



UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

PROGRAMA ACADÉMICO DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**Identificar cuáles son los factores que han contribuido
al incremento de los costos operativos en los depósitos
temporales para la carga general marítima
contenerizada de importación en el Callao**

TESIS

Para optar el título profesional de: Licenciado de Negocios Internacionales

AUTORES

Alvis Ramos, Luis Alberto (0000-0001-9312-7980)

Dávila Velis, Gustavo Cristian (0000-0002-9736-5895)

ASESOR DE TESIS

Esparta Sánchez, Miguel Angel (0000-0001-8345-5024)

Lima, 2018

Dedicatoria

Luis, Con mucho cariño y aprecio, dedico esta investigación a todas las personas que formaron parte de la realización de esta tesis y en especial a mis padres, hermano, abuelos, familiares, amigos y a mi asesor que nos asesoró para poder realizar esta investigación.

Gustavo, este trabajo sin el apoyo de mi familia, hermanos e hija no se hubiera concretado. Fueron muchas ausencias de casa y sacrificio de fines de semana que finalmente se ven recompensadas con el término de este trabajo de investigación.

Agradecimientos

*Luis, agradezco a Dios, porque él me permitió culminar mis estudios,
dándome mucha salud.*

*Gustavo, agradezco a mis colegas de trabajo y estudio que
contribuyeron enormemente para ver concretado la culminación de este
trabajo.*

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	6
ABSTRACT	7
INTRODUCCIÓN.....	8
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO	11
1.1 La importación, definición, regímenes:	11
1.1.1 Definición:	11
1.1.2 Regímenes de Importación:	12
1.1.2.1 Régimen de Importación para el Consumo:	12
1.1.2.2 Régimen de Admisión Temporal para reexportación en el mismo estado:	12
1.1.2.3 Régimen de la reimportación en el mismo estado:	13
1.2 Tributo:	13
1.3 Impuesto:	13
1.3.1 Impuesto general a las ventas (IGV):	13
1.3.2 Impuesto a la Renta:	14
1.3.3 Impuesto selectivo al consumo:.....	14
1.3.4 Impuesto a la venta de arroz pilado:	14
1.4 Derechos Arancelarios:	14
1.4.1 Tipos de derechos arancelarios:.....	15
1.5 Importador:	15
1.6 Que determinan los costos operativos:	15
1.6.1 Costos Generales:	15
1.6.2 Costos Operativos:.....	16
1.7 El Transportista:	17
1.8 El Agente de Carga:.....	17
1.9 Despachador de Aduana:	17
1.10 Depósitos:	17
1.11 Carga Contenerizada:	18
1.12 Transporte Marítimo:.....	18
CAPÍTULO 2. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	20

2.1 Planteamiento de la investigación:	20
2.1.1 Propósito de la investigación:	20
2.1.2 Tipo de investigación:	20
2.1.3 Preguntas de la investigación:	21
2.2 Contexto:	21
2.3 Muestra o participantes:.....	22
2.4 Diseño o abordaje principal:.....	22
2.4.1 Identificación de la estructura de la entrevista:	22
2.4.2 Guía de preguntas:	23
2.4.3 Segmentos:	23
2.4.4 Categorías:	23
2.4.5 El instrumento de investigación:	24
2.5. Procedimientos:	24
CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DE DATOS Y RESULTADOS.....	26
3.1 Segmento 1: Organismo Gubernamental - Sunat	26
3.2 Segmento 2: Operador Logístico	28
3.3 Segmento 3: Importadores.....	29
3.4 Segmento 4: Depósitos Temporales de Aduanas	31
CAPÍTULO 4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	33
4.1 Discusión de Resultados:.....	33
4.2 Hallazgos de la investigación.	38
4.3 Barreras de la investigación.....	40
4.4 Brechas de la investigación.	41
CONCLUSIONES.....	42
RECOMENDACIONES	44
GLOSARIO DE TÉRMINOS	45
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50
ANEXOS.....	53

RESUMEN

La información contenida en esta investigación busca determinar cuáles son los factores que han contribuido al crecimiento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao.

En el primer capítulo se explica los aspectos relacionados con la importación, definición, regímenes, modalidades, costos generales, costos operativos, operadores logísticos y el transporte marítimo. Luego se explica que el transporte marítimo es un elemento clave en la cadena de suministro global.

En el segundo capítulo, se muestra el planteamiento propuesto para la presente investigación, el cual se aplicó para resolver la hipótesis inicial. Además, se describirá los pensamientos, experiencias, procesos y vivencias que observamos en la recolección de datos, se contó en las entrevistas con participación de los siguientes actores tales como : *Sunat, SeaLand Logistics, APL Logistics, Choice Aduanas, NOV, Kossodo, Mixercon, Tramarsa y Dinnet.*

En el tercer capítulo, se analiza los resultados que se hallaron en la investigación de campo, también buscamos información novedosa que ayude a entender el problema planteado y procesamos todos los datos recolectados con la finalidad de generar resultados que sirvan para el estudio.

Finalmente, en el cuarto capítulo se desarrolló en base a los objetivos planteados y los resultados encontrados en cada categoría de preguntas, discutiremos lo más relevante. Además, se evaluará las implicancias de la investigación teóricas y prácticas y, si alcanzó o no los objetivos de la investigación, limitaciones, barreras y brechas que hubo. También, se dará las conclusiones y recomendaciones del tema planteado.

Palabras clave : importaciones ; carga marítima ; puerto del Callao ; operadores logísticos ; gestión de la cadena de suministro

ABSTRACT

The aims of this research is to determine the factors that have contributed to the operating costs growth in temporary deposits for the general maritime cargo containerized of import in Callao.

In the first chapter explains the aspects related to import, definition, regimes, modalities, general costs, operating costs, logistics operators and maritime transport. Then it is explained that maritime transport is a key element in the global supply chain.

In the second chapter, the proposed approach for the present investigation is shown, which was applied to solve the initial hypothesis. In addition, the results, experiences, processes and experiences that are observed in the data collection are described, it was counted in the interviews and the characteristics of actors such as: *Sunat, SeaLand Logistics, APL Logistics, Choice Aduanas, NOV, Kossodo, Mixercon, Tramarsa y Dinet.*

In the third chapter, the results that were found in the field research are analyzed, information is also sought that the problem raised and processed all the data collected in order to generate results that serve for the study.

Finally, in the fourth chapter was raised based on the objectives and the results found in each category of questions, we will discuss the most relevant. In addition, the implications of theoretical and practical research, and the research objectives, limitations, barriers and gaps that were there will be evaluated. Also, the conclusions and recommendations of the proposed topic were given.

Keywords : imports; sea cargo; Callao port; logistics operators ; Supply chain management

INTRODUCCIÓN

De acuerdo al reporte estadístico de la Autoridad Portuaria Nacional, indico que durante el año 2017, los terminales portuarios de uso público y privado a nivel nacional movilizaron 103 millones de TM, reflejando un incremento del 10% en comparación al mismo periodo del año anterior, en el que se movilizó 94'464,944 TM. Asimismo, del total de carga movilizada durante el año 2017, el 53% corresponde al movimiento de carga de los terminales portuarios de uso privado y el 47% pertenece a los terminales de uso público.

Cabe mencionar que el movimiento de contenedores a nivel nacional alcanzó los 2.5 millones de TEUs en el año 2017, por lo que reflejo un incremento del 9.4% en comparación a los 2.3 millones de TEUs movilizados en el mismo periodo del año anterior.

Este cambio se debe al crecimiento constante del comercio exterior en el último año en el que el movimiento de contenedores descargados logró un incremento de 8.2% obteniendo un registro de 975,070 TEUs. Asimismo, entre los principales terminales portuarios con mayor movimiento de contenedores destacan por la Zona Norte el Terminal del puerto del Callao, que es administrado por APM Terminals con 1'247,259 TEUs y por el lado Sur el Terminal de contenedores DP World Callao con 1'002,965 TEUs.

Por otro lado, de acuerdo al estudio del Banco Mundial confirmó, que el Perú es el único país de la región con sobrecostos, si se llegara a eliminar esos costos representaría un ahorro de US\$ 250 millones al año. Además, la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (Comex) advirtió que los exportadores están pagando un sobrecosto de por lo menos US\$ 300 por contenedor en el Perú, lo que en otros países de la región no pagarían y de llegar a eliminarse esto representaría un ahorro de US\$ 250 millones al año.

Incluso, la gerente general del gremio, Jessica Luna, afirmo que esos sobrecostos que se están generando han sido reconocidos por el Banco Mundial en un estudio que se llama “*Análisis de los costos marítimos y portuarios en el Perú*” y en el cual se indica como

“costos evitables” las tarifas de estos sobrecostos. Además, indico que estas ineficiencias le están restando competitividad al comercio exterior peruano. Asimismo, resaltó que hemos caído en seis y diez posiciones en los rubros de Comercio Transfronterizo y Desempeño Logístico, respectivamente en el Doing Business 2018 del Banco Mundial. Es por ello, que Jessica Luna planteó al estado peruano y al sector privado el análisis de este problema para que planteen las medidas para poder solucionarlo.

Por ello, se propuso como puntos de una agenda de competitividad logística la revisión y análisis de la normativa portuaria y aduanera, para tener una mejora de la infraestructura de acceso a los puertos y la implementación de un observatorio logístico que brinde transparencia acerca de los costos y conceptos de servicios. Inclusive, recomendó la creación de una institución que defienda al empresario exportador e importador de los cobros no justificados, por el daño de la carga y por la inadecuada inspección.

Por esta razón, la investigación se desarrolló, para lograr identificar cuáles son los factores que han contribuido al incremento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao.

Esta investigación tiene el propósito de entender, comprender y analizar aquellos cobros y conceptos que los Importadores y/o usuarios cada día vienen percibiendo por parte de los depósitos temporales.

Luego se planteó la siguiente pregunta ¿Cuáles son los factores que han determinado al incremento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao?

Por consiguiente, la hipótesis sostiene que los importadores del Perú han percibido muchos cambios en los costos operativos de los depósitos temporales en el Callao, lo cual ha ido afectando en el costo final de su mercancía general importada contenerizada por vía marítima. Si bien es cierto que existen costos fijos e impuestos que deberá asumir el dueño por ingresar su carga, cabe mencionar, que no existe uniformidad en el cobro de los costos operativos en los depósitos temporales del Callao.

Por esta razón, el objetivo principal es determinar cuáles son los factores que han contribuido al incremento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao.

En consecuencia, nuestros objetivos específicos se basan en identificar los costos cobrados por los agentes de carga y aduanas a los importadores. Asimismo, conocer los servicios de tercerización brindado por el depósito temporal a los importadores. Incluso, identificar los costos no sustentados en la operatividad de los contenedores dentro del depósito temporal. Igualmente, identificar los diferentes horarios de atención de los depósitos temporales en el Callao y sus tarifas. Además, conocer el costo operativo cobrado por cada depósito temporal del Callao a los importadores.

Finalmente, esta investigación está dirigida a personas naturales, empresas importadoras, inversionistas y organismos públicos o privados relacionados con el comercio exterior.

CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO

1.1 La importación, definición, regímenes:

1.1.1 Definición:

La importación va asociada al comercio internacional junto con la exportación y, si lo asociamos a la maquila, turismo, franquiciamiento, inversiones directas e indirectas llegamos a conceptualizar los Negocios internacionales; pero nuestro interés es llegar a revisar los distintos conceptos vertidos que tienen que ver directamente con la importación, es así como según el Diccionario de la Real Academia Española, se define como: “la acción de importar mercancías, costumbres, etc., de otro país; adicionalmente, como un conjunto de cosas importadas” (Real Academia Española, 2014).

Por otro lado, Alejandro E. Lerma Kirchner & Enrique Márquez Castro en su libro Comercio y Marketing Internacional mencionan que “...la importación, es la compra de bienes o servicios a un proveedor originario de un país distinto al del comprador” (Lerma, A. & Márquez, E., 2010.)

Localmente la Sunat (2016), nos amplía el concepto y nos dice que una importación:

Es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras. Las mercancías extranjeras se consideran nacionalizadas cuando haya sido concedido el levante. (SUNAT, 2016).

También el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo a través del Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior (SIICEX) nos enuncia que la importación es el “régimen aduanero que permite el ingreso legal a consumo de un bien o servicio de origen extranjero” (SIICEX, 2008)

Tanto la Sunat como SIICEX nos brindan dos formas de definición de importación, ambas instituciones coinciden en sus conceptos y consideran a la importación como un

régimen aduanero; sin embargo, podemos observar que el primero solo toma en cuenta las mercancías mas no los servicios, aquí es necesario revisar la Ley General de Aduanas – D.LEG. Nro. 1053 y ampliar la definición tocando los regímenes de importación.

1.1.2 Regímenes de Importación:

Como mencionamos en el punto anterior la importación de bienes y servicios debe ser tratada en regímenes, los cuales teniendo en cuenta la Ley General de Aduanas – D. LEG Nro. 1053 esquematiza los procesos de importación de mercancías – mas no la de servicios – en el presente trabajo de investigación nos tocará revisar los procesos de importación de mercancías las cuales se pueden catalogar en tres regímenes y una serie de casos especiales.

1.1.2.1 Régimen de Importación para el Consumo:

Mediante este régimen aduanero se autoriza el ingreso de mercancía extranjera con la finalidad de que sea consumida dentro del territorio peruano, luego de haber cumplido con las formalidades exigidas por la autoridad aduanera, como la presentación de la documentación correspondiente, pago de derechos arancelarios de acuerdo al tipo de mercancía importada o garantía de corresponder y demás impuestos aplicables de acuerdo a la mercancía importada. En este régimen, las mercancías extranjeras se consideran nacionalizadas luego que la autoridad aduanera le concede el levante, para efectos de esta investigación en la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo Nro. 1053, describe al acto de levante como: "acto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado" (Benex S.C.R.L., 2017).

1.1.2.2 Régimen de Admisión Temporal para reexportación en el mismo estado:

Este régimen permite el ingreso de mercancía de manera temporal sin el pago de aranceles y tributos adicionales de corresponder. Para someterse a este régimen la mercancía debe ser devuelta al país de origen una vez que concluya la finalidad de su importación, adicionalmente no deben sufrir ninguna modificación, salvo la depreciación normal originada por su uso y deben permanecer en un lugar específico de conocimiento de la autoridad aduanera. Esta modalidad tiene un plazo máximo de 18 meses, contabilizado a partir de la presentación de la declaración, garantía por los

tributos dejados de pagar contabilizando el plazo de permanencia el cual puede ser hasta 18 meses como máximo, el plazo se empieza a contabilizarse a partir del levante otorgado por la autoridad aduanera.

1.1.2.3 Régimen de la reimportación en el mismo estado:

Por medio de este régimen se permite el ingreso de mercancías extranjeras al territorio nacional luego de que estas han sido exportadas en forma definitiva y retornan al país sin haber sufrido ninguna modificación alguna en su composición o transformación y reparación. Este régimen permite el ingreso de las mercancías sin el pago de impuestos, derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo.

1.2 Tributo:

Es una prestación de dinero que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva en virtud de una ley, y para cubrir los gastos que le demande el cumplimiento de sus fines. (Villegas, H.)

Según el código tributario establece que el término tributo comprende impuestos, contribuciones y tasas.(Texto Único Ordenado del Código Tributario aprobado por el Decreto Supremo N° 135-99-EF)

1.3 Impuesto:

Según el Ministerio de Economía y Finanzas el impuesto es: " el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado". (MEF, 2018). En el Perú muchas actividades económicas están gravadas con impuestos que le sirven al estado para recaudar fondos, vamos a citar alguno de estos impuestos que tienen que ver directamente con nuestro tema de investigación:

1.3.1 Impuesto general a las ventas (IGV):

Este es uno de los principales impuestos en el Perú y que le genera los mayores ingresos al Estado, afecta el consumo que implica transacciones comerciales como la importación de bienes, ventas de bienes inmuebles y muebles, servicios. En todos los casos el encargado de pagarlo es el consumidor.

1.3.2 Impuesto a la Renta:

Este impuesto afecta las distintas clases de rentas que una persona percibe en un año, encontramos el impuesto de primera categoría que se da en el caso de arrendamiento y subarrendamiento, segunda categoría afecta a los intereses generados de los préstamos, patentes, regalías, etc., tercera categoría, que abarca a las rentas de comercio e industria, cuarta categoría que afecta al trabajo independiente y quinta categoría al trabajo dependiente.

1.3.3 Impuesto selectivo al consumo:

Este impuesto grava la venta de combustibles, vehículos, cervezas, agua mineral, bebidas alcohólicas, juegos de azar, artículos de lujo y apuestas. Dependiendo del tipo de producto las tasas varían entre el 0% y el 50%.

1.3.4 Impuesto a la venta de arroz pilado:

La tasa de este impuesto es de 4% sobre la base imponible y se aplica a la primera operación dentro del país de arroz pilado, incluida su importación. Todas estas operaciones no son afectas al IGV, impuesto selectivo o impuesto de promoción municipal.

1.4 Derechos Arancelarios:

Los derechos arancelarios es un impuesto o gravamen que solo es aplicable a las mercancías importadas o exportadas, en el caso de nuestro país solo las importaciones están gravadas con este gravamen el cual es determinado de acuerdo a las sub partidas nacionales del Arancel de Aduanas. Esta nomenclatura en su última versión aprobada mediante Decreto Supremo N.º 342-2016-EF, publicado el 16 de diciembre de 2016 entró en vigencia el 01 de enero de 2017, esta nomenclatura arancelaria fue elaborada tomando en consideración la sexta recomendación de Enmienda del Consejo de Cooperación Aduanera de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y a la nueva Nomenclatura ANDINA (NANDINA), que fue aprobada en la Decisión 812 de la CAN (Comunidad Andina de Naciones), las cuales entraron también en vigencia el 01 de enero de 2017.

Las subpartidas nacionales en la actualidad suman 7790 a diez dígitos, las que se encuentran ordenadas en 21 secciones y 97 capítulos, el capítulo 98 comprende a

mercancías con algún tipo de tratamiento especial. El Arancel de Aduanas presenta una estructura que incluye el código de la subpartida nacional, la descripción de la mercancía y el derecho ad-Valorem expresado en porcentaje, este porcentaje se aplica sobre el valor CIF (*Cost, Insurance and Freight*) de la importación.

1.4.1 Tipos de derechos arancelarios:

En nuestro país está vigente dos tipos de aranceles: ad-Valorem y los aranceles específicos. A partir de la combinación de estos dos, se genera el arancel mixto.

El arancel ad-Valorem se calcula como un porcentaje del valor de la importación CIF, mientras el arancel específico se calcula como una cantidad determinada de unidades monetarias por unidad de volumen de importación, por último, el arancel mixto está compuesto por el arancel ad-Valorem y el arancel específico.

El Perú, para el cien por ciento de su universo arancelario aplica tasas de 6 y 11 por ciento. Es importante resaltar que ya un 70% se encuentra sujeto a un arancel de cero por ciento, esto en virtud de la vigencia de los 19 acuerdos comerciales internacionales, que han eliminado en forma bilateral mediante calendario de desgravación. (MEF, 2018).

1.5 Importador:

Es la persona natural o jurídica que ingresa mercancías extranjeras al territorio nacional o contrata los servicios prestados por extranjeros. En algunos casos los traen consigo o contratan los servicios de un tercero para que en su nombre los traiga por ellos. En una operación de compra venta internacional al comprador se le denomina importador, ya que importa bienes para abastecer en la cadena de distribución y satisfacer la demanda de su sector, también conocido como importador-distribuidor. En los casos de pago o instrucción que se le brinde al banco al importador se le denomina ordenante.

1.6 Que determinan los costos operativos:

1.6.1 Costos Generales:

La palabra Costos, proviene de la raíz latina que significa constante. Además, los costos fueron originariamente considerados como costos fijos, por lo que funcionó bien en los negocios muy pequeños. Asimismo, en algunas empresas grandes, algunos costos

tendían a mantenerse fijos, incluso durante periodos de actividad. Sin embargo, en otras empresas incrementaban y disminuían según el volumen de trabajo. Es por ello, que para poder diferenciar estos costos la manera más adecuada es distinguirlos entre fijos y variables. (Orozco)

Por un lado, los costos fijos fueron relacionados con la administración de negocios, ya que no varían durante la alta o baja productividad.

Por otro lado, los costos variables se relacionan con el trabajo productivo, puesto que naturalmente elevan y disminuyen con la actividad del negocio.

También, se puede definir como Costo al sacrificio y el esfuerzo económico que debe realizarse para lograr un objetivo. Cabe mencionar que los objetivos a los que nos referimos son aquellos operativos tales como adquirir materiales, prestar un servicio, venderlo, administrar la empresa, capacitación al personal, ser eficientes, eficaces y efectivos, etc.

Por consiguiente, el concepto clave en la definición del costo es la existencia de un insumo para determinados elementos valorables económicamente (Faga,2006).

1.6.2 Costos Operativos:

Los costos operativos hacen referencia al dinero que se desembolsa con el fin del desarrollo de sus actividades y están directamente ligados a la producción, salarios, alquiler de locales, la compra de suministros y pudiéndose categorizarse entre costos directos e indirectos. (Ruiz, 2009)

Cabe mencionar que los costos operativos se aplican al funcionamiento del negocio y no se concretan a la espera de un resultado a futuro. Por lo contrario, su función es permitir la subsistencia de la actividad comercial.

Por otro lado, es importante mencionar también que los costos de operación son aquellos que están destinados a mantener un activo en su condición existente o tal vez modificarlo en sus condiciones de trabajo. Asimismo, podemos decir que los gastos de operación se pueden dividir en gastos administrativos, gastos financieros (emisión de cheques e intereses), los servicios de oficina, sueldos y gastos de representación (viajes, comidas y regalos) entre otros. (Montenegro, 2013).

1.7 El Transportista:

Es aquella persona natural o jurídica que se encarga de trasladar de manera eficiente y eficaz las mercancías que tiene al mando del transporte y asumiendo la responsabilidad de la carga. (Sunat, 2018).

1.8 El Agente de Carga:

Es la persona que puede enviar o recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías de todo tipo. Además, puede actuar como un operador de transporte multimodal apoyándose en las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad a realizar. Las cuales son las siguientes: conocimientos de embarques, carta de porte aéreo, certificados de recepción y carta de porte terrestre. (Sunat, 2018).

1.9 Despachador de Aduana:

También conocido en otros países como despachante de aduana. Persona que se encarga de efectuar los trámites, presentaciones, consultas, diligencias vinculantes y relativas de una importación o exportación de bienes ante la autoridad aduanera de un determinado país a nombre de terceros previo cumplimiento de los requisitos legales que impone la legislación vigente sobre materia aduanera del país donde ejerce sus funciones.

1.10 Depósitos:

Son 4 los tipos de depósitos:

- Depósito Aduanero.
- Depósito Franco.
- Depósito Temporal.
- Depósito Temporal Postal.

1.10.1 Depósitos Temporales:

Es el lugar o local donde se ingresan y almacenan temporalmente las mercancías pendientes de la autorización de los clientes y de levante por la autoridad aduanera. (Sunat, 2018)

1.11 Carga Contenerizada:

Se denomina a todo bien o mercadería debidamente embalado el cual es distribuido correctamente dentro de un contenedor, numerados desde la primera hasta la última caja o paquete.

1.12 Transporte Marítimo:

El transporte marítimo es el modo más utilizado para el desarrollo del comercio exterior, debido a la globalización de los mercados en todos los continentes. También, es el que permite un mayor movimiento de mercancías, sobre todo en cuanto a carga en contenedores y de las grandes masas de granel líquido, lo que se traduce en la posibilidad de efectuar el mejor envío y al menor coste.

Este transporte mueve entre el 90% y 95% de todo el comercio internacional, en peso y en términos de tonelada por kilómetro recorrido, supone algo más del doble que la suma de todos los transportes realizados por los otros medios. Este sistema de tráfico tiene algunos inconvenientes, pero, pese a ellos sigue teniendo una tendencia alcista, como consecuencia de la globalización económica. (Montori, Escribano & Martínez, 2015).

En términos generales, la evolución del transporte marítimo y su logística en las últimas décadas parece presentar determinadas tendencias:

1. Se ha impuesto un barco de gran tonelaje, debido a la mayor productividad alcanzada por tonelada movida, fundamentalmente, por la menor incidencia de los costos fijos por tonelada de peso muerto.
2. Se ha tendido a aprovechar la rentabilidad de los barcos grandes y el uso de rutas especiales que permiten mayores calados en los buques.
3. La especialización de los buques por tipo de mercancía buscando una mejor manipulación y transporte de la misma.
4. La adaptación de los buques a la cadena logística de los cargadores, facilitando el empleo de unidades logísticas de carga, y de fácil uso en los almacenamientos.
5. Esta especialización ha forzado a los armadores a limitar el número de atraques a realizar.

El transporte marítimo es un elemento clave en la cadena de suministro global. Con el recurso de las tecnologías del transporte y el uso del contenedor como unidad de carga, posee unas elevadas alturas de eficacia, seguridad y regularidad en los tráficos de

mercancías regionales o internacionales. A su vez, es un eslabón indispensable en la cadena de transporte intermodal. (Freire & Gonzáles)

CAPÍTULO 2. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

2.1 Planteamiento de la investigación:

En este punto se muestra el planteamiento propuesto para la presente investigación, la cual a través de forma ordenada se aplicó para resolver la hipótesis planteada para el siguiente estudio.

2.1.1 Propósito de la investigación:

El propósito de esta investigación es identificar cuáles son los factores que han contribuido al crecimiento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao.

Además, para probar la hipótesis se tuvo que entrevistar a los principales actores que intervienen en la operatividad de la carga general contenerizada de importación y el cual permitieron el desarrollo de la presente investigación tales como, representantes de organismos públicos y privados, así como también a los más importantes representantes de los depósitos temporales y operadores logísticos, en suma, los participantes son una muestra representativa del sector que aportan sus conocimientos y experiencia para enriquecer la exploración.

El instrumento utilizado para la investigación fueron los cuestionarios, a través de la técnica de investigación de la entrevista.

2.1.2 Tipo de investigación:

La investigación se basó en la teoría fundamentada y se trabajó bajo la investigación cualitativa descriptiva-explicativa, puesto que se quería conocer los factores que han contribuido al crecimiento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en los últimos años, por esta razón se utilizó una muestra representativa de los segmentos que se eligieron para examinar los puntos de vista de los representantes de los distintos segmentos, se les realizo

entrevistas a profundidad para conocer las diferentes experiencias, casos o situaciones vividas, y lograr el objetivo de la investigación.

Por otra parte, los segmentos participantes en nuestras entrevistas no estuvieron manipulados y en todo momento se encontraron dispuestos a compartir sus conocimientos, apoyarnos con sus aportes, y respondiendo a cada una de nuestras interrogantes.

2.1.3 Preguntas de la investigación:

Luego, de definir nuestro marco teórico, pasamos a elaborar la pregunta de investigación, por lo tanto, se tomó en cuenta la opinión de los representantes de los segmentos elegidos para identificar y responder la pregunta que detallamos a continuación:

¿Cuáles son los factores que han contribuido al incremento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao?

Se elaboró diferentes cuestionarios para cada uno de los segmentos elegidos a entrevistar, con el fin de analizar los datos recaudados y responder a nuestra pregunta de investigación (Ver anexo 3).

2.2 Contexto:

Al principio, la investigación se dio a través de nuestro propio entorno con los contactos más cercano que podíamos tener, se envió por medio de las diferentes redes sociales las primeras invitaciones para aportar con su entrevista a nuestra investigación, como es de esperarse se obtuvieron respuesta inmediatas y satisfactorias, luego de obtener la primera entrevista, se tenía que buscar más entrevistas de cada uno de los segmentos, necesitábamos conocer más de ellos así que se tuvo que indagar en las páginas webs para conectar con ellos, esta tarea no fue tan sencilla como la primera, esta vez no se tuvo que buscar solo los contactos, sino sus correos, escribir a las persona correctas y tener que visitar las instituciones para sacar una cita o a través de una comunicación vía correo, muchos de ellos no respondieron, algunos correos no eran los correctos y en otros casos se debía adecuar a las condiciones, horarios y fechas disponibles de los entrevistados, la gran mayoría de las entrevistas fueron de manera personal, pero

también se realizó unas entrevistas vía telefónica. Con un segmento específico las entrevistas no fueron de manera presencial así que se tuvo que coordinar entrevista telefónica y además de cuestionarios por medio de correos electrónicos, esto se debió a que las personas a contactar tenían sus agendas recargadas, fue complicado contactar con algunos segmentos en este periodo del año.

Luego, ya durante la entrevista los participantes se mostraron en todo momento dispuestos a apoyar, desde invitarnos a sus oficinas y recibirnos en ambientes muy agradables, cómodos y emplear hasta recursos como laptops o proyectores para visualizar mejor y entender lo que se quería explicar, para ayudar con la investigación, incluso algunos nos proporcionaron contactos para profundizar el estudio y eso fue muy gratificante. Muchos de los contactos nos brindaron su apoyo de manera constante, incluso después de las entrevistas con datos complementarios.

En suma, se logró la participación de los segmentos elegidos, lográndose recolectar la información requerida, quizás no se concretaron algunas entrevistas por el tiempo, las condiciones del sector, pero se logró hacer el análisis de las entrevistas obtenidas.

2.3 Muestra o participantes:

La muestra que se eligió para realizar las entrevistas es representativa del sector que se eligió investigar, se realizó la segmentación en cuatro grupos como son el organismo gubernamental, operadores logísticos, importadores y depósito temporal, en efecto la muestra seleccionada y los participantes elegidos favorecieron y lograron responder al objetivo de la investigación. Nuestra muestra tomada fue de nueve participantes.

2.4 Diseño o abordaje principal:

2.4.1 Identificación de la estructura de la entrevista:

Primero se elaboró la herramienta que es el cuestionario y se utilizó la técnica de la entrevista semiestructural para dar inicio a cada una de nuestras conversaciones, para todas ellas se llevó la guía de preguntas que se realizarían, pero con el transcurrir del diálogo surgieron otras interrogantes que se debía contestar o repreguntar y mientras el entrevistado respondía, algunos de los entrevistados incluso nos realizaron preguntas, con el fin de saber si se conocía sobre el tema que se estaba tocando e incluso nos recomendaban y/o instruían con pautas para apoyar con el estudio. En la investigación

se usó la teoría fundamentada, ya que después de la recolección de datos con las herramientas y técnicas adecuadas llegamos a través de la inducción a formar una teoría explicativa acerca del problema planteado.

2.4.2 Guía de preguntas:

La guía de preguntas fue elaborada por el entrevistador antes de realizarse la entrevista, en la siguiente investigación se elaboró cuatro guías de preguntas, debido a que existían cuatro segmentos seleccionados para este estudio, las preguntas que se realizaron fueron desde lo general a lo específico, es común que los participantes a lo largo de la entrevista, puedan responder ya por adelantado algunas de nuestras preguntas preparadas en la guía, pero en ese instante se pasa a la siguiente pregunta o se realiza otra para sustituirla y pueda continuar la conversación con el entrevistado.

2.4.3 Segmentos:

Clasificamos en cuatro segmentos a nuestros entrevistados:

Segmento 1: Organismo Gubernamental.

Segmento 2: Operador Logístico.

Segmento 3: Importadores.

Segmento 4: Depósito Temporal.

2.4.4 Categorías:

Se determinaron cuatro categorías, las cuales son las siguientes:

Categoría 1: Costos Operativos.

Categoría 2: Costos Operativos Ocultos.

Categoría 3: Uniformidad Estandarización.

2.4.5 El instrumento de investigación:

El instrumento que permitió registrar la información y cumplir con la recolección de datos fue el cuestionario, con el cuestionario se logró realizar las entrevistas personales y unas entrevistas vía telefónica.

Las entrevistas que se desarrollaron fueron entrevistas a profundidad, con ellas se podía conocer las opiniones y experiencias de los expertos elegidos para nuestra investigación, las preguntas elaboradas correspondían a cada una de las categorías que se requería investigar, las entrevistas personales y vía telefónica fueron grabadas y no hubo dificultad en el desarrollo de ninguna de ellas. El tiempo mínimo de las entrevistas duro quince minutos y el máximo tiempo de entrevista duro un poco más de media hora.

2.5. Procedimientos:

Para llegar a los resultados de la investigación y poder validar o rechazar la hipótesis, se tuvo que realizar un proceso el cual explicaremos detalladamente:

- Primero, se tuvo que definir los segmentos que necesitábamos entrevistar, luego de elegir los segmentos, que en nuestro caso fueron cuatro, se propuso las categorías las cuales eran tres basados en los objetivos planteados.
- Segundo, se asignaron las preguntas por categorías, las preguntas fueron diseñadas de acuerdo al segmento y la categoría, después se estructuró una bitácora donde conforme se desarrollaban las entrevistas se iban colocando las observaciones, dificultades y otros aspectos importantes para la investigación.
- Tercero, se hizo una agenda con correos, teléfonos y agendas de las entrevistas pactadas o por terminar de contactar.
- Posteriormente, se fueron realizando las entrevistas y cada respuesta se transcribía en la matriz por categoría y segmento al cual pertenecía, las entrevistas se dieron entre los meses de marzo y mayo del presente año, las entrevistas iban siendo analizadas y se sacan los conceptos más relevantes para el estudio.
- Finalizada las entrevistas, se realizó un análisis de cada una de ellas, se obtuvo un total de nueve entrevistas, una de ellas se grabó en un aula de la universidad UPC en la sede de San Miguel, otra en un restaurante en el Callao, otras cuatro se concretaron en sus oficinas y las tres restantes fueron con una entrevista telefónica,

con los datos obtenidos se realizaron las conclusiones por segmento y se dieron una valoración, la cual fue dada de acuerdo a la situación en que se dio la entrevista, el manejo y experiencia en el sector, como se desarrolló la entrevista y forma de la recolección.

Esta matriz por categorías, por segmento será la que nos ayude con el análisis de datos y resultados, discusión de resultados y la generación de las conclusiones. Finalmente, poder concluir con una nueva hipótesis después de los resultados obtenidos.

CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DE DATOS Y RESULTADOS

3.1 Segmento 1: Organismo Gubernamental - Sunat

Categoría 1: Costos operativos.

De acuerdo con la información obtenida en el segmento Nro. 1. La Sunat (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria) intento regular las tarifas de los depósitos temporales y no tuvieron éxito. Asimismo, los depósitos se negaron a ser supervisados por la Sunat en su estructura de costos. Además, en función al libre mercado los depósitos temporales adujeron que el organismo competente para esto es el Instituto nacional de defensa de la competencia y de la protección de la propiedad intelectual - Indecopi.

Por otro lado, la Sunat regula el comercio exterior y no regula las tarifas por los servicios domésticos que cobran los depósitos temporales dentro del mercado. Además, los depósitos temporales se rigen por la ley de la Oferta y demanda y cumplen la función de zona primaria aduanera.

Según la información recopilada por la Sunat, si hay variabilidad en las tarifas que cobran los depósitos temporales de aduanas, también estas varían por el horario de atención a los importadores, los costos de servicio extraordinario se mantuvieron en el tiempo como un uso y costumbre que la Aduana de los años 1990 cobró a los importadores por todos los servicios que brindaban fuera del horario de atención establecido por este organismo. También, hay diferencia en su estructura de costos, de acuerdo con el volumen de carga y dependiendo de la línea naviera.

Categoría 2: Costos operativos ocultos.

La Sunat explica que los costos operativos de importación contenerizada no son los adecuados, ya que las tarifas son demasiado elevadas en comparación a otros países, también esto se debe a que no se tiene desarrollado una estructura logística competitiva, es difícil sacar la carga del puerto, razón por el cual los depósitos temporales elevan los costos ante el congestionamiento en el puerto para el retiro de los contenedores.

Respecto a los costos operativos que no deberían de considerarse en el depósito temporal mencionan que el concepto de Vistos Buenos no debería cobrarse.

También mencionan que hay costos ocultos operativos ocultos que le son facturados al importador, pero no le son brindados en su operación de comercio exterior, y que los importadores no reclaman a razón de la represalia que los depósitos temporales tomarían con una futura importación, elevándoles los costos, se suma a esto la urgencia en tener la carga importada.

Categoría 3: Uniformidad - Estandarización.

En este punto el representante de la Sunat indica que, en su momento, Indecopi envió una comunicación formal a este organismo gubernamental indicando que por temas de competencia ellos eran los llamados a fijar si es que las tarifas eran acordes con la calidad que brindaban los depósitos temporales a los consumidores y que la Sunat no podía uniformizar y estandarizar los costos.

La Sunat para disminuir los costos operativos viene incentivando el uso y la acreditación, como Operador Económico Autorizado a partir del año 2014, de todos los operadores logísticos, con esta acreditación se obtienen beneficios aduaneros y de pago de tributos con ello la logística en tiempo y costos se hace más competitivo, aunque este organismo si estaría de acuerdo a la estandarización de costos y lograr una tarifa *flat* para todos los servicios que brindan los depósitos temporales.

3.2 Segmento 2: Operador Logístico

Categoría 1: Costos operativos.

De acuerdo con la información recopilada, nos indicaron que entre los costos operativos que se le cobra al importador, principalmente, es el previo, seguido de la comisión de Aduanas, la sobreestadía, por el tipo de canal de aduanas, el uso de montacargas para la mercadería, también, el posicionamiento del contenedor, la cuadrilla para un servicio adicional del contenedor, el embalaje para la carga y desembalaje para la carga.

De acuerdo con las respuestas brindadas por el segmento de Operadores Logísticos, manifestaron con mayor preponderancia, que los costos varían y los factores que usan para determinar la variabilidad es por el tipo de canal de Aduanas, tipo de mercadería y tipo de contenedor. Asimismo, indicaron con menor énfasis que los precios varían dependiendo de la línea naviera, sobreestadía, servicio extraordinario y el horario de atención.

De acuerdo con la entrevista que se realizó al segmento de Operadores Logísticos en el cual se desea saber si tercerizan algún servicio, coincidieron todos los entrevistados en que, si tercerizan los servicios para un retiro rápido de la carga. Con menor coincidencia, solo dos de los entrevistados indicaron que tercerizan el transporte local y solo un entrevistado manifestó el servicio de agenciamiento de Aduanas.

Categoría 2: Costos operativos ocultos.

De acuerdo con las respuestas brindadas por el segmento dos. El total de entrevistados consideran que no son los adecuados, los costos operativos de importación contenerizada. Por otra parte, en su minoría de los entrevistados menciono la devolución del contenedor.

Según las respuestas de los entrevistado, mencionaron que los costos operativos que le facturan al importador por *default* serian el etiquetado, previo, posicionamiento del contenedor, rotulado y tipo de mercadería. Además, del trámite documentario y la transmisión de Aduana.

Los entrevistados del segmento dos, manifestaron en su mayoría que uno de los costos operativos que no deberían de considerarse es la cuadrilla para un servicio adicional del

contenedor. Por otra parte, indicaron, en su minoría, el retiro del contenedor, manipulación de la carga y el montacargas para la mercadería.

Categoría 3: Uniformidad - Estandarización.

Para el segmento dos no se aplicaron cuestionarios respecto al tema de uniformidad y estandarización.

3.3 Segmento 3: Importadores

Categoría 1: Costos operativos.

Según lo manifestado por los tres representantes de las empresas importadoras, nos indicaron que si tienen conocimiento de los costos operativos que les cobran los depósitos temporales de aduana.

De acuerdo con las respuestas de los entrevistados del segmento tres. Por un lado, un entrevistado manifestó que no conoce la tercerización de servicios y otro entrevistado manifestó conocer la tercerización en el servicio de la manipulación de la carga.

Por otro lado, dos de los entrevistados manifestaron saber que si tercerizan servicios los depósitos temporales de aduanas.

El total de entrevistados del segmento tres, afirmaron saber que, si le cobran los depósitos temporales, de acuerdo con el volumen de carga y solo algunos entrevistados mencionaron conocer que les cobran, de acuerdo con el tiempo de almacenaje de la carga, seguro para la carga y el previo. Asimismo, mencionaron que les cobran de acuerdo con el valor de la mercadería, posicionamiento del contenedor y el desdoble de volante.

Todos los entrevistados del segmento tres afirmaron conocer sobre el servicio extraordinario que brinda el depósito temporal pasado el horario de atención.

Categoría 2: Costos operativos ocultos.

De acuerdo con la pregunta formulada al segmento tres de importadores. El total de entrevistados respondieron que si hay variabilidad en las tarifas que cobran los depósitos temporales de aduana.

Todos los entrevistados consideran que los costos operativos de importación que les cobran no son los adecuados, los costos operativos de importación.

Los entrevistados del segmento tres, en su minoría manifestaron que no debería de considerarse el Visto Bueno, movilización de la carga, desdoble de volante, previo, manipulación de la carga, posicionamiento del contenedor, cuadrilla para un servicio adicional del contenedor y el manipuleo, pero con mayor incidencia respondieron que el movimiento de la carga de almacén a almacén y la tracción no se debe considerar en el depósito temporal.

De acuerdo con la entrevista realizada al segmento tres. Respondieron todos los entrevistados que, si hay costos ocultos y, no reclaman por urgencia en tener la carga.

Categoría 3: Uniformidad - Estandarización.

El segmento tres de entrevistados, mencionaron en su mayoría que no conoce de la uniformización de los costos operativos en los depósitos temporales. Salvo un entrevistado que menciona saber sobre un proyecto para uniformizar los costos.

Según los entrevistados del segmento tres, en su minoría indicaron que no aplica el control de costos. Por otra parte, en su mayoría mencionaron que aplican un margen de cotización por operación.

Del total de entrevistados del segmento tres, la mayoría indico que, si estaría de acuerdo a la estandarización de costos, aunque en su minoría de entrevistados mencionaron que no conoce de la uniformización de los costos.

3.4_Segmento 4: Depósitos Temporales de Aduanas

Categoría 1: Costos operativos

De acuerdo con las respuestas de los entrevistados, nos indicaron con mayor relevancia que la manipulación de la carga es el principal costo operativo que se le cobra al importador.

Por otro lado, los costos con menor relevancia estarían siendo el uso de muelle, uso de área operativa, tracción, movilización de la carga, cuadrilla para un servicio adicional del contenedor y se cobra de acuerdo con el volumen de carga. También, se cobra uso de almacenaje y montacarga para la mercadería.

Conforme a las preguntas que se les realizó a los entrevistados del segmento cuatro, sobre la variabilidad de los costos de un importador a otro, manifestaron con mayor coincidencia los entrevistados, que si hay variabilidad en las tarifas. Igualmente, sucede de acuerdo con el volumen de carga, servicio extraordinario y congestión portuaria. También, coincidieron de acuerdo con el tipo de cliente y tipo de mercadería.

De acuerdo con la entrevista realizada al segmento cuatro para saber si tercerizan algún servicio. Indicaron algunos que, si tercerizan los servicios, tales como es el transporte local, montacarga para la mercadería, cuadrilla para un servicio adicional del contenedor y la grúa. Sin embargo, todos los entrevistados mencionaron que tercerizan la manipulación de la carga.

De acuerdo con la entrevista que se realizó al segmento cuatro. Todos los entrevistados consideran que son los adecuados, los costos operativos de importación contenerizada.

Categoría 2: Costos operativos ocultos.

De acuerdo con las respuestas brindadas en la entrevista que se realizó al segmento cuatro. Manifestó un entrevistado que uno de los costos operativos que le facturan al importador por *default* es la congestión portuaria. Por otra parte, otro entrevistado indico que no existen costos ocultos.

De acuerdo con las respuestas brindadas del segmento cuatro, mencionan en su totalidad de entrevistados que todos los costos se deben cobrar. También, un entrevistado menciona la movilización de la carga.

Categoría 3: Uniformidad - Estandarización.

Para el segmento tres no se aplicaron cuestionarios respecto al tema de uniformidad y estandarización.

CAPÍTULO 4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En este capítulo se desarrollará en base a los objetivos planteados y los resultados encontrados en cada categoría de preguntas, básicamente discutiremos los resultados encontrados cruzando la información hallada fundamentada en el análisis de campo y el marco teórico, además se evaluará las implicancias de la investigación teóricas y prácticas y si se alcanzó o no los objetivos de la investigación, limitaciones, barreras y brechas que tuvo el estudio.

4.1 Discusión de Resultados:

Para efectuar este punto procederemos a desarrollar la discusión de resultados por categorías, el cual pasamos a describir:

Discusión de resultados de Categoría 1: Costos operativos

Para el segmento 1 de organismos gubernamentales – Sunat, en un momento determinado trataron de intervenir y regular los costos operativos de los depósitos temporales; sin embargo, los depósitos temporales se negaron a ser supervisados por la Aduana en su estructura de costos, aduciendo al libre mercado y que el organismo competente para esta medida es el Indecopi. Adujeron además que la Aduana solo debe limitarse a regular el comercio exterior y no regular los servicios domésticos que cobran los depósitos temporales, dentro del mercado nacional, a pesar de que los depósitos temporales cumplen el rol de zona primaria de Aduanas.

Para la Sunat, según información recopilada por este organismo, si hay variabilidad en las tarifas que cobran los depósitos temporales, un factor que marca la variabilidad es el horario de atención. Mención aparte es el costo de servicio extraordinario, que cobran estos operadores, el cual quedo como un costo emulando al servicio extraordinario que en los años 90 cobraba la Aduana por aquellos servicios fuera del horario de atención normal.

Para el segmento 2, operador logístico, coincidieron los entrevistados que el *previo* es el concepto que facturan a todos los importadores, seguido de la *comisión* por el servicio, de igual forma la *sobrestadía*, que se sucede cuando el importador sobrepasa los días libres que le brinda la línea naviera para retirar el contenedor del depósito temporal. Una mención aparte es el cobro por el tipo de *canal de aduanas*, costo que es facturado al importador cuando Aduanas en forma aleatoria y dependiendo de factores de riesgo de la mercadería e importador somete a *inspección documentaria o aforo físico a la mercancía* importada (canal naranja – canal rojo). En menor proporción los entrevistados indicaron la facturación por *uso de montacargas*, seguido del *posicionamiento de contenedor*, por último, el *embalaje de carga y desembalaje* figuran en mínima proporción en respuesta de los entrevistados.

Además, en este segmento en su totalidad mencionaron que tercerizan los servicios que le ofrecen a los importadores por un tema de agilizar el retiro inmediato de las cargas importadas de sus clientes. Con menor incidencia mencionaron que en algunos casos tercerizan los servicios de transporte local para el retiro de la carga y solo un entrevistado en este segmento indico que terceriza el servicio de agenciamiento de aduanas.

Para el segmento 3, importadores, los entrevistados en su totalidad manifestaron conocer los costos operativos que les cobran los operadores logísticos dentro del cual se encuentran los depósitos temporales de aduanas.

Respecto a si los importadores conocen de la tercerización de servicios por parte de los depósitos temporales de aduanas y operadores logísticos manifestaron que no conocen de la tercerización de servicios, un solo entrevistado manifestó conocer la tercerización en el servicio de manipulación de la carga

El total de entrevistados del segmento 3 afirmaron conocer los costos que le cobran los depósitos temporales de aduanas y este se rige en función al volumen de la carga, solo algunos entrevistados mencionaron conocer que les cobran de acuerdo al tiempo que su carga permanece en el depósito temporal, por el tipo de seguro, por el servicio de previo, de acuerdo al valor FOB de su mercadería, por posicionamiento del contenedor y el desdoble de volante.

Así mismo, todos los entrevistados del segmento 3, afirmaron conocer sobre el servicio extraordinario que cobran los depósitos temporales pasado el horario de atención, el cual aceptan por premura en sacar la mercancía importada.

Para el segmento 4, depósitos temporales, todos los entrevistados coincidieron con mayor relevancia que la *manipulación de la carga* es el principal costo operativo que se le cobra al importador. Los costos con menor relevancia mencionaron que son el *uso de muelle, uso de área operativa, tracción, movilización de la carga, cuadrilla para un servicio adicional del contenedor*. También mencionaron que se cobra los costos operativos de acuerdo al volumen de la carga, uso del almacén y coincidieron en su respuesta con el segmento 2 en el cobro de montacarga para la carga importada.

Respecto a la variabilidad de los costos de un importador a otro, manifestaron con mayor coincidencia los entrevistados, que si hay variabilidad en las tarifas. Igualmente, sucede con el volumen de la carga, servicio extraordinario y congestión portuaria.

Otro punto de coincidencia fue en el cobro por el tipo de cliente y tipo de mercancía importada.

Respecto a la tercerización de los servicios, indicaron que solo algunos servicios tercerizan como el servicio de transporte local, uso de montacarga para la mercadería, cuadrilla para un servicio adicional del contenedor y la grúa. Sin embargo, todos los entrevistados mencionaron que tercerizan la manipulación de la carga.

Para este segmento todos los costos operativos de importación contenerizada que le facturan a los importadores son los adecuados.

Discusión de resultados de Categoría 2: Costos operativos ocultos

Para el segmento 1 de organismos gubernamentales - Sunat, los costos operativos que cobran los depósitos temporales no son los adecuados, estas tarifas son muy elevadas comparadas con el resto de países, a ello se suma el poco desarrollo de la infraestructura logística portuaria que hace difícil retirar los contenedores por el alto congestionamiento en el puerto.

Para este segmento, el costo operativo oculto que no debe cobrarse a los importadores es el servicio de Visto Bueno, ya que no existe un servicio tangible y de diferenciación para el importador, es un mero cobro que se le factura a los importadores por uso y costumbre de los años. No existe un valor agregado para los usuarios por este cobro.

Del mismo modo este segmento manifestó que los importadores no denuncian estos cobros ocultos a razón que en una próxima importación los depósitos temporales toman represalias elevándole los costos y, la premisa de todo importador es tener su carga en el menor tiempo posible, el tener su carga contenerizada retenida en el depósito temporal le significa un incremento en sus costos de importación.

El segmento 2, indica que los costos operativos que se le factura a los importadores no son los adecuados, además indican que el costo de devolución de contenedor no se debe cobrar a los importadores, ya que este concepto de por si está incluido en la tarifa del flete negociado con la línea naviera.

Por otro lado, mencionaron que los costos operativos que le cobran por default al importador son el etiquetado, el previo de la mercadería, posicionamiento del contenedor, rotulado de la mercancía, y por el tipo de mercancía a nacionalizar, adicionalmente el trámite documentario y la transmisión de Aduana.

En este segmento también manifestaron los entrevistados en su mayoría que uno de los costos que no deberían de considerarse es la cuadrilla para un servicio adicional del contenedor, por otro lado, en su minoría manifestaron que el retiro del contenedor es un costo oculto, así como la manipulación de la carga y el uso de montacarga para la mercancía.

El segmento 3 indica en forma conjunta todos los entrevistados que existe mucha variabilidad en el cobro de los costos operativos que le efectúan los depósitos temporales, se suma a esta respuesta que estos costos operativos no son los adecuados de acuerdo al tipo de servicio brindado.

Adicionalmente este segmento indicó mayoritariamente que el costo que no debería cobrarse es el movimiento de la carga de almacén a almacén, de igual forma la tracción que les facturan, que no es más que el servicio de traslado del contenedor del puerto al depósito temporal de aduanas. En una menor proporción contestaron que el

costo del Visto Bueno, movilización de la carga dentro del depósito temporal, desdoble de volante, previo, manipulación de la carga, posicionamiento del contenedor, cuadrilla para un servicio adicional del contenedor y manipuleo son costos muchas veces que ni siquiera le son brindados, sin embargo, le son facturados por cada proceso de importación contenerizada.

En este segmento también contestaron en forma conjunta que, si hay costos ocultos, pero no reclaman a razón que necesitan liberar su carga con urgencia.

En el segmento 4, uno de los entrevistados manifestó que uno de los costos operativos que por defecto le cobran al importador es la congestión portuaria. El otro entrevistado manifestó que en su proceso no existen costos ocultos y que todos los costos operativos que le facturan al importador, estos le son brindados.

También en este segmento todos los entrevistados indicaron que cobran todos los costos operativos en el que incurren en la operatividad de importación y que no existen cobro de costos operativos por default.

Discusión de resultados de Categoría 3: Uniformidad - Estandarización

En el segmento 1, organismos gubernamentales – Sunat, el representante de este organismo manifestó que en su momento Indecopi, les comunicó formalmente que por temas de competencia ellos eran los llamados a fijar si es que las tarifas que cobran los depósitos temporales a los importadores eran acordes con la calidad que brindaban a los consumidores. Con esta comunicación la Sunat se vio limitado en sus acciones de control y regularización de los costos operativos que cobran los depósitos temporales a los importadores.

También en este segmento se aprecia con la respuesta del representante de la Sunat, que este organismo está incentivando la acreditación, como Operador Económico Autorizado de todos los operadores de comercio exterior e inclusive de los importadores y exportadores. Esta acreditación, busca incentivar el no uso de los depósitos temporales, estandarización de los costos operativos y disminución de los costos logísticos, ya que el importador como exportador gozan de beneficios tributarios y de control aduanero diferenciados.

En el segmento 3, importadores, mencionaron en su mayoría que no conocen de alguna ley o proyecto que busca la uniformización o regulación de los costos operativos en los depósitos temporales.

Adicionalmente, los entrevistados en su minoría indicaron que no aplica el control de costos operativos de los depósitos temporales, en su mayoría indicaron que aplican un control de margen de cotización por operación.

4.2 Hallazgos de la investigación.

Una vez que concluimos con las entrevistas programadas, el análisis de los resultados y el marco teórico salen hallazgos partiendo de la data obtenida y analizada partimos a construir una interpretación, que a continuación detallamos:

- La Sunat, por su rol no puede regular los costos operativos que cobran los depósitos temporales, el único organismo que puede hacerlo es el Indecopi. Considerando que los depósitos temporales cumplen el papel de zona primaria aduanera.
- El costo de servicio extraordinario es un costo que cobran los depósitos temporales por uso y costumbre que en su momento la Aduana empezó a cobrar a los usuarios por prestar servicios fuera del horario normal de atención.
- El concepto previo es el costo operativo que con mayor incidencia cobran los operadores logísticos a los importadores, seguido de la comisión por sus servicios, la sobrestadía que ocurre cuando se acaban los días libres que la naviera le otorga como parte del servicio, también el cobro por canal de aduanas, y en menor proporción el uso de montacarga, seguido del posicionamiento del contenedor y por último el embalaje y desembalaje.
- La mayoría de los operadores logísticos tercerizan sus servicios, como el transporte local y el agenciamiento de aduanas.
- Para los importadores entrevistados una tendencia mayoritaria es que conocen todos los costos operativos que les cobran los depósitos temporales, en una minoritaria cantidad conocen que los depósitos temporales tercerizan sus servicios. También indicaron que el costo que les cobran va en función del volumen de su carga, al

tiempo que permanece su carga en el depósito temporal, por el tipo de seguro, de acuerdo al valor FOB de su carga, por posicionamiento de su carga, por desdoble de volante, por el servicio de previo.

- Una mención aparte es el cobro por servicio extraordinario, que como menciona la Sunat es un costo que emularon los depósitos temporales por aquel cobro que en los años 90 la aduana cobraba a los importadores por servicios que prestaban fuera del horario normal de atención. Los importadores aceptan este cobro por la premura en tener su carga liberada.
- La manipulación de la carga es el principal costo que le facturan los depósitos temporales a todos los importadores, los costos con menor relevancia son el uso de muelle, uso de área operativa, tracción, movilización de la carga, cuadrilla, montacarga.
- Si existe variabilidad de los costos operativos que le cobran a los importadores, este va de acuerdo a tipo de cliente y tipo de mercancía importada.
- Si tercerizan los servicios los depósitos temporales como el transporte local, uso de montacarga, cuadrilla, manipulación de la carga.
- Los costos operativos que cobran los depósitos temporales, para la Sunat no son los adecuados, estas tarifas son muy elevadas comparadas con el resto de países, a ello se suma el poco desarrollo de la infraestructura portuaria que hace difícil el retiro de los contenedores por el alto congestionamiento del puerto.
- Para la Sunat el costo operativo que no se le debe cobrar a los importadores es el Visto Bueno.
- Para los operadores logísticos el cobro de la devolución de contenedor es un costo que no se le debe cobrar a los importadores.
- Para los importadores los costos operativos que le cobran los depósitos temporales no son los adecuados de acuerdo al tipo de servicio brindado.
- Para los importadores el costo que no se le debe cobrar es el movimiento de la carga de un almacén a otro, la tracción de la carga, Visto Bueno, movilización de la carga dentro del depósito temporal, desdoble de volante, previo, manipulación de la carga, posicionamiento del contenedor, cuadrilla, manipulación de la carga.

- Para los importadores hay muchos costos ocultos y que no le son brindados por los depósitos temporales pero que no protestan a razón que necesitan sacar su mercancía en el menor tiempo posible.
- Para los depósitos temporales un costo que por defecto les cobran a los importadores es la congestión portuaria.
- El Indecopi comunicó formalmente a la Sunat, que ellos eran los llamados a fijar si es que las tarifas que cobran los depósitos temporales a los importadores eran acordes con la calidad que brindaban a los consumidores, con esta comunicación la Sunat se vio limitado en su ánimo de controlar y regularizar los costos operativos que cobran los depósitos temporales a los importadores.
- La Sunat para contrarrestar el cobro indebido de los depósitos temporales en sus costos operativos, está incentivando la acreditación del Operador Económico Autorizado, acreditación que brinda muchos beneficios tributarios y de control aduanero diferenciados.

4.3 Barreras de la investigación.

Después de haber realizado la investigación se llega a esta parte de la investigación donde describiremos algunas limitantes que fueron obstáculos para el estudio, pero que no lograron dejar de cumplir con los objetivos planteados.

La primera barrera que se enfrentó fue la poca disposición de los entrevistados, logramos contactar a distintas personalidades del entorno gubernamental y privado.

El segmento 1 generó mayor dificultad, ya que fue difícil concretar entrevistas y se tuvieron que reprogramar mucha de ellas, inclusive nos dieron fechas y hora de entrevistas pero que al final se cancelaron y/o el contacto ya no respondía a nuestras llamadas telefónicas.

La cantidad de muestra proyectada era 12 entrevistados y sólo se logró hacer 09 entrevistas, pero esta barrera no impidió que se logre recoger los datos necesarios para realizar el análisis y responder a los objetivos planteados en nuestra investigación.

En el sector de importadores muchos mencionaron que no pueden darnos entrevistas por temor a las represalias que sus respuestas pueden con llevar en el desempeño diario de sus importaciones.

4.4 Brechas de la investigación.

Las brechas no fueron un impedimento en esta investigación, ya que a pesar de que no se lograron las entrevistas planeadas se cumplió con el objetivo y se alcanzó realizar el análisis de la investigación, por otro lado, tres de las entrevistas fueron atendidas por llamada telefónica, no generando una brecha para el estudio realizado.

CONCLUSIONES

El propósito de esta investigación nació del problema planteado a estudiar, a partir de esto surgió la pregunta de nuestra investigación ¿Cuáles son los factores que ha determinado el incremento de los costos operativos en los depósitos temporales para la carga general marítima contenerizada de importación en el Callao? la hipótesis inicial planteada era el cambio en los costos operativos de los depósitos temporales en el Callao lo cual ha ido afectando en el costo final de su mercancía general importada contenerizada por vía marítima. Si bien es cierto que existen costos fijos e impuestos que deberá asumir el dueño por ingresar su carga, cabe mencionar, que no existe uniformidad en el cobro de los costos operativos en los depósitos temporales del Callao, con los resultados obtenidos después de realizada la investigación, se valida la hipótesis en su totalidad:

1. Se concluye que hay mucha variabilidad en el cobro de los costos operativos que cobran los depósitos temporales a los importadores de carga contenerizada por parte de los depósitos temporales, esta variabilidad fluctúa por el tipo de cliente, por el volumen de carga que maneja el importador y en algunos casos por el monto del valor FOB importado. Esta variabilidad afecta en mayor proporción a aquellos importadores que por el tipo de operación que realizan manejan una o dos importaciones al mes versus aquellos importadores que manejan de 100 a más operaciones de importaciones por mes.
2. Los importadores conocen todos los costos operativos que le cobran los depósitos temporales, sin embargo, se ven imposibilitados de efectuar un reclamo a razón que todos necesitan su carga contenerizada libre con urgencia para poder cumplir con sus clientes y por temor a las represalias que los depósitos temporales pueden tomar en sus futuras importaciones. Del mismo modo sucede con los costos operativos que le cobran los agentes de carga y los agentes de aduana.
3. Todos los depósitos temporales tercerizan los servicios que le ofrecen a los importadores, con mayor incidencia el transporte interno y el manipuleo de la

carga, este hecho de tercerizar los servicios no les permite tener control sobre los costos ya que este está determinado por la oferta y demanda, costo que en su totalidad le es trasladado al importador.

4. La atención fuera del horario de atención en los depósitos temporales es una mala costumbre que estos operadores emularon de la Sunat, que en los años 90 cobraban por atender despachos de aduanas fuera del horario normal de atención. Mala costumbre de cobro que persiste hasta la actualidad en los depósitos temporales, más considerando que los importadores pagan sin protestar por la necesidad de contar con su carga contenerizada en el más breve plazo.
5. Respecto a los costos ocultos, existe mucha variabilidad en todos los operadores logísticos, en su mayoría tanto del organismo gubernamental como de la parte privada concluyen que el costo del Visto Bueno es un cobro que quedó por uso y costumbre que en su momento la Sunat implementó para asegurar que todos los documentos se encontraban debidamente validados y que no existía ningún pendiente de parte del importador para el retiro de su mercancía, de igual forma el cobro de las horas extraordinarias es una vieja costumbre de cobro también emulada de la aduana de los años 90 y que persiste hasta la fecha en los depósitos temporales. Punto aparte es la tracción de la carga, el cobro por el movimiento de un almacén a otro, devolución de contenedor, retiro de contenedor, movilización de la carga dentro del depósito temporal, desdoble de volante, posicionamiento del contenedor, manipulación de la carga. Todos estos cobros son parte de la operatividad propia del depósito temporal; sin embargo, le son facturados independientemente y muchas veces por defecto al importador de carga contenerizada. La congestión portuaria reconoce los depósitos temporales que, si o si les facturan a todos los importadores, por la alta demanda de carga por retirar del puerto, costo en el que incurren pero que le son trasladados directamente al importador.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que el sector gubernamental a través del Indecopi establezca un plan de trabajo con los depósitos temporales para sincerar los costos operativos que les cobran a los importadores y acabar con esta acción el alto temor que existe de parte de los importadores a quejarse por todos aquellos ocultos que le son cobrados y que tienen que pagar por urgencia en tener su carga importada y por evitarse represalias en una próxima importación. Esta acción nos permitirá disminuir los costos logísticos y por ende nos permitirá ser más competitivos versus el resto de países de la región.
- Incrementar a todo nivel la acreditación del Operador Económico Autorizado (OEA), que es un mecanismo que la Sunat está otorgando a los importadores y a todos los operadores logísticos para lograr una mayor competitividad, con esta acción el importador puede usar su almacén como zona primaria previo cumplimiento de requisitos establecidos por la Sunat. Adicionalmente los beneficios tributarios y de facilidad en el control aduanero que se le brinda a un OEA, brindan una mayor ventaja competitiva.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Reconocimiento Previo: Es la facultad que tiene el dueño o consignatario, para realizar en presencia del depositario la contratación y verificación de la situación o la condición de la carga sin la intervención de la autoridad aduanera. (Sunat, 2018)

Operador Económico Autorizado (OEA): Consiste en un programa voluntario de certificación a nivel mundial entre los miembros de la OMA y la comunidad que se dedica al comercio internacional. Asimismo, el objetivo de esta norma es el trabajo conjunto con el sector privado en la búsqueda del fortalecimiento de la seguridad y minimizar los riesgos en la cadena logística. (Sunat, 2017)

En el Perú se inició su primer acercamiento con el Operador Económico Autorizado, con la cesión de la nueva Ley General de Aduanas, que fue aprobada por el Decreto Legislativo 1053 publicado el 27 de junio de 2008. Es por ello, que esta norma legal, se incluye por primera vez el término. "*Operador Económico Autorizado*".

En ese sentido, un Operador económico Autorizado (OEA) es un operador de comercio exterior certificado por la Sunat, luego de haber demostrado que es un asociado confiable que garantiza la seguridad de la cadena logística. (Prom Perú, 2016)

Sobreestadía: Es el cobro de la línea naviera hacia el importador por el uso del contenedor cuando este supera los días libres otorgados para la devolución al depósito autorizado.

Embalaje para la carga: Es la protección que se realiza a las mercaderías durante la operación de transporte y manejo para su exportación, para que llegue a manos del cliente final sin problemas o dañado. (Municipalidad de General Pueyrredon, 2018)

Posicionamiento del Contenedor: El posicionamiento del contenedor muestra el estado de la carga para una inspección.

Visto Bueno o Tramite Documentario: Es el cobro que realiza el agente naviero o agente marítimo por la validación de los pagos de flete (Pre-pagado o Pagado en destino). Además, de los servicios documentarios como la emisión del documento.

También, con el pago realizado se cobran los posibles cargos que haya generado la carga en el tránsito hacia territorio nacional. Asimismo, cabe mencionar que estos cargos varían de acuerdo a la línea naviera con que se haya realizado el transporte marítimo.

Por otra parte, en este trámite se confirma hacia que almacén se devolverá el contenedor.

Comisión de Agente: La comisión del agente es proporcional al valor de Aduanas de la mercancía (CIF regularmente).

Desembalaje para la carga: Es la acción de desembalar, desbaratar, deshacer y desmontar el embalaje, la envoltura, empaque, y sacar la protección o forro de una mercancía o carga.

Canal de DAM: El canal de DAM varía según lo siguiente:

- De salir Canal Verde, se realiza las gestiones correspondientes para acercarse al depósito portuario o exportuario en el cual se tendría que pagar el servicio del almacén y se coordina el retiro del contenedor.
- De salir Canal Naranja, se tiene que preparar los documentos para presentarlos a la Aduanas y una vez que sea verificado sin alguna observación, se procede a realizar los trámites para el retiro del contenedor en el almacén.
- De salir Canal Rojo, se tendrá que coordinar con el Especialista de Aduanas y el almacén para que realice la movilización de la carga para que puedan realizar el aforo. Asimismo, se tiene que contar con servicio de movilización de contenedor o carga y la cuadrilla o montacarga si es que la operación lo necesita. A fin de poder revisar la mercancía correctamente. Luego de este proceso se obtiene el levante de aduanas y se coordinara con el almacén para el retiro de la carga.

Tipo de Mercadería: Las mercaderías pueden ser general, líquida, refrigerada, granel o peligrosa.

Tipo de Contenedor: Existen 12 tipos de contenedores los cuales son los siguiente (Grupo MoldTrans, 2018):

- Contenedor Estándar 20'
- Contenedor Estándar 40'
- Contenedor Estándar 40' High Cube
- Contenedor Refrigerado 20'
- Contenedor Refrigerado 40'
- Contenedor Refrigerado 40' High Cube
- Contenedor Abierto 20' Open Top
- Contenedor Abierto 40' Open Top
- Contenedor Abierto 20' Flat Rack
- Contenedor Abierto 40' Flat Rack
- Contenedor Plegable 20' Flat Rack
- Contenedor Plegable 40' Flat Rack

Línea Naviera: Son el medio más común de transporte que se conoce para la importación o exportación, ya que son las encargadas de realizar el traslado de las mercancías de un país determinado al otro país, por lo que a este servicio de transporte se le conoce como Flete Marítimo.

Servicio Extraordinario: El servicio extraordinario se realiza y se cobra cuando se brinda un servicio en el depósito temporal pasado el horario de atención que tiene establecido. Asimismo, cobran este servicio extraordinario cuando brindan atención un día feriado.

Devolución de Contenedor: La devolución del contenedor se realiza una vez concluida todas las gestiones aduaneras junto con la descarga de la mercancía en el almacén del importador. Asimismo, se devuelve el contenedor en el almacén que indican al momento de tramitar el Visto Bueno. Cabe indicar que hay un cobro por parte del almacén al momento de recibir el contenedor vacío, el cual varía de acuerdo a la línea naviera que transporta el contenedor.

Etiquetado: Es la acción que consiste en colocar una etiqueta a un producto. Esta etiqueta es una señal, marca, rotulo que se adhiere a un objeto para su identificación, clasificación o valoración. La etiqueta es adhesiva y se encuentra en el envase, la envoltura o el producto.

Rotulado de Mercadería: El rotulado está en los embalajes, contiene el nombre del fabricante y lote.

Transmisión de Aduanas: El agente de aduana es el responsable de transmitir a la CAE la Declaración Aduanera Única DAU-e. También, la información correspondiente a los documentos de acompañamiento, que sería bajo el formato nacional DAUDAT.

Cuadrilla: La cuadrilla es el servicio que brindan cuatro personas y se encargan de descargar la mercancía del contenedor en el local del importador.

Retiro del Contenedor: Es cuando el transportista del depósito o del agente de aduana se acerca al depósito temporal a realizar el retiro del contenedor para que sea llevado al almacén del importador.

Manipulación de la Carga: Es la acción u operación de transporte o sujeción de una carga por parte de uno o varios trabajadores, como el levantamiento, la colocación, el empuje, la tracción o el desplazamiento. (Gobierno de España, 2018)

Desdoble de volante: Servicio de separación o división de la cantidad de bultos recibidos a solicitud del importador o agente de aduanas. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2018)

Tracción: Es el acto y la consecuencia de tirar de una cosa, carga, contenedor con el objetivo de desplazarla o de conseguir que se mueva de un punto mediante el uso de una unidad vehicular debidamente acondicionada para cumplir tal fin. (Definicion.de, 2018)

Uso de Muelle: El uso del muelle es la utilización de la infraestructura del recinto portuario, para cargar o descargar la mercancía o como también para realizar otras actividades.

Montacarga: El montacarga se utiliza dependiendo del tipo de mercadería que se encuentra dentro del contenedor para el respectivo manipuleo.

Volumen de Carga: Se refiere al volumen de los objetos o de la carga, y se entiende como el volumen calculado a partir de las dimensiones máximas (largo x ancho x alto) de un objeto, ya sea regular o irregular. (Revista Énfasis, 2010)

Congestión Portuaria: Es la llegada en forma simultánea de un excesivo número de barcos de carga que demandan el uso de la infraestructura de un puerto, generando colas a la espera que los barcos que están en proceso de descarga culminen este proceso y abandonen el recinto portuario.

Grúa: Es la máquina compuesta de un brazo mecánico montado sobre un eje vertical giratorio, con una o varias poleas, estas sirven para elevar pesos y trasladarlos de un punto a otro, dentro del círculo que el brazo describe o del movimiento que pueda tener la grúa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Autoridad Portuaria Nacional (2018). *Estadísticas portuarias 2017*. Recuperado de <https://www.apn.gob.pe/site/files/URRI34534534583945898934857345/boletinEstadistico2017100518.pdf> [Consulta: 20 de mayo de 2018].

Benex S.C.R.L. (2017). *Legislación Aduanera -edición 2017*. Perú: Benex S.C.R.L. Definición de Héctor Villegas; *Curso de Finanzas, Derecho Tributario y Financiero*. Tomo I - Buenos Aires.

El Comercio. (23 de febrero de 2018). Exportadores pagan desde US\$ 300 en exceso por contenedor. *El Comercio*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/economía/peru/exportadores> pagan US\$ 300 en exceso contenedor noticia 496922 [Consulta: 30 de marzo de 2018].

Faga, H & Ramos, M (2006) *Cómo conocer y manejar sus costos para tomar decisiones rentables*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books> hl=es&lr=lang_es&id=9EoUE4ZbhG0C&oi=fnd&pg=PA5&dq=definici%C3%B3n+de+costos+operativos&ots=XfgbVD3qiY&sig=TaPR4iLbzFdOTiAaCwQgR51NrQ0#v=onepage&q=definici%C3%B3n%20de%20costos%20operativos&f=false [Consulta: 30 de enero de 2018].

Freire, J & Gonzáles, F (s.f.) *Economía del transporte marítimo*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books> hl=es&lr=lang_es&id=SfSOaU_CSrkC&oi=fnd&pg=PA9&dq=definici%C3%B3n+de+transporte+mar%C3%ADtimo&ots=eu6uienX_&sig=udbwn6RTQ27ZmHSchzGU5YnrBSc#v=onepage&q=transporte%20mar%C3%ADtimo&f=false [Consulta: 10 de febrero de 2018].

Lerma, A. & Márquez, E. (2010). *Comercio y Marketing internacional*. 4ta ed. México, D.F: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.

MEF (2018). Conceptos básicos. Recuperado de <https://www.mef.gob.pe/es/tributos-sp-30710/24-conceptos-basicos/65-inversion-declarada-viable-para-todos-los-niveles-de-gobierno-2004-2010> [Consulta: 27 de enero de 2018].

MEF (2018). *Economía Internacional - política arancelaria - definiciones*. Recuperado de <https://www.mef.gob.pe/es/economía-internacional/política-arancelaria/definiciones> [Consulta: 27 de enero de 2018].

Montenegro, JC (2013). Control de calidad en el proceso de calificación de expedientes y su incidencia en los costos operativos del otorgamiento de pensión de jubilación decreto ley 19990. Recuperado de http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/651/3/montenegro_jc.pdf [Consulta: 01 de febrero de 2018]

Montori, A, Escribano, C & Martínez, J (2015). *Manual del transporte marítimo*. Recuperado de https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=lang_es&id=9v9EDQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA102&dq=definici%C3%B3n+de+transporte+mar%C3%ADtimo&ots=3OsYRQ9gDS&sig=m4TNIKcXgb5GUErZvF_ORzLYFK0#v=onepage&q=transporte%20mar%C3%ADtimo&f=false [Consulta: 05 de febrero de 2018].

Orozco, J (s.f.) *La contabilidad de costos*. Recuperado de http://jotvirtual.ucoz.es/COSTOS/LA_CONTABILIDAD_DE_COSTOS.pdf SA Torres - 1996 - jotvirtual.ucoz.es [Consulta: 28 de enero de 2018].

Prom Perú (2016). *Manual de Operador Económico Autorizado (OEA)*. Recuperado de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/329946932radE4BAD.pdf> [Consulta: 17 de marzo de 2018].

Real Academia Española (octubre 2014). *Diccionario de la lengua española*. Recuperado de <http://dle.rae.es/?id=L5Tppza> [Consulta: 23 de enero de 2018].

Ruiz, JG & Montoya RSO (2009) *Contabilidad de Costos*. Recuperado de https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/44365487/Contabilidad_de_Costos

_Ingenieria_2015.pdfAWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1518156628&Signature=XPjjHGa4TYsesJx20P2UmssxV1o%3D&response_content_disposition=inline%3B%20filename%3DContabilidad_de_Costos_Material_basico_p.pdf [Consulta: 01 de febrero de 2018]

SIICEX (2008). *Glosario de términos de comercio exterior*. Recuperado de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp> scriptdo=cc_glosario&pLetra=I&_portletid_=SGlosario&_page_=155.00000 [Consulta: 24 de enero de 2018].

Sunat (2016). *Orientación Aduanera, Importación*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacion/> [Consulta: 24 de enero de 2018].

Sunat((23 de mayo de 2017) Sunat - OEA. [Archivo de video]. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?time_continue=13&v=mHA3zQXg0Ik [Consulta: 01 de marzo de 2018].

Sunat(2018). *Glosario de términos*. Recuperado de <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/glosario/glosarioA-Z.htm#T>. [Consulta: 15 de febrero de 2018].

Sunat(2018). *Normas Legales*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.ht>. [Consulta: 02 de febrero de 2018].

Texto Único Ordenado del Código Tributario aprobado por el Decreto Supremo N° 135-99-EF

ANEXOS

Anexo 1

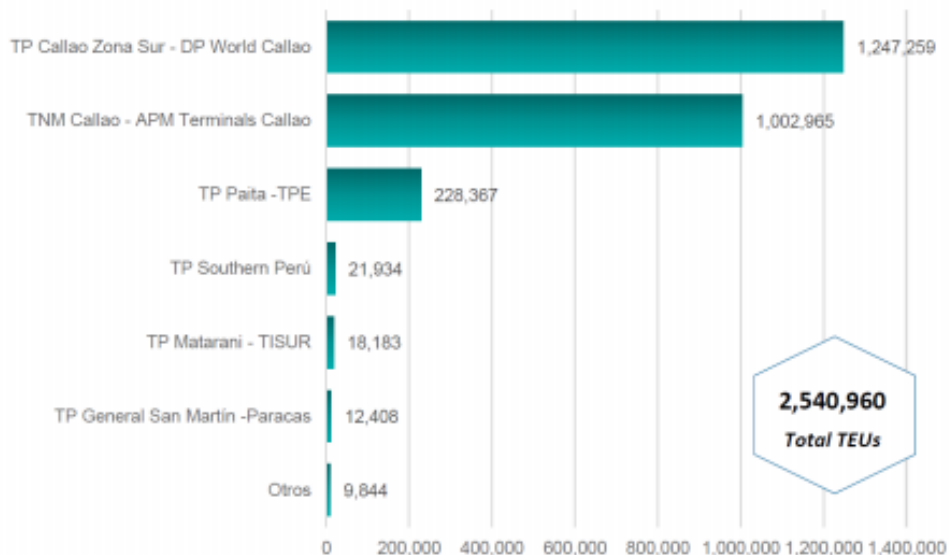
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES A NIVEL NACIONAL 2010 - 2017 (EN TEUS)



Fuente: Terminales Portuarios de Uso Público y Privado
Elaborado por: Área de Estadísticas - APN

Anexo 2

TERMINALES PORTUARIOS CON MAYOR MOVIMIENTO DE CONTENEDORES AÑO 2017 (EN TEUS)



Fuente: Terminales Portuarios de Uso Público y Privado
Elaborado por: Área de Estadísticas - APN

Anexo 3

Cuestionario 1: Segmento 1

- 1.- ¿La Sunat tiene identificado, como ente de control y facilitador del comercio exterior, los costos operativos que deben cobrar o cobran tanto los agentes de carga, aduanas y depósitos temporales?
2. ¿Es de conocimiento de la Sunat que los costos operativos en los depósitos temporales varían de acuerdo con el horario de atención?
3. ¿Considera que los costos operativos de importación contenerizada son los adecuados? ¿Por qué?
4. ¿Cuáles son los costos operativos que no deberían de considerarse en el depósito temporal?
5. ¿Es de conocimiento de la Sunat que hay cobro de costos operativos ocultos que son facturados al importador, pero no le son brindados en su operación de comercio exterior?
6. ¿Estarías de acuerdo que los costos operativos en los depósitos temporales sean uniforme y estandarizado?
7. ¿Existe algún proyecto o iniciativa que busca incentivar el no uso de los depósitos temporales por parte de los importadores y así disminuir sus costos de importación de cara a mejorar la competitividad del país?

Cuestionario 2: Segmento 2

1. ¿Cuáles son los costos operativos que le cobran al importador como Operador Logístico?
2. ¿Estos costos varían de un importador a otro? ¿Es uniforme? ¿Qué factores usan para determinar la variabilidad en el cobro de los costos operativos? ¿varían estos precios de acuerdo con el horario de atención o volumen de carga?
3. ¿Tercerizan algún servicio? ¿Cuál es la motivación u objetivo de tercerizar los servicios?
4. ¿Considera que los costos operativos de importación contenerizada son los adecuados? ¿Por qué?
5. ¿Qué costos operativos le facturan al importador por default y no necesariamente le son brindados?
6. ¿Cuáles son los costos operativos que no deberían de considerarse en el depósito temporal?

Cuestionario 3: Segmento 3

1. ¿Conoce Ud. los costos operativos que le cobran los agentes de carga, agentes de aduanas y en los depósitos temporales?
2. ¿Sabe Ud. sobre la tercerización de los servicios por parte del operador logístico y del depósito temporal?
3. ¿Sabe que los depósitos temporales le cobran de acuerdo con el volumen de carga?
4. ¿Tiene conocimiento que pasado el horario de atención los costos operativos en el depósito temporal se incrementan?
5. ¿Ha detectado que hay variabilidad en las tarifas que le cobran los agentes de carga, agentes de aduanas y depósitos temporales? ¿Como procede en los casos detectados?

6. ¿Considera que los costos operativos de importación contenerizada son los adecuados?
7. ¿Cuáles son los costos operativos que no deberían de considerarse en el depósito temporal?
8. ¿Es de su conocimiento que hay cobro de costos operativos ocultos que le son facturados, pero no le son brindados en su operación de comercio exterior?
9. ¿Conoce de algún proyecto o iniciativa no gubernamental que busca uniformizar los costos operativos de los depósitos temporales?
10. ¿Qué tipos de control aplica a sus importaciones para tener una estandarización en sus costos operativos con los depósitos temporales?
11. ¿Estaría de acuerdo en que los costos operativos en los depósitos temporales sean uniforme y estandarizado?

Cuestionario 4: Segmento 4

1. ¿Cuáles son los costos operativos que le cobran al importador?
2. ¿Estos costos varían de un importador a otro? ¿Es uniforme? ¿Qué factores usan para determinar la variabilidad en el cobro de los costos operativos? ¿varían estos precios de acuerdo con el horario de atención?
3. ¿Tercerizan algún servicio? ¿Cuál es la motivación de tercerizar los servicios?
4. ¿Considera que los costos operativos de importación contenerizada son los adecuados? ¿Por qué?
5. ¿Qué costos operativos le facturan al importador por default y no necesariamente le son brindados?
6. ¿Cuáles son los costos operativos que no deberían de considerarse en el depósito temporal?