriptiva para analizar la situación del puerto General San Martín (Pisco) y determinar si es una alternativa al puerto del Callao ante la problemática suscitada por la congestión vehicular.

Para Ruiz, O. J. I. (2012). “Los métodos cualitativos son los que enfatizan conocer la realidad desde una perspectiva de *insider*, de captar el significado particular que a cada hecho atribuye su propio protagonista, y de contemplar estos elementos como piezas de un conjunto sistemático” (p.17)

Por su parte, Ackerman, S. E., & Com, S. L. (2013), señalan que “El enfoque cualitativo trabaja fuertemente ligado al contexto en donde se ubica el objetivo de investigación y busca establecer relaciones entre ese marco contextual y el fenómeno a estudiar” (p. 41). Además, Hernández Sampieri (2010) menciona en el enfoque cualitativo: “La recolección de los datos consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes” (p.9); igualmente, indica “... pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos” (p.7). Efectivamente durante el desarrollo de las entrevistas o consultas directas a diferentes actores /segmentos se recogió información que permitió conocer en cada espacio a cada operador ligado al puerto, lo cual fue de vital importancia.

De la misma manera, respecto al cuestionario, Todd (2005) indica “El investigador pregunta cuestiones abiertas, recaba datos expresados a través del lenguaje escrito, verbal y no verbal, así como visual, los cuales describe y analiza y los convierte en temas que vincula, y reconoce sus tendencias personales” (p.9). Las preguntas fueron aplicadas tanto de forma verbal y escrita, para lograr la formalidad en todos los actores que brindaron el espacio para atender las consultas y lograr un desarrollo exitoso que conlleve a lograr los objetivos de la investigación; es decir, determinar si el puerto General San Martín (Pisco) es una alternativa eficiente al puerto del Callao.

2.3 Muestra de la investigación

Para el desarrollo de la investigación cualitativa, se utilizó una muestra de expertos, profesionales con varios años de experiencia en su sector. También, la muestra se enriqueció por propuestas de

nuevos expertos generada en las mismas entrevistas (muestra en cadena o por redes), la cual incorporó a otros importantes actores a la investigación.

Para la realización de la segmentación de los actores de la investigación se revisó la ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), la cual establece el término *Comunidad Portuaria* para referirse a este grupo de actores que participan en la logística marítima.

La definición contenida en la LSPN es:

***Comunidad Portuaria:** Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios.*

Del mismo modo, en el estudio de Costos Marítimos y Portuarios en el Perú (2015) realizado por el Banco Mundial se hace mención de este término y definición, para luego proceder a utilizarlo en el desarrollo de la identificación de los principales actores dentro de la logística marítima. (Estudio, 2015, pp. 21-22).

Para el interés de la presente investigación, se encuentran representantes del sector privado como empresas importadoras, los administradores de la concesión, los ofertantes de servicios logísticos y aduaneros; y también, las entidades públicas que reglamentan y velan por el mejor manejo de las actividades realizadas en los puertos públicos. Por lo cual se determinó los siguientes segmentos:

Segmento 1: Empresas importadoras

Este segmento agrupa a las principales empresas del sector *retail*, grandes importadoras y comercializadoras de productos que son transportados en contenedores; las cuales han utilizado

los servicios de almacenaje del sur del Lima, zona de influencia del Terminal Portuario Paracas. Por ello se entrevistó a los siguientes ejecutivos: Cecilia Vega - Gerente de comercio exterior de Hipermercados Tottus, Diego Alcázar - Sub-gerente de importaciones de Supermercados Peruanos (Plaza Veja), Ivdú Sota - Sub-gerente de Abastecimiento de Tiendas por Departamento Ripley y Carlos Paz - Gerente de comercio exterior de Tiendas Peruanas (Oeschle) y Homecenters Peruanos (Promart).

Segmento 2: Empresas concesionarias del puerto de Callao y General San Martín (Pisco)

Para conocer el desarrollo de las concesiones realizadas en ambos puertos, se concretó entrevistas con los representantes de las empresas administradoras de los terminales portuarios del Callao y General San Martín (Pisco).

En esta oportunidad se entrevistó a Diego de la Puente – Chief Commercial Officer de APM Terminales Callao, Francisco Román – Gerente Legal y Asuntos Corporativos de DP World Callao y César Rojas – jefe de operaciones del Terminal Portuario Paracas.

Segmento 3: Empresas que brindan servicios logísticos de comercio exterior

Los operadores de los servicios logísticos complementan la cadena logística internacional. Por lo que se concretó entrevistas con empresas que brindan el servicio integral del movimiento de carga. Por lo que se entrevistó a Alfredo Ávila –Sub gerente de Operaciones de AUSA Operaciones Logísticas y Ruth Rivera, Administradora de DEPISA. Además, se entrevistó a Jorge Acevedo – Gerente Legal de MSC Mediterranean Shipping Company, empresa que brinda servicios en los diferentes puertos del Perú.

Segmento 4: Representantes de entidades públicas

Las entidades públicas son gestoras y reguladoras de las actividades realizadas en la cadena logística de comercio exterior. Por lo cual se entrevistó a Francisco Ruíz – Director General de Facilitación de Comercio Exterior de MINCETUR, Edgar Patillo – Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y Ricardo Quesada – Jefe de Estudios Económicos de OSITRAN.

2.4 Instrumentos de la investigación

Para Ackerman, S. E., & Com, S. L. (2013) “La recolección de datos se realiza a través de trabajos de campo, como la observación participante y la realización de entrevistas. De esta manera, las vivencias de los miembros del proyecto de investigación son las que definen el trabajo, más que el uso de instrumentos de medición estandarizados” (p.42).

Para captar *las vivencias de los miembros de la investigación*, se utilizó la técnica de entrevista, en cada actor seleccionado para la investigación. El tipo de entrevista realizada fue la semiestructurada, la cual contó con una lista de preguntas y se realizó algunas adicionales dependiendo de la información que el entrevistado proporcionaba. Las entrevistas se realizaron de forma presencial y vía telefónica dependía mucho de la disponibilidad del entrevistado.

2.5 Diseño o abordaje principal

Para el desarrollo de la presente investigación cualitativa se aplicará el diseño de la teoría fundamentada, con la cual a través de los datos capturados en la investigación se logra desarrollar nuevos conceptos.

Tal como señala Bautista, C. N. P. (2011) quién evoca la definición de Strauss sobre la teoría fundamentada la cual “es generar teoría a partir de textos recogidos en contextos naturales y sus hallazgos son formulaciones teóricas de la realidad. Por ello se entiende como una forma de analizar detalles de la realidad, para construir nuevas teorías a partir de datos que son sistemáticamente capturados y analizados, para poderlos conceptualizar (Glaser y Struss, 1967)” (p. 123).

Con el propósito de definir las categorías que aborden los puntos de relevancia para la investigación, se consideró contemplar el informe Conectarse para competir 2016: La Logística Comercial en la Economía Mundial (Connecting to Compete 2016: Trade Logistic in the Global Economy) elaborado por el Banco Mundial; en donde se incluye el Índice de Desempeño Logístico. Este índice mide la competitividad del comercio exterior de un país en temas de costos, trámites, tiempos e infraestructura. El Informe contiene la Sección 2 titulada Desagregación del Rendimiento Logístico (Unbundling Logistics Performance), la cual indica:

“Se analiza el desempeño del país en cuatro principales determinantes del rendimiento logístico general: infraestructura, servicios, procedimientos fronterizos, y confiabilidad de la cadena de suministro. (Informe, 2016, p. 17).

Además, en el desarrollo de esta sección se considera los tiempos y costos de exportación e importación dentro de la cadena logística de cada país. (Informe, 2016, pp. 18-21; pp. 45 - 47).

A la par, se consideró Plan Estratégico Nacional Exportador 2015-2025 (PENX 2025). MINCETUR con el propósito de continuar las mejoras del comercio exterior del Perú, desarrolló el nuevo PENX 2025, el cual cuenta con cuatro pilares para el cumplimiento de sus objetivos estratégicos. El Pilar de importancia para esta investigación es el Pilar 3, el cual contempla mejoras en la eficiencia de la cadena logística. A continuación, el detalle:

El Pilar 3: Facilitación del comercio exterior y eficiencia de la cadena logística internacional. El pilar de facilitación busca reducir los costos de transacción asociados a las operaciones de comercio exterior, incluyendo no solo aspectos normativos y procedimentales, sino también logísticos y financieros (PENX 2025, 2015, p. 51).

Además, una de las líneas de acción del Pilar 3 es la Logística y transporte internacional en donde se detalla ... *es necesario continuar impulsando la mejora de la infraestructura logística, así como la conectividad interna y fortalecer los corredores interoceánicos, por lo que se requiere de políticas que integren eficientemente su infraestructura logística y propicie el desarrollo de la oferta de servicios logísticos de calidad, competitivos, ecológicos, seguros y con valor agregado, en un mercado cuya característica principal sea la transparencia. (PENX 2025, 2015, p. 64).*

En el marco de estos puntos tratados en el informe Conectarse para competir 2016 y el PENX 2025 se determinó que la investigación se desarrollará en base las siguientes categorías con el fin de lograr cumplir los objetivos planteados.

Categoría 1: Infraestructura logística

El comercio exterior del Perú se desarrolla principalmente por vía marítima por ello es importante conocer el estado de los puertos y vías de acceso. En una entrevista al diario Gestión, Mauricio Paredes Contreras, especialista en comercio de Torres y Torres Lara Abogados señala *“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”*. De tal forma se confirma que la infraestructura es un eslabón valioso en la cadena logística.

Categoría 2: Servicios logísticos

Dentro de la cadena de logística internacional, las empresas de comercio exterior requieren de los servicios de terceros como agencias de aduanas, almacenes, transporte entre otros para una eficiente operación de comercio internacional. Por lo que es relevante conocer la situación actual de estos servicios en el marco de la investigación planteada.

Categoría 3: Costos y tiempos logísticos

El factor costo y tiempo son relevantes para la investigación porque los usuarios finales, empresas importadoras, están en la búsqueda de precios justos por los servicios prestados por terceros, así como reducir los tiempos de espera para contar con una logística que permita movilizar la carga de forma eficiente.

Capítulo 3. Análisis de datos

El presente capítulo se desarrollará en función a las entrevistas realizadas a los expertos de los diferentes segmentos de interés y enfocado a los objetivos indicados en el capítulo II del presente trabajo de investigación. Luego de haber seleccionado las categorías y segmentos basados en los estudios mencionados; se han recogido distintos puntos de vista y experiencias de ejecutores activos del comercio exterior del Perú.

3.1 Segmento 1: Importadores

Se entrevistó a importadores del sector *Retail* que cuentan con almacenes en la zona sur de Lima, manejan un gran volumen de contenedores con mercancía que está dirigida al consumo masivo y cuya comercialización se realiza a través de sus cadenas de tiendas por departamento o supermercados. Los entrevistados cuentan con más de 10 años de experiencia en el rubro *Retail*.

3.1.1 Categoría: Infraestructura

Los importadores entrevistados afirman que es importante enfocarse en la infraestructura para que las operaciones sean dinámicas y fluyan con mayor rapidez, así mejora el tránsito de los camiones, y hace que la mercadería llegue a tiempo a los centros de distribución.

Los importadores tienen como principal terminal de descarga al puerto del Callao. Ellos afirman que desde las concesiones de DPW y APM habido mejoras en los tiempos de retiro de los contenedores; gracias a la ampliación de puertas de ingreso, creación de antepuertos, aumento de grúas pórticos y control de índices de productividad.

Sin embargo, aún existe congestión para ingresar a los muelles. Las puertas de ingreso a los terminales de DPW y APM se encuentran en la misma Av. Manco Cápac, separadas aproximadamente por solo cinco cuadras de distancia. Además, esta avenida cuenta con solo dos carriles que dificulta la circulación de un alto número de unidades de transporte de carga.

El aumento de horas de espera para el retiro de carga genera mayores gastos operativos en las importaciones, básicamente en los costos de transporte. Estas horas de espera que realiza el transportista se debe a la alta congestión en las afueras del puerto, también por la falta de mejoras en pavimentación de las avenidas principales.

Los importadores tienen 3 modalidades para el retiro de carga: (i) la descarga directa desde el puerto, donde el importador coordina el retiro de la carga en un máximo de 48 horas luego del término de descarga de la nave, de lo contrario existe un costo de estadía, (ii) el depósito temporal del puerto, el contenedor puede permanecer en el puerto entre 5 a 7 días con el pago de una tarifa estándar dispuesta por el terminal (iii) el depósito temporal, para este proceso se terceriza la responsabilidad al almacén extra-portuario, el cual permite que la mercadería permanezca un tiempo mayor. Los días de almacenaje y costos dependen de la negociación entre el importador y el almacén.

Al ser consultados por el puerto General San Martín (Pisco), las empresas importadoras entrevistadas manifestaron que aún no cuentan con experiencia en el uso de ese puerto porque no ha sido fomentado por ningún gremio u operador de servicios como las líneas navieras o los agentes de aduanas. Pero, ellos expresaron que sí existe un interés para evaluar cómo serían los costos y tiempos por medio de este puerto. De esa forma, optar por el servicio a modo de prueba

u opción de “almacén pulmón”, el cual buscaría descongestionar el puerto del Callao por las altas esperas en las afueras de sus terminales.

3.1.2 Categoría: Servicios Logísticos

Los servicios públicos y privados son importantes para el desarrollo del comercio exterior y mientras que constantemente se den mejoras como la optimización de los servicios, el ritmo de gestión será mucho más rápido y eficiente en tiempos.

Actualmente los importadores consideran que el servicio realizado por Aduanas ha ido mejorando con el transcurso del tiempo. Hoy en día ya van sumando más certificaciones OEA (Operador Económico Autorizado) para los importadores, agentes de aduana, de carga, etc., lo cual es importante para agilizar las operaciones logísticas.

Para acelerar los trámites ante SUNAT, se ha fomentado el uso de documentos electrónicos, empleando la plataforma VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior) para cargar todos los documentos que requiera el despacho, así como para obtener los certificados o permisos de entidades como SENASA, SANIPES, MTC, DIGESA, entre otros. Dicha plataforma ha generado que se minimicen tiempos a diferencia de hace más de 8 años atrás, en donde la gestión para solicitar un permiso era presentando los expedientes en mesa de partes lo cual involucraba tiempo y costo de personal.

Para los casos de facturación, ahora se puede declarar ante aduanas con factura electrónica con solo indicar el correo con dominio de la empresa, u otro alternativo donde se demuestre que están enviando la factura, con ello, se reduce los costos de envíos de courier, y tiempos para obtener el documento.

Con respecto al BL – Bill of Lading, documento de transporte, la opción de mejora que se ha visto en estos últimos tiempos es el mandato electrónico, donde el importador ya no debe firmar el documento, puesto que ya se delega en la web de SUNAT que asigna a ciertos agentes de aduana con los que trabaja y de esta forma se reduce la gestión de visto bueno o endose en cada documento de transporte.

3.1.3 Categoría: Costos y tiempos logísticos

Los entrevistados comparten un mismo interés de enfoque de costos óptimos. Al pertenecer al sector *retail* cuentan con alto volumen de movimiento de contenedores, por lo que realizan negociaciones con distintas empresas de servicio de despacho. Esto permite tener controlado los gastos y tiempos. Los servicios adicionales por movimiento de contenedores como movilización, rotulado, inspecciones, es coordinado previamente para cuantificar los gastos. Los servicios que regularmente negocian son el flete internacional, gastos de agencia de aduana (comisión), servicios del terminal, transporte interno del depósito temporal hacia los almacenes del importador, gastos marítimos por agencia entre otros. Las tarifas negociadas están dentro de los contratos/acuerdos de servicios donde además están los procedimientos con tiempos y eventos de actividades regulares, ello conlleva a generar que el servicio sea más ordenado, con tiempos por evento determinado. A su vez se trabaja con interfaces para lograr eficiencias en el cargado de información y contar con información a tiempo real, de esa forma los entrevistados controlan los factores para sus procesos internos y gestionan los indicadores de desempeño para calificar a sus proveedores. Al ser consultados por el puerto General San Martín (Pisco), ellos afirmaron que lo importante para optar por otras alternativas portuarias para ingresar o importar mercadería a través de un puerto diferente al Callao es evaluar los costos, los cuales deben ser atractivos, y además el tiempo,

sin embargo, precisan que sí el costo es más alto, y si el tiempo es más ágil para tener la mercadería en los almacenes, el importador está dispuesto a pagar según amerite el caso.

3.2 Segmento 2: Empresas de Servicios Logísticos

Las empresas entrevistadas cuentan con amplia experiencia en logística internacional. Las agencias de aduanas entrevistadas están facultadas para brindar servicios al comercio exterior en las jurisdicciones de Callao y Paracas, tanto en los despachos de nacionalización o exportación y otros regímenes aduaneros. Igualmente, las empresas de servicios de fletes de transporte internacional son reconocidas en el exterior y cuentan con representantes en Perú, tienen una gama de profesionales para dar soporte a los usuarios de las navieras y a través de sus agentes marítimos, lograr que las operaciones sean eficientes.

3.2.1 Categoría: Infraestructura

Los entrevistados afirman que el principal puerto de uso del comercio exterior es el Callao y cuenta con una ubicación estratégica. Además, consideran que a través de los años el puerto del Callao ha mejorado en infraestructura y modernidad luego de las dos concesiones de los terminales portuarios; conjuntamente, la implementación tecnológica que están aplicando para la atención con citas programadas, ha generado que los procesos sean más eficientes en tiempos. Pero aun así no es suficiente porque existen problemas como las vías de acceso al puerto.

Asimismo, la ley vigente para crear empresas de almacenes extraportuarios en Callao genera que la congestión sea frecuente en todas las conexiones como la avenida Néstor Gambeta y otras vías de acceso hacia los almacenes en Callao. Los entrevistados coinciden que las mejoras o ampliación

de la zona portuaria del Callao corresponden a un trabajo del gobierno regional, MTC, APN para activar el desarrollo y crecimiento del comercio exterior en el Callao, y a su vez el desarrollo en otros puertos del Perú.

3.2.2 Categoría: Servicios Logísticos

Como empresas que ofrecen servicios, ellos evaluaron a los otros operadores como Aduanas, SENASA, administradores de los terminales portuarios, y consideran que el servicio de Aduanas ha mejorado en tiempos para inspeccionar la carga, la aplicación del mandato electrónico, entre otros procesos. A su vez, la concesión del puerto ha permitido que exista más control, modernización y sistematización de los procesos dentro del puerto, el cual se refleja en la optimización de tiempos y costos a diferencia del servicio estatal. Con el auge de la tecnología y el propósito de aminorar costos, ya iniciaron los servicios vía web para el retiro de contenedores con citas programadas o entrega de contenedores vacíos, así como los servicios adicionales para el contenedor. De la misma forma, con el fin de descongestionar los servicios es interesante contar con esos puertos alternativos como el puerto General San Martín (Pisco) para soportar la demanda del Sur de Lima, solo que el puerto en mención se encuentra alejado.

3.2.3 Categoría: Costos y tiempos logísticos

Las empresas de servicios consideran que las tarifas son una negociación que logra el importador. Depende mucho del volumen de carga, a mayor volumen podrá reducir los costos operativos por economía de escala. Sería importante que más clientes de Chíncha, Pisco e Ica, sur de Lima realicen todas sus operaciones comerciales de exportación e importación a través del Terminal Puerto Paracas a fin de hacer más atractivo al puerto.

Actualmente el Terminal Portuario Paracas cuenta con 4 muelles para sus operaciones, de los cuales sólo 2 están operativos. El embarque y desembarque son programados con mucha anticipación, con 4 días promedio para sus operaciones dependiendo la cantidad y tipo de carga.

El puerto General San Martín (Pisco) sería una alternativa tanto para las importaciones y exportaciones del sur de Lima como Lurín, Villa el Salvador, Punta Negra, Ica, Pisco entre otros que están alrededor, en donde pueden presentarse las siguientes alternativas:

- Al ser un importador a través del puerto General San Martín (Pisco) se gestionaría un trasegado (traslado de mercadería) a furgón, dejando los contenedores vacíos en el almacén de contenedores vacíos “Talpa” que está a lado el puerto y estos se utilizaría para las exportaciones de las ciudades, provincias cercanas al puerto; el costo de trasegado es menor, con ello, se optimiza el servicio para el importador.
- Otra opción para el importador es retirar el contenedor lleno desde el puerto General San Martín (Pisco), con destino al sur de Lima, para descargar en los almacenes del importador y luego el contenedor vacío se devolvería a uno de los almacenes que se encuentra dentro de Lurín que reciben vacíos los cuales se utilizarían para las exportaciones de las empresas que se encuentran a su alrededor, con ello también se lograría una operación óptima en costo y tiempo, pero es importante que exista un equilibrio tanto en importaciones y exportaciones para el ideal uso de contenedores de ida y vuelta.

3.3 Segmento 3: Entidades del Sector Público

Para este segmento se realizaron entrevistas presenciales con representantes del sector público entre ellos a entidades técnicas, reguladoras y fiscalizadoras de las inversiones del sector portuario y otras que promueven la facilitación del comercio exterior del país. A continuación, se detallará las apreciaciones que tienen sobre las categorías propuestas.

3.3.1 Categoría: *Infraestructura*

Los entrevistados coincidieron que la infraestructura portuaria es muy relevante para el comercio exterior de un país. El Perú ha logrado enfrentar el crecimiento de su comercio exterior gracias a las mejoras en infraestructura marítima; además ha ido acompañado de una mejora en marco jurídico, la apertura comercial y la intención del sector privado (inversiones).

Para lograr el mejoramiento de los puertos, el mecanismo de concesiones ha jugado un rol importante; el cual busca contar con un puerto competitivo en equipos y nivel de servicio que permita facilitar el nivel de atención y mejora de la productividad. Además, las concesiones portuarias han ayudado a mejorar los tiempos y costos operativos dentro del puerto. A pesar de ello, los puertos son solo un eslabón de la cadena logística de comercio exterior.

El Callao, como principal puerto del país, presenta grandes problemas del puerto hacia afuera. Los representantes de las entidades públicas concuerdan que los accesos al puerto del Callao no se encuentran debidamente desarrollados y esto genera congestión a sus alrededores. El crecimiento del comercio exterior peruano ha originado un aumento del tráfico de carga y los accesos al puerto se han visto afectados. La eficiencia que tienen los terminales portuarios no se ha visto replicados en los otros actores que están en las afueras del puerto.

Sin embargo, los entrevistados afirman que existen dos políticas significativas para el sector, la primera es la política portuaria, la cual busca una integración de los puertos al sistema de transporte

nacional y cadena logística internacional; y la segunda busca la promoción de la inversión privada en el sistema portuario nacional que fomenta la participación del sector privado. Estas dos políticas están generando avances en el sistema portuario y sí hay mucho por seguir avanzando.

Con relación al puerto General San Martín (Pisco), los funcionarios de las entidades públicas manifestaron que recién se iniciará inversiones realmente importantes al puerto, gracias a la adenda que solicitó la empresa concesionaria se eliminará las fases mencionadas en el contrato y se adelantará el total de inversión y se contaría con un puerto moderno al cabo de 3 años. Por el momento, la empresa concesionaria solo ha realizado una pequeña inversión para mejorar sus actuales operaciones.

3.3.2 Categoría: Servicios Logísticos

Como representantes de entidades públicas, los expertos consultados tienen contacto con el usuario final de la cadena logística de comercio exterior, en la mayoría de los casos a través de reuniones realizadas con los gremios que representan a estos usuarios; por lo que compartieron algunas de las observaciones que tienen sobre los servicios logísticos privados que se ofrecen en los puertos. Ellos manifiestan que existe un gran número de usuarios finales que se encuentra insatisfechos por los servicios logísticos que reciben, particularmente, al usar los servicios del puerto del Callao. Esta insatisfacción es por la mala calidad del servicio que se traduce en servicios no solicitados que son facturados y la falta de transparencia en el detalle de lo cobrado. Igualmente, existen trámites que continúan siendo engorrosos, con procedimientos mecánicos y físicos, en vez de alcanzar una automatización y digitalización de los procesos, con lo cual se obtiene reducción de tiempos y costos por ser menos horas hombres involucrados. Del mismo modo, se presentan otros grandes problemas como son la desarmonización en la gestión pública, una comunidad portuaria

desarticulada, los procesos logísticos engorrosos entre entidades vinculadas al sector portuario, inseguridad a los alrededores del puerto, presencia de narcotráfico, entre otros.

Entre los servicios logísticos ofrecidos en el puerto, es preciso indicar que los terminales portuarios concesionados tienen las tarifas y tiempos de operación de la carga regulados bajo el contrato de concesión firmado con el estado y son fiscalizados por OSITRAN.

3.3.3 Categoría: Costos y tiempos logísticos

Si bien, en esta categoría, los funcionarios entrevistados no pudieron brindarnos mayor detalle sobre los costos y tiempos logísticos de los puertos de interés.

En el caso particular del Terminal Portuario San Martín (Pisco) consideran que la región de influencia del puerto debe generar un volumen de carga atractiva para que exista una frecuencia constante de líneas navieras. En el poco tiempo de administración del puerto, la empresa concesionaria Terminales Portuarios Paracas ya realizó algunos movimientos de carga agrícola para la exportación a través de contenedores, lo cual es considerado como una buena señal para lo que se puede lograr en ese puerto.

3.4 Segmento 4: Concesionarios de los terminales portuarios

Con relación a este segmento, se realizaron entrevistas a representantes de las empresas concesionarias de los terminales portuarios del Callao y Paracas. Los ejecutivos cuentan con más de 10 años de experiencia en temas de Logística Internacional. En las siguientes líneas detallaremos sus comentarios sobre las categorías seleccionadas.

3.4.1 Categoría: Infraestructura

Los entrevistados especifican el antes y después del puerto del Callao; puerto que estaba administrado por la empresa estatal ENAPU y no contaba con infraestructura adecuada como grúas pórtico ni calado suficiente para atender buques portacontenedores. Por ello, la concesión era un mecanismo para generar todas las mejoras necesarias dentro del puerto; sin la inversión realizada, Perú no hubiera podido enfrentar el crecimiento en volumen que viene presentando. Desde los años 90, el Perú ha venido mejorando en su economía y eso ha favorecido el comercio exterior. Los volúmenes de carga se han duplicado en los últimos 10 años y este solo se ha podido afrontar gracias a las inversiones realizadas.

Por otra parte, ellos coinciden que lamentablemente, lo que no habido es un nivel de desarrollo de centros logísticos porque hay una alta concentración en el Callao. Entre ambos terminales del Callao se maneja el 92% de contenedores entre importaciones y exportaciones que mueve el país. El gran problema del Callao es que habido una gran inversión de las puertas de los terminales hacia dentro; sin embargo, las mejoras hacia afuera del puerto, sus accesos, siguen iguales desde hace 20 años y ahora con un puerto moderno y con amplio crecimiento.

Sobre el caso particular del puerto General San Martín (Pisco), el entrevistado confirma que la actual infraestructura es muy antigua; pero ahora de forma paralela se inyectará la inversión producto de la aprobación del plan financiero de la concesión. Al cabo de los tres años que se estima la culminación de las obras, el terminal podrá atender las mismas naves que ingresa al Callao porque van a contar con grúas Post Panamax que permiten manejar la carga de contenedores.

También, precisó que el puerto General San Martín (Pisco) no puede ser comparado frente a Callao por ser un puerto más pequeño, pero sí las naves van a ingresar y salir mucho más rápido con la mejora en infraestructura y equipos; del mismo modo, las vías de acceso y conectividad interna son de fácil acceso y exclusiva al puerto; por ello, sería una alternativa al puerto de Callao.

3.4.2 Categoría: Servicios Logísticos

Para poder entender la actual presencia de varios ofertantes de servicios logísticos alrededor del puerto del Callao, los entrevistados afirman que se debe tener en cuenta que por muchos años se mantuvo como administrador del puerto a una entidad pública y se contaba con infraestructura no modernizada. Es así como, los operadores de las afueras del puerto aparecen porque antes de las concesiones no había las facilidades para el usuario final y todo lo que se debía hacer en el puerto o que era natural o normal o parte de un proceso operativo de un puerto se realizaban en los almacenes extraportuarios. En esos años, el usuario final se encargaba de gestionar todo el proceso operativo desde la atención del barco para la descargar de las mercancías con sus propias maquinarias y equipamientos, el transporte de los contenedores y movilización hacia sus almacenes, realización del proceso de desaduanaje y finalmente la entrega de la carga; con el tiempo, eso ha evolucionado con la aparición de empresas que ofrecen la realización de toda la operación de logística integral.

Ante esta presencia de varios actores dentro de la cadena logística, los entrevistados consideran que es necesaria, a pesar de algunas quejas sobre el servicio por parte de algunos usuarios finales. Ellos creen que los agentes marítimos, aduaneros, extraportuarios son facilitadores, cuyo rol es ayudar a que la logística continúe. Actualmente, el 70% del volumen de carga va a los terminales extraportuarios y el 30% a los usuarios finales. Mientras siga existiendo ineficiencias por no tener un sistema integrado en la cadena logística; los almacenes y demás operadores serán necesarios.

Al solicitar su opinión sobre las entidades públicas, los entrevistados confirmaron que ven a estas entidades proactivas en el fomento del comercio exterior. Algunos ejemplos, SUNAT-Aduanas está digitalizando muchos de sus procesos con la finalidad de disminuir el papeleo, la Autoridad Portuaria Nacional ha presentado bastante incisivas para hacer la vida más fácil a los clientes.

Entre la gama de actores que participan en la cadena logística de comercio internacional, la línea naviera es importante. El primer eslabón es el puerto, el cual garantiza las condiciones para operar adecuadamente el barco. El puerto del Callao es un puerto natural es decir las naves sí o sí van a llegar porque ya tiene una demanda existente, lo que garantiza una frecuencia constante de llegada de naves. Si se habla del puerto General San Martín (Pisco), actualmente llegan pocas naves, pero es un puerto que cuenta con zonas aledañas que son zonas exportadoras desarrolladas y centros logísticos y con la ejecución de la concesión se convertirá en un terminal multipropósito que atenderá una diversidad de carga que generará la llegada de diferentes líneas navieras.

3.4.3 Categoría: Costos y tiempos logísticos

Para esta categoría los entrevistados coinciden que el puerto es solo un eslabón de la cadena logística, el cual representa entre 4% a 4,6% de los costos logísticos de esta cadena.

Asimismo, para evaluar los costos y tiempos es importante determinar el circuito que recorre la carga. Cada usuario final tiene su forma particular de realizar su logística por lo que es difícil estandarizar el proceso logístico.

Para esta categoría, los entrevistados proponen la posibilidad de no utilizar almacenes extraportuarios en el Terminal General San Martín (Pisco), con ello se eliminaría esa opción y ayudaría a disminuir costos. Respecto a los tiempos el transporte del puerto de General San Martín hacia la zona de Lima sur (Lurín o Villa el Salvador) tiene un promedio de 3.5 horas tal como lo puede hacer Callao, con una ventaja de evitar horas de esperas afuera de Paracas.

Capítulo 4. Discusión de resultados

4.1 Discusión de los resultados

El presente capítulo se desarrolla en basado en las entrevistas a los segmentos de interés. Se detallará las ideas y percepciones manifestadas por cada categoría, con las cuales se podrá confirmar la validez de las hipótesis planteadas en la investigación.

4.1.1 Categoría 1: Infraestructura

La infraestructura portuaria es una variable muy importante para ejercer las operaciones de comercio exterior, sin su avance y modernización un país no es atractivo ante la comunidad internacional. También, beneficia a los exportadores e importadores y todos los operadores que giran alrededor de ello.

Con el transcurso de los años, los puertos han sido concesionados en momentos diferentes. Hoy por hoy la infraestructura portuaria del Callao, principal puerto del país es considerada adecuada para atender a las naves que recalán, y ha logrado enfrentar el crecimiento del país, y todavía existen fases de concesión por concluir que garantizan mejoras en el puerto. Cabe mencionar que los contratos de concesión son supervisados por OSITRAN, el cual vigila la productividad e implementación de la infraestructura.

Con el desarrollo e integración de los puertos marítimos de la costa del Perú, y además de las vías de acceso como carreteras, ferrocarriles, etc., se tendría un sistema de logística adecuado. Queda pendiente mejorar la interconexión terrestre. Los entrevistados recomiendan que dicha interconexión deba hacerse con una proyección a 50 años, y no a 15 como se viene haciendo.

Aunque, las mejoras en infraestructura interna al puerto han mejorado, no es suficiente debido a que las vías de accesos están altamente congestionadas. En efecto, la avenida Manco Cápac, avenida donde se encuentran tanto el Muelle Sur (DPW) y Norte (APM), vía principal para ingresar al puerto, tiene dos carriles en cada sentido. Si las expectativas es que el comercio crezca, y se mantiene la ausencia de desarrollo del acceso al puerto, no habrá mejora. Ello, dará como resultado un incremento en costos de transporte que afectará finalmente a los importadores y exportadores. En este sentido, una buena alternativa sería tener más de un puerto, y según la necesidad, uno de los puertos más cercanos al Callao es el Puerto General San Martín (Pisco) que actualmente tiene una infraestructura antigua y está en proceso de mejoramiento, con ello el puerto sería atractivo para que las navieras puedan recalar generando mayores frecuencias y de esa forma los importadores puedan negociar tarifas y tiempos.

4.1.2 Categoría 2: Servicios Logísticos

Los servicios logísticos son esenciales para un adecuado desenvolvimiento de la cadena logística de comercio exterior. Los entrevistados confirman que existe una amplia gama de empresas que brindan servicios logísticos para diferente tipo de usuario: grande, mediana y pequeña empresa; que dan el soporte requerido según sus necesidades particulares. Sin embargo, dentro de esta oferta de servicios logístico, se presentan problemas como la poca transparencia en los cobros de estos servicios.

Por otro lado, los servicios ofrecidos por las entidades públicas, los entrevistados consideran que la Aduana hoy en día es una entidad que ha mejorado en sus procedimientos en hacerlos más claros y sencillos para agilizar el dinamismo del comercio exterior. Ahora con la certificación OEA, los operadores de comercio exterior podrán realizar trámites más ágiles y seguros.

También, los entrevistados como los importadores y empresas de servicios coinciden que la congestión afueras del puerto es perjudicial porque origina que se designen más recursos en las operaciones generando mayores costos.

4.1.3 Costos y tiempos logísticos

Los entrevistados consideran que para evaluar la eficiencia en la logística de comercio exterior es importante tener en cuenta las variables de costos y tiempos. Sin embargo, existen otros elementos que también son importantes como la ubicación de los centros de distribución del usuario final, el volumen y frecuencia de carga movilizada. Estos elementos ayudan al importador a elegir una ruta logística eficiente.

Actualmente, el 90% de las importaciones son descargadas en el puerto del Callao. Los entrevistados confirmaron que los terminales portuarios concesionados del Callao están en la capacidad de atender la actual carga movilizada, así como para enfrentar el crecimiento del comercio exterior peruano. Además, este eslabón de la cadena representa el 4.5% del total de costos de la logística internacional y cuyas tarifas portuarias son reguladas por OSITRAN.

Sin embargo, los servicios ofertados por diferentes actores fuera del puerto tienen tarifas que se rige por la oferta y la demanda. Es en esta parte de la cadena logística de comercio exterior en donde el importador demuestra su capacidad y calidad como operador, pudiendo optimizar sus tiempos de acuerdo a la capacidad interna y el poder de negociación que tenga su empresa. A manera de ejemplo, puede garantizar un volumen importante y constante de carga o no utilizar almacenes extraportuarios, que representan un costo adicional, cuando pueden realizar un despacho anticipado y llevar la carga directo a los almacenes de la empresa.

Por otro lado, los entrevistados ven con optimismo la concesión del puerto General San Martín (Pisco). Puerto que ofrecerá servicios a las zonas de influencia como son el sur de Lima, Ica y la zona norte de Arequipa.

El primer gran paso es la mejora de la infraestructura portuaria, mediante la concesión. El puerto General San Martín contará con las condiciones mínimas de infraestructura y equipos para dar servicio a las actuales naves que llegan a Callao. También, las vías de acceso aledañas a la zona del puerto están libres de tráfico vehicular, lo cual mejora los tiempos del transporte interno.

Igualmente, la empresa concesionaria Terminal Portuario Paracas debe desarrollar un trabajo con los empresarios de la zona de influencia para garantizar un volumen de carga atractiva y constante, para generar el interés de las líneas navieras y asegurar su paso por el puerto.

Se estima que el 100% de las obras culminaran en tres años, tiempo contabilizado a partir del cierre financiero del proyecto, por lo que el conteo se realiza desde abril del 2018. Al tener un puerto totalmente nuevo, las empresas de comercio exterior podrán evaluar con certeza los beneficios de contar con un puerto cercano a Lima.

4.2. Hallazgos

Concluida las entrevistas de investigación y análisis de la información recabada, se procede a detallar los hallazgos encontrados.

- APM Terminals, concesionario del muelle norte del puerto del Callao participó en la licitación del puerto General San Martín (Pisco) quedando en segundo lugar. El representante de la empresa recalco que el puerto de Pisco tiene un potencial importante por eso el interés en participar en esa licitación.
- La empresa concesionaria Terminal Portuario Paracas solicitó la adenda 1 para la modificación del contrato de concesión. En esta adenda la empresa concesionaria del

puerto General San Martín se compromete a realizar la inversión en su totalidad, eliminando las fases planteadas inicialmente.

- La infraestructura portuaria es un elemento importante para garantizar que buques portacontenedores recalen en un puerto. La presencia de equipos como grúas pórtico para la carga y descarga garantizan una reducción de tiempo de espera del buque en el puerto. La línea naviera busca tener bajos costos operativos en puerto para que sus tarifas de fletes sean competitivas, y una forma de garantizarlo es contando con infraestructura portuaria moderna.
- Las líneas navieras juegan un papel importante dentro del comercio internacional. Un puerto nuevo es atractivo si cuenta con una frecuencia constante de líneas navieras. Los operadores de comercio exterior como los dueños de la carga direccionan su mercancía a un puerto que garantice la llegada de naves para el traslado.
- El avance del sector agroexportador de la zona de Ica ha generado un polo de desarrollo significativo. Se busca que el puerto General San Martín logre ser la salida natural de la carga de esa zona.
- La relevancia de las exportaciones. El comercio internacional es de ida y vuelta. Al conseguir una armonía en el movimiento de contenedores, es decir, que los contenedores lleguen llenos de carga importada y, luego sean embarcados con carga de exportación. Da como resultado una reducción en el pago por el movimiento del contenedor vacío por parte del usuario final.
- El desarrollo de la zona de influencia juega un papel importante. Un trabajo por realizar por parte de las entidades del estado, para incentivar la inversión privada en la zona y así

generar mejoras en la industria. Esto garantiza un volumen de carga significativa para el ingreso y salida de mercadería.

4.3. Barrera de la investigación

La investigación presentó las siguientes barreras:

- Durante la búsqueda de entrevistas, se entabló contacto con gerente de operaciones del puerto General San Martín – Pisco. Solo se logró la entrevista vía telefónica, debido a que la fecha en la que logramos contactar coincidía con el inicio de las obras de construcción del puerto, por lo que no contaba con disponibilidad de tiempo para realizar la visita al puerto. Sin embargo, la información proporcionada durante la entrevista telefónica fue de mucha utilidad.
- Se logró contactar con representantes de la naviera Maerks que ofrecen servicios en el Puerto San Martín, pero no brindaron mayor información sobre los servicios.

4.4. Brechas de la investigación

El proceso de investigación presentó la siguiente brecha:

- En las entrevistas realizadas no se logró obtener información exacta y precisa de los costos (montos) y horas del trayecto que incurre el traslado de un contenedor desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén del usuario final. Los entrevistados solo brindaron información general sobre los costos y tiempos.
- Existe muy pocas empresas que realizan importaciones de carga en contenedores por el puerto General San Martín. No se logró entablar contacto con ellas.

Conclusiones

El presente trabajo de investigación tuvo la finalidad de validar la hipótesis de que el puerto General San Martín (Pisco) cuenta con los servicios necesarios para la descarga de contenedores, así como tener una frecuencia constante de líneas navieras y presentar una reducción en los costos y tiempos en el corredor logístico Pisco – Lima. De esta manera, confirmar que el puerto General San Martín es una alternativa eficiente para los importadores de carga contenerizada de Lima. Con los datos obtenidos en la investigación se valida las hipótesis parcialmente.

Sobre el particular, se verifica que el puerto General San Martín cuenta con los servicios suficientes para una adecuada descarga de contenedores. De acuerdo con la información recabada en el marco teórico y a través de las entrevistas realizadas se confirma que el contrato de concesión firmado por la empresa Terminal Portuario Paracas garantiza la modernización de la infraestructura portuaria. Esto significa contar con las condiciones mínimas de los servicios básicos para la operatividad de la nave en el puerto.

El puerto contará con equipamiento como el de grúas pórtico, grúas de patio, grúas móviles. A la par, el puerto tendrá un dragado de -14 metros que asegura la llegada de naves de gran envergadura. Con lo que se asegura un servicio rápido y sin contratiempos. Del mismo modo, existe una amplia gama de empresas de servicios logísticos que pueden realizar operaciones en el puerto General San Martín; así como la presencia de los representantes del sector público como son los funcionarios de Aduanas, SENASA entre otros.

Con relación a la hipótesis sobre la llegada constante de líneas navieras al puerto General San Martín, esta no es validada. Actualmente, recalán mayor número de naves con carga granel y muy pocas con carga de contenedores. Los buques portacontenedores que arriban al puerto son de poca

envergadura y lo hacen a través del servicio Feeder. Las líneas navieras ofrecen este servicio para recalar en los puertos de la costa oeste. Igualmente, es utilizado para recoger carga contenerizada de puertos cercanos y alimentar a una nave más grande.

Si bien, hay presencia de líneas navieras en el puerto, la frecuencia no es constante. Esto se debe porque el puerto aún no está totalmente equipado; y los usuarios finales no están seguros de utilizar el puerto para la descarga y carga de sus productos. Estos dos aspectos generan que no exista un volumen de carga interesante para motivar la llegada frecuente de líneas navieras al puerto General San Martín.

La hipótesis que el puerto General San Martín (Pisco) representa una reducción en los costos y tiempos para el corredor logístico Pisco – Lima no pudo ser validada. Si bien en el marco teórico se recabó información sobre las tarifas y tiempos promedio de las operaciones realizadas dentro del puerto, además se presentó una cotización modelo con las mismas variables; al recabar información de campo, los entrevistados no pudieron brindar datos precisos sobre los costos y tiempos para determinar con exactitud si el puerto General San Martín representa una alternativa eficiente para la importación de carga en contenedores.

Los entrevistados coincidían que las variables de costos y tiempos están condicionadas por la logística particular de cada empresa, quienes necesitan diferentes tipos de servicios de comercio exterior. También, el volumen de carga es distinto por lo que el poder de negociación varía.

La presente investigación concluye que el puerto General San Martín contará con infraestructura portuaria apropiada para el arribo de naves portacontenedores de gran envergadura. Ello garantizará el aumento en la oferta de las líneas navieras y fortalecerá la presencia de servicios logísticos en la zona. Estos son dos importantes beneficios que ofrecerá el puerto General San Martín a los importadores que deseen realizar sus desembarques por este terminal.

Recomendaciones

- Al realizar las entrevistas recibimos diferentes apreciaciones sobre el puerto General San Martín y varios entrevistados coincidieron en la importancia del trabajo del estado en la zona de influencia del puerto. Por lo que se recomienda un trabajo de políticas públicas que ayude al mejoramiento y desarrollo de la zona, como las vías de acceso (carreteras), políticas para fomentar la industrialización, atracción de inversiones, entre otros.
- Si bien la infraestructura portuaria es un factor fundamental para el desarrollo de un puerto, es tan importante la labor realizada por la empresa concesionaria; la cual debe de trabajar un plan de marketing adecuado para atraer el interés de los usuarios finales. De esta forma garantiza, un volumen de carga que motive a las líneas navieras de recalar en un puerto nuevo para ellos.
- Al realizar las preguntas sobre los costos y tiempos logísticos, se notó que los entrevistados no contaban con datos puntuales y precisos por lo que se recomienda utilizar herramientas gestión que ayuden a monitorear los diferentes eslabones de la cadena logística de comercio exterior; de esta forma se contará con indicadores que ayuden a mejorar la gestión logística.
- Se identificó que la categoría de costos y tiempos logísticos amerita una investigación individual. Estas variables son amplias por lo que se recomienda realizar una investigación particular para abarcar cada punto y así lograr determinar los beneficios del corredor logístico Pisco – Lima.
- A pesar de presentar problemas en las vías de acceso, el terminal portuario del Callao es un puerto natural de ingreso de la carga internacional del Perú, por lo que debe darse la importancia necesaria a los problemas presentados y trabajar en acciones de corto y largo plazo que ayuden a reducir las demoras y gastos innecesarios dentro de la logística de comercio exterior.

Bibliografía

- Ackerman, S. E., & Com, S. L. (2013). Metodología de la investigación. Recuperado de <http://ebookcentral.proquest.com> [Consulta: 08 de mayo de 2018]
- Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2017). Estadísticas: Movimiento de Carga (TM) a nivel nacional. Lima. Recuperado de <https://www.apn.gob.pe/site/estadisticas.aspx> [Consulta: 26 de mayo de 2018]
- Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2018). Portal Web de Estadísticas. Lima: APN. Recuperado de <https://www.apn.gob.pe/site/estadisticas.aspx> [Consulta: 05 de febrero de 2018]
- Banco Mundial (BM). (2016). Índice de desempeño logístico. Washington, DC.: BM. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ?view=chart> [Consulta: 26 de mayo de 2018]
- Bautista, C. N. P. (2011). Proceso de la investigación cualitativa: epistemología, metodología y aplicaciones. Recuperado de <http://ebookcentral.proquest.com> [Consulta: 08 de mayo de 2018]
- CEPAL: Comisión Económica para el Caribe y América Latina. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2016> [Consulta: 15 de Marzo de 2018]
- Comexperutv (12 de abril de 2018) Presentación Sr. Edgar Patiño – Seminario Comercio Exterior. [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=C7xvLRepQEI> [Consulta: 26 de mayo de 2018]
- Congreso de la República. (28 de febrero del 2003). Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN). [Ley N° 28015]. Recuperado de <http://www.apam-peru.com/normas/NORMASMARITIMASPORTUARIAS/1022.pdf> [Consulta: 04 de mayo de 2018]
- Desarrollo Portuario – Terminal Portuario Callao - Andino Investment Holding. Recuperado de <http://www.camara-alemana.org.pe/downloads/110921G21-Carlos-Vargas-LoretdeMola-AIH.pdf> [Consulta: 24 Febrero de 2018]
- DPW – Avance de Obras. Recuperado de <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/Presentaciones/muellesur.PDF> [Consulta: 24 Febrero de 2018]
- El Comercio. (18 de marzo de 2013). Congestión Puerto Callao. *El Comercio*. Recuperado de <http://archivo.elcomercio.pe/economia/peru/que-hacer-gobierno-avanzar-infraestructura-portuaria-noticia-1551683> [Consulta: 15 de Marzo del 2018]
- ENAPU: Empresa Nacional de Puertos. Historia del Callao. Recuperado de <http://www.regioncallao.gob.pe/regionCallao/Menu?opcion=historia> [Consulta: 15 de marzo de 2018]
- Evaluación de los principales puertos de América del Sur- Análisis Institucional, Técnico, y económico. Recuperado de <https://www.mincetur.gob.pe/wp->

- content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Marimos_Peru.pdf[Consulta: 24 Febrero de 2018]
- Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. P. (2006). Metodología de la investigación (4a. ed.). Recuperado de <https://ebookcentral.proquest.com> [Consulta: 10 de junio de 2018]
- La economía y los Puerto. Recuperado de <https://www.facebook.com/APNperuoficial/photos/a.1090882334255785.1073741839.1086154871395198/2020928021251207/?type=3&theater>[Consulta: 15 de Marzo de 2018]
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). (2015). Análisis de los costos marítimos y portuarios. Lima. Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Marimos_Peru.pdf [Consulta: 29 de mayo de 2018]
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). (2015). Análisis Integral de Logística en el Perú (Mincetur) (2016). Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Analisis_Integral_Logistica_Peru.pdf [Consulta Enero 2018]
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). (2015). Plan Estratégico Nacional Exportador 2025. Lima. Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/plan_exportador/Penx_2025/PENX_FINAL_101215.pdf [Consulta: 26 de enero de 2018]
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). (2014). Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco. Lima: MTC. Recuperado de <http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Contrato.pdf> [Consulta: 15 de enero de 2018]
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). (2014). Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco Anexo 1 – 3. Lima: MTC. Recuperado de <http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Anexos%201%20al%203.pdf>[Consulta: 15 de enero de 2018]
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). (2014). Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco Anexo 4 – 15. Lima: MTC. Recuperado de <http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Anexos%204%20al%2015.pdf>[Consulta: 15 de enero de 2018]
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). (2014). Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco Anexo 16 – 21. Lima: MTC. Recuperado de <http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Anexos%2016%20al%2021.pdf>[Consulta: 15 de enero de 2018]
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). (2017). Contrato de Concesión: Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco Adenda N° 1. Lima: MTC. Recuperado de

- <http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/ADENDAS%202017/Adenda%201%20TPGS M.pdf>[Consulta: 14 de abril de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2015). Plan de negocios del Terminal Portuario Paracas 2015. Lima: OSITRAN. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/PUERTOS/PDN_2015_TPP.pdf [Consulta: 5 de febrero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2016). Plan de negocios del Terminal Portuario Paracas 2016. Lima: OSITRAN. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/PUERTOS/PDN_TPP_2016.pdf [Consulta: 5 de febrero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2017). Plan de negocios del Terminal Portuario Paracas 2017. Lima: OSITRAN. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/PUERTOS/PDN_TPP_2017.pdf [Consulta: 5 de febrero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2016). Informe de Desempeño Concesión del Terminal General San Martín – Pisco 2015. Lima: OSITRAN. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2015_TPP.pdf [Consulta: 27 de enero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2017). Informe de Desempeño Concesión del Terminal General San Martín – Pisco 2016. Lima: OSITRAN. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2016_TPP.pdf [Consulta: 27 de enero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2014). Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur. Lima: OSITRAN. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/TEXTOACT_DPWorld/Texto%20Actualizado_DPW.pdf [Consulta: 06 de febrero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2013). Concurso de Proyectos Integrales del Proceso de Promoción de la Inversión privada del Proyecto de Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao. Lima: OSITRAN. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/TUOAPM/TUO%20-%20Contrato%20de%20Concesi%C3%B3n%20APM.pdf> [Consulta: 06 de febrero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2016). Informe de desempeño – Muelle Norte. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2016_APMT.pdf [Consulta: 15 Febrero de 2018]
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2016). Informe de desempeño – Muelle Sur. Recuperado de https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2016_DPW.pdf [Consulta: 15 Febrero de 2018]
- Ruiz, O. J. I. (2012). Metodología de la investigación cualitativa (5a. ed.). Recuperado de <http://ebookcentral.proquest.com>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT). Procedimiento Aduanero de Importaciones. Recuperado de

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importac/procGeneral/index.html> [Consulta 18 de Febrero del 2018]

Terminal Portuario Paracas (TPP). (2018). Página Web Oficial de la empresa. Lima: TPP. Recuperado de <http://www.tpparacas.com.pe/wp/> [Consulta: 05 de febrero de 2018]

The International Bank for Reconstruction and Development / the World Bank. (2016). Connecting to Compete 2016: Trade Logistic in the Global Economy. Washington, DC. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24598/Connecting0to00n0the0global0economy.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Consulta: 26 de mayo de 2018]

Tipos de contenedores. Recuperado de <http://www.maita.com/transitario/que-es-un-container-contenedor-tipos-caracteristicas> [Consulta: 15 de Marzo de 2018]

Glosario

- **Abandono Legal:** Es uno de los regímenes aduaneros que la mercadería traída al país es destinada luego del plazo establecido por aduanas (15 días del arribo del medio de transporte) en caso no haya sido destinado a algún régimen, pasa a abandono legal, lo cual la aduana debe emitir una resolución para que se sustente que ya no forma parte potestad del consignatario en el conocimiento de embarque.
- **Aforo:** Se dice esto luego que la mercadería fue declarada en la DAM y dio como resultado el canal rojo, ante ello, debe haber un aforo o revisión física de mercadería y además de la documentación que la respalde.
- **Bill of Lading o B/L:** Es el documento de transporte marítimo de carga también llamado conocimiento de embarque, y es un título valor por el contenido de mercadería descrita en el documento.
- **Carta de crédito:** Es un método de cobranza o pago donde el importador apertura un crédito a través del banco a favor del exportador como garantía de pago y esto se ejecuta cuando el exportador presente los documentos de embarque como sustento y el pago se da en el tiempo acordado entre el comprador y vendedor. En el crédito documentario o carta de crédito se muestran los detalles de documentos, mercadería y tiempo que debe presentar el exportador, de no presentar tal como se coloca en la L/C (Letter of Credit o carta de crédito) se generan discrepancias, y estas pueden ser o no aceptadas por el importador.
- **Valor de aduanas:** Es la suma del costo de mercadería, flete y seguro como se dice CIF (Incoterm) es la base imponible que la SUNAT o ADUANAS para que se calcule los derechos y tributos de la mercadería a importar o nacionalizar. Los derechos o ad-valorem dependerá de la partida asignada a la carga según el arancel.
- **Visto Bueno ó V°B:** Es el sello que se da en el documento de transporte (B/L) lo cual genera un cobro por transmisión electrónica de los datos contenidos en el conocimiento de embarque de aduanas por el agente marítimo.

Anexo

Guía de entrevista

<u>Segmento</u>	<u>Preguntas</u>	<u>Importador</u>	<u>Concesionaria Puertos</u>	<u>Proveedor de Servicio Logísticos</u>	<u>Entidades Públicas</u>
Infraestructura	<i>¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista mayor dinamismo en las importaciones?, ¿Por qué?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica
	<i>¿Cómo impacta en la logística internacional el mejoramiento de un puerto?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica
	<i>¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores (conectividad interna) son importantes y adecuadas para la cadena logística?, ¿Qué mejoraría?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica
	<i>¿Cuál cree que sea la causa principal de la alta congestión que se genera en el puerto? ¿Por qué?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica
	<i>¿Considera que la concesión del puerto de Pisco / Callao será una alternativa viable para mejorar el despacho de carga internacional?</i>	Aplica	No Aplica	Aplica	Aplica
	<i>¿Qué factor/elemento considera es fundamental para elegir un puerto?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica
	<i>¿Considera que la concesión de puertos le ha permitido obtener su carga en menor tiempo, costos?</i>	Aplica	No Aplica	Aplica	No Aplica
	<i>¿Qué actividades considera que debe mejorar para buscar la eficiencia en retiro de contenedores?</i>	Aplica	<i>¿Qué actividades considera que debe mejorar para buscar la eficiencia en retiro de contenedores? ¿Qué proyectos tienen para buscar eficiencia logística?</i>		Aplica

<u>Segmento</u>	<u>Preguntas</u>	<u>Importador</u>	<u>Concesionaria Puertos</u>	<u>Proveedor de Servicio Logísticos</u>	<u>Entidades Públicas</u>
Servicios logísticos	¿Considera que el puerto de Pisco y/o Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería? ¿Qué considera se debe mejorar?	Aplica	¿Considera que el puerto de Pisco y/o Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería? ¿Qué proyectos para agregar o mejorar actividades?	Aplica	Aplica
	¿Cómo evalúa el desempeño de las entidades públicas en el desarrollo de los servicios del Puerto?	Aplica	Aplica	Aplica	No Aplica
	¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto de Pisco/ Callao es suficiente para la descarga de su mercadería?	Aplica	Aplica	Aplica	No Aplica
	Según su perfil o grupo de interés que forma parte ¿Cómo evaluaría el desempeño de la cadena logística en el puerto de Callao / Pisco?	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica
	¿Considera que los costos son óptimos por los servicios que ofrece el puerto?	Aplica	Aplica	Aplica	No Aplica
	¿Considera que los costos aplicados por el transporte son óptimos para el traslado de su carga?	Aplica	No Aplica	Aplica	No Aplica
	¿Qué actividades considera se deben discriminar, o qué costos deben optimizarse para considerar su carga con costos eficientes?	Aplica	No Aplica	Aplica	No Aplica

<u>Segmento</u>	<u>Preguntas</u>	<u>Importador</u>	<u>Concesionaria Puertos</u>	<u>Proveedor de Servicio Logísticos</u>	<u>Entidades Públicas</u>
Costos y tiempos logísticos	<i>¿Ha realizado alguna vez importación a través del puerto de Pisco? En el caso que no, ¿Cuáles serían los factores que lo motivarían como empresa para iniciar la descarga de mercancía por ese puerto?</i>	Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	<i>¿Cómo evalúa los tiempos que se toma actualmente lograr tener su carga en su almacén? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado.</i>	Aplica	No Aplica	Aplica	No Aplica
	<i>Al comparar ambos puertos (Callao y Pisco) ¿Cuánto tiempo toma el tramo (Puerto - Almacén de Lurín)?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	No Aplica
	<i>Con el pasar de los años, ¿cómo evalúa los cambios en los costos logísticos?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	No Aplica
	<i>Al comparar ambos puertos (Callao y Pisco) ¿A cuánto estima es el costo del tramo (Puerto - Almacén de Lurín)?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	No Aplica
	<i>Al realizar una comparación entre el puerto del Callao y Pisco y de acuerdo a su experiencia en ambos escenarios, ¿considera que el Puerto de Pisco sería una alternativa eficiente en temas de costos y tiempos ante un puerto del Callao?</i>	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica