



Universidad
Tecnológica
del Perú

Facultad de Administración y Negocios

Administración de Negocios
Internacionales

Tesis:

“Costo de los Servicios Portuarios y su Impacto
en las Exportaciones de la Región Lima
Despachadas en el Terminal Portuario DPO
World Callao en el 2018”

Yahir Gean Marco Castillo Torbalay
Janeth Guadalupe Zuta

Para optar el Título Profesional de Licenciado
en Administración de Negocios
Internacionales

Asesor: Ing. Manuel Enrique Peña Pasco

Lima – Perú
2020

DEDICATORIA

La presente tesis la dedicamos a nuestros familiares, amigos y profesores que nos dieron su consejo y la fuerza para culminar nuestra carrera y ser mejores personas.

AGRADECIMIENTO

Principalmente a Dios, por darnos salud y permitir alcanzar esta meta, nuestra tesis.

A nuestros padres y familiares que nos animaron a continuar a pesar de las circunstancias.

A nuestros profesores por impulsarnos a ser parte del cambio y nos compartieron su experiencia profesional para que esta investigación se concluya.

Agradecer especialmente a todas las personas por sus aportes y conocimientos, apoyo y confianza en nuestro trabajo.

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo dar a conocer la importancia de los costos de servicios portuarios e identificar aquellos costos innecesarios o evitables en las exportaciones, debido a los limitados, estrictos tiempos definidos y los recursos financieros asignados para completar la investigación, el ámbito de aplicación del estudio se delimita al terminal portuario DP WORLD Callao 2018 para la carga de contenedores.

En este estudio se utilizó el método deductivo, tras un análisis realizado al terminal portuario DP WORLD, hemos podido observar que existen varios tipos de costos de servicios portuarios que se aplican a las exportaciones sin ningún sustento.

El enfoque de esta investigación es cuantitativo, porque se basa en datos numéricos y análisis estadísticos de los costos de los servicios portuarios del terminal portuario DP WORLD.

El nivel de la investigación es descriptivo, consiste en recolectar todos los datos del área que se analizará, con la que podremos formular nuestras encuestas, que nos permitirá conocer con mayor exactitud los costos de los servicios portuarios mediante el diseño transaccional descriptivos.

La metodología desarrollada está basada en encuestas sobre una muestra educada de todas las empresas exportadoras, teniendo una población de 17 empresas exportadoras de la región Lima que abarcan bajo esa modalidad.

El objetivo final es proponer recomendaciones y líneas de acción para evitar los cuellos de botella que estén incrementando los costos a los usuarios

Palabra claves: Costos, Servicios portuarios, Exportación, DP World Callao.

ABSTRACT

This research aims to raise awareness of the importance of port service costs and identify those unnecessary or avoidable costs in exports due to the limited, strict defined times and financial resources allocated to complete the investigation, the scope of application. The study is delimited to the DP WORLD Callao 2018 port terminal for container loading.

In this study the deductive method was used, after an analysis carried out at the port terminal DP WORLD, we have been able to observe that there are several types of port services costs that are applied to exports without any sustenance.

The focus of this research is quantitative, because it is based on numerical data and statistical analysis of the costs of port services of the DP WORLD port terminal.

The level of the investigation is descriptive, it consists of collecting all the data of the area that will be analyzed, with which we will be able to formulate our surveys that will allow us to know with greater accuracy the costs of the port services through the descriptive transactional design.

The methodology developed is based on surveys on an educated sample of all the exporting companies, having a population of 17 exporting companies of the Lima region that are under that modality.

The final objective is to propose recommendations and lines of action to avoid bottlenecks that are increasing costs to users.

Keywords: Costs, Port services, Exportation, DP World Callao.

INDICE DEL CONTENIDO

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
RESUMEN.....	4
ABSTRACT	5
INTRODUCCIÓN	11
TEMA Y TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN.....	14
1.1. TEMA:	14
1.2. TÍTULO:	14
2. OBJETIVOS	14
2.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA	14
2.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
2.3. FORMULACIÓN DE LOS PROBLEMAS	20
2.3.1. PROBLEMA PRINCIPAL	20
2.3.2. PROBLEMA SECUNDARIO	20
2.4. OBJETIVO PRINCIPAL	20
2.5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
3. FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA	21
3.1. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	22
3.2. DELIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN	22
3.3. LIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	23
3.4. VIABILIDAD O FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	24
4. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO	24
4.1. MARCO TEÓRICO	24
4.1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION	24
4.1.1.1. ANTECEDENTES NACIONALES	24
4.1.1.2. ANTECEDENTES INTERNACIONALES	26
4.1.1.3. BASES TEÓRICAS	28
4.1.1.3.1. Costos de los Servicios Portuarios	28
4.1.1.3.2. Ley del Sistema Portuario Nacional – ley 27943	28
4.1.1.3.3. Plan Nacional de Desarrollo Portuario – PNDP.....	28
4.1.1.3.4. Costo de Transporte	28
4.1.1.3.5. Estructura Orgánica de la Autoridad Portuaria Nacional	29
4.1.1.3.6. Tarifario - DP WORLD CALLAO	29
4.1.1.3.7. Alcance de los costos logísticos portuarios	30

4.1.1.3.8.	Clasificación de Zonas del Puerto	31
4.1.1.3.9.	Exportación	31
4.1.1.3.10.	Tramitación Del Régimen	35
4.1.1.3.11.	Regímenes Aduaneros de Exportación	35
4.1.1.3.12.	Clasificación.....	35
4.1.1.3.13.	Ventajas y Desventajas De La Exportación	36
4.1.1.3.14.	Drawback	37
4.1.1.3.15.	Tratado de Libre Comercio (TLC)	39
4.1.1.4.	HIPÓTESIS PRINCIPAL	43
4.1.1.5.	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	43
4.1.1.6.	DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES	44
4.1.1.6.1.	Definición Conceptual	44
4.1.1.6.2.	Definición Operacional	45
4.1.1.7.	GLOSARIO DE TÉRMINOS	46
4.2.	METODOLOGÍA	52
4.2.1.	MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	52
4.2.2.	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	52
4.2.3.	NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN	52
4.2.4.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	53
4.2.5.	POBLACIÓN	53
4.2.6.	MUESTRA	54
4.2.7.	UNIDAD DE ANÁLISIS	55
4.2.8.	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	55
4.2.9.	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	56
4.2.10.	INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	56
5.	PLAN DE ACTIVIDADES Y CALENDARIO	56
5.1.	ASPECTOS ADMINISTRATIVOS	56
6.	INDICADOR DE LOGRO DE LOS OBJETIVOS	57
6.1.	PRUEBA DE HIPÓTESIS.....	58
7.	CONCLUSIONES	70
8.	RECOMENDACIONES	72
9.	BIBLIOGRAFÍA	74
		77
ANEXO 01:	MATRIZ DE CONSISTENCIA	77
ANEXO 02:	TARIFARIO DE CONTENEDORES DP WORLD CALLAO	78
ANEXO 03:	TARIFARIO SERVICIO DP WORLD CALLAO	83

ANEXO 04: TARIFARIO ABREVIADO DE SERVICIO ESTANDAR	87
ANEXO 05: TARIFARIO ABREVIADO DE CARGA PELIGROSA DP WORLD CALLAO	88
ANEXO 06: LISTA DE EMPRESAS EXPORTADORAS.....	89
ANEXO 07: FORMULARIO DE ENCUESTAS	90
ANEXO 08: ENTREVISTA AGENCIA DE ADUANA TLI.....	94
ANEXO 09: VALIDACIÓN DE JUICIOS EXPERTO.....	97
ANEXO 10. REGLAMENTO Y CONCEPTOS DEL TARIFARIO DP WORLD	118
ANEXO 11. MODELO DE SOLICITUD DE DRAWBACK A PRESENTAR A LA SUNAT.....	136
ANEXO 12. CONTRATO DE CONCESIÓN DP WORLD CALLAO S.R.L.....	143
ANEXO 13. TARIFARIO APM TERMINALS CALLAO S.A.....	144
ANEXO 14. TARIFARIO PUERTO ANTOFAGASTA	145
ANEXO 15. TARIFARIO PUERTO BUENAVENTURA	146

INDICE DE TABLA Y CUADROS

Tabla y cuadro 1. Costos de Depósito Temporal.....	17
Tabla y cuadro 2. Costos de Naviera	18
Tabla y cuadro 3. Costos de Agencia Marítima	18
Tabla y cuadro 4. Exportaciones No tradicionales peruanas y de Lima Metropolitana del 2014 al 2018 (en Millones de dólares – Valor FOB).....	32
Tabla y cuadro 5. Simulación de Exportación en valor FOB.....	33
Tabla y cuadro 6. Cuadro comparativo de ventajas y desventajas de la exportación.....	36
Tabla y cuadro 7. Estructura de la Subpartida Nacional.....	41
Tabla y cuadro 8. Cuadro Comparativo de Costos entre puertos de Perú, Chile y Colombia .	42
Tabla y cuadro 9. Definición conceptual de Variables independiente y dependiente.	44
Tabla y cuadro 10. Definición Operacional de Variables independiente y dependiente.	45
Tabla y cuadro 11. Validación por Juicio de expertos variables Costos de Los Servicios Portuarios y Exportación	58
Tabla y cuadro 12. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Transporte.....	60
Tabla y cuadro 13. Estimación del impacto del transporte en los costos de servicios portuarios en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.....	61
Tabla y cuadro 14. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 12.	61
Tabla y cuadro 15. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Deposito Temporal.....	62
Tabla y cuadro 16. Estimación del impacto del Depósito Temporal en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018	62
Tabla y cuadro 17. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 15.	63
Tabla y cuadro 18. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Zona Portuaria.	63
Tabla y cuadro 19. Estimación del impacto de la Zona Portuaria en los costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018	64
Tabla y cuadro 20. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 18.	64
Tabla y cuadro 21. Distribución de las empresas exportadoras Según su respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Servicio Prestado.	65
Tabla y cuadro 22. Estimación del impacto del Servicio Prestado en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018	65
Tabla y cuadro 23. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 21.	66
Tabla y cuadro 24. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Regímenes Aduaneros.....	66
Tabla y cuadro 25. Estimación del impacto del Régimen Aduanero en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018	67
Tabla y cuadro 26. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 24.	67
Tabla y cuadro 27. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Procesos.....	68

Tabla y cuadro 28. Estimación del impacto de Procesos en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.....	68
Tabla y cuadro 29. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 27.	69

ÍNDICE DE FIGURA E IMÁGENES

Figura e imagen 1. Terminal de contenedores (Muelle Sur).	14
Figura e imagen 2. Terminal portuario DPW Callao.	15
Figura e imagen 3. Estructura Orgánica de la Autoridad Portuaria Nacional	29
Figura e imagen 4. Flujograma de Exportación Definitiva	34

INTRODUCCIÓN

El trabajo de investigación de esta tesis se ha orientado sobre los costos de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones atendidas en el terminal portuario DP World Callao 2018, por lo que cita en varios capítulos información exclusiva de dicho terminal portuario, sin realizar modificación alguna, como por ejemplo, el contenido del tarifario y los conceptos de los servicios, texto que ha sido reconocidos por el OSITRAN y la APN.

El aspecto normativo de DP WORLD Callao se rige bajo la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, en adelante la LSPN, (01-03-2003). La ley establece el modelo y las disposiciones más relevantes con respecto al desarrollo de puertos y servicios portuarios en nuestro país. Basada en esta normativa, el Estado peruano otorgó a DP WORLD CALLAO la concesión portuaria Muelle Sur, incorporando el tarifario de los servicios regulados y no regulados.

DP WORLD Callao subsidiaria de Dubai Port World es una empresa líder en el comercio internacional y una pieza clave en la cadena logística, operando terminales marítimos, brindando servicios relacionados con logística y soluciones tecnológicas, llegando a Perú en el año 2006. Actualmente el muelle tiene 960 metros de largo y una profundidad de 16 metros, cuenta con 8 grúas post-panamax y 1 patio de contenedores de 30 hectáreas, además de 21 grúas de patio, lo cual le da mayor agilidad con relación al manejo de los contenedores, su actividad es almacenar, cargar y descargar contenedores los 365 días el año y las 24 horas del día, haciendo del Callao un lugar líder de la región, ya que es considerado el terminal portuario más importante del Perú, debido a que gran parte de nuestras exportaciones se realizan por este puerto.

Se considera algunos aspectos fundamentales para este análisis:

En el **marco legal e institucional**, la poca o nula coordinación entre las autoridades aduaneras y autoridades portuarias constituye un aspecto muy importante que se debe mejorar, esta situación se origina debido a la incompatibilidad entre la legislación vigente de ambos organismos, en lo que respecta a la determinación del territorio aduanero primario y zona portuaria, el conflicto entre la autoridad, funciones, competencia y responsabilidades en la seguridad del puerto entre la APN y SUNAT.

Sobre el **acceso a los puertos y operaciones**, uno de los múltiples problemas en el terminal portuario del Callao es la alta aglomeración de mercancías, por lo que, el tiempo de espera de los camiones puede llegar a ser entre 12 a 14 horas, además, para el flujo de entrada y salida de camiones no se cuenta con un sistema eficiente que lo regule, por tanto, los operadores portuarios cuentan con un sistema de turno lo cuales no están debidamente coordinados entre sí. En el Callao se realiza la inspección del 15% del total de las mercaderías, creando costos de transacción y de seguridad debido a que los inspectores de aduanas tienen que movilizarse a cada depósito temporal para inspeccionar y la falta de coordinación por parte de los responsables hace que muchas veces los contenedores sean abiertos más de una vez, arriesgando que la carga pueda dañarse o que puedan sembrarse drogas en su interior, viéndose así afectada la seguridad y garantía de la mercadería.

Sobre la **estructura del mercado**, los servicios marítimos en la práctica se encuentran verticalmente integrados existiendo una gran relación entre los agentes marítimos, líneas navieras y los depósitos temporales, mediante los denominados acuerdos de servicios en terminal y los mecanismos de ventanas de atraque. La integración vertical sería un mecanismo eficiente si permitiera reducir los costos a los usuarios finales, sin embargo, en el Perú se está incurriendo en una suerte de prácticas de discriminación de carácter no tributario y prácticas

oscuras de facturación (se facturan actividades que no tienen contraprestación de un servicio específico), afectando a las pequeñas empresas exportadoras las cuales no cuenta con una significativa capacidad de negociación.

Sobre la **governabilidad y transparencia**, dada la compleja estructura de los servicios prestados, ya sea al buque o a la carga, no sería sorprendente que los usuarios de los puertos se quejen de la falta de transparencia que ocurre cuando el consignatario usa operadores marítimos y de carga. Debido a la subcontratación en varios servicios, el exportador no conoce exactamente lo que le están facturando los operadores marítimos y/o de carga, generando así incertidumbre y preocupación.

Sobre la **sociedad civil y protección al consumidor**, hoy día no hay instancia en la cual los exportadores puedan reportar problemas de tarifas, tampoco existen instancias para reportar daños, ni mecanismos para compensar a los dueños de la carga por prácticas de inspecciones invasivas injustificadas o que terminen sin incidencias, pero con daños masivos a la carga.

TEMA Y TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. TEMA:

“Costo de los Servicios Portuarios en el Terminal Portuario DP WORLD CALLAO 2018”

1.2. TITULO:

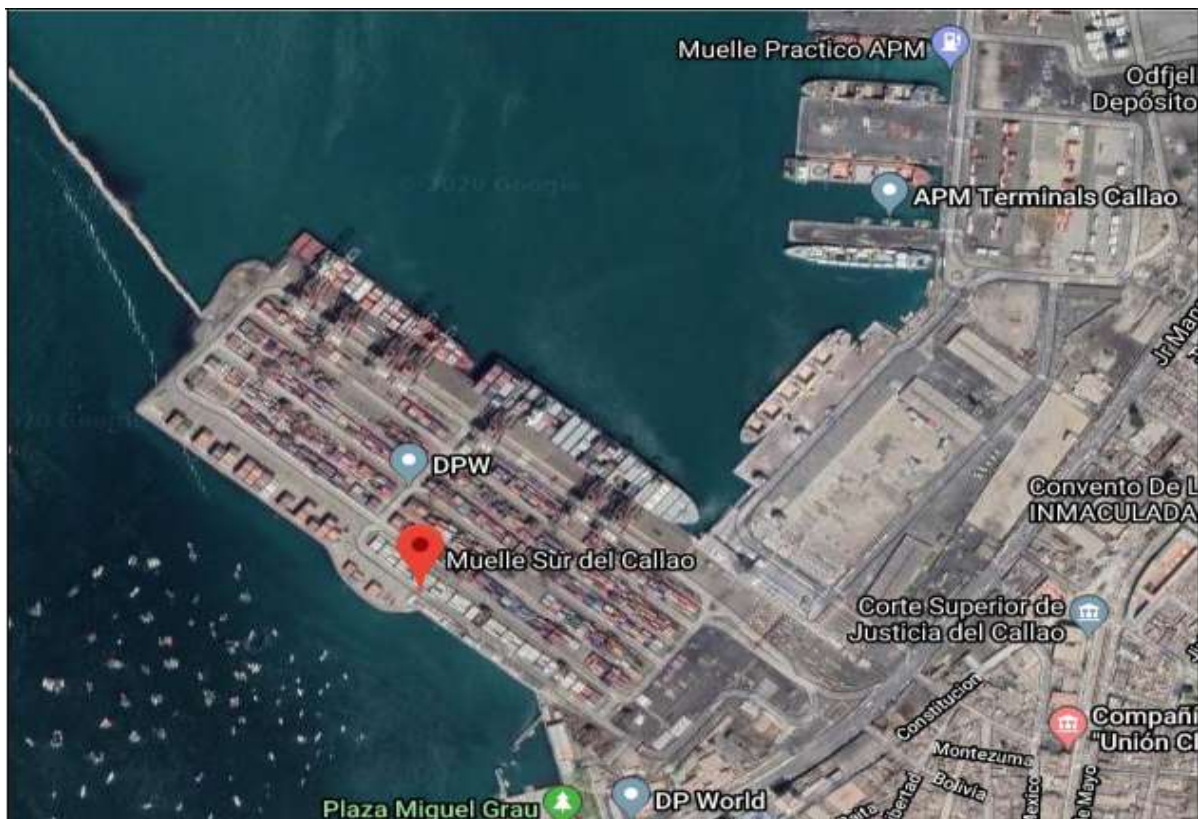
“Costo de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018”

2. OBJETIVOS

2.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

Para los países en general, los puertos desempeñan un elemento clave en su comercio internacional, entre el 75% y el 90% se realiza por la vía marítima.

Figura e imagen 1. Terminal de contenedores (Muelle Sur).



Fuente. Google Maps.

El Callao es un puerto que se halla localizado estratégicamente en las costas del Océano Pacífico, haciendo un lugar atractivo para el comercio internacional, sin embargo, deben contar con sistemas de gestión eficientes, uso de nuevas tecnologías y personal capacitado para elaborar las estrategias necesarias que puedan responder los desafíos y llegar a ser un puerto competitivo frente a los puertos de los países vecinos.

Figura e imagen 2. Terminal portuario DPW Callao.



Fuente. Google imágenes; “<http://news.optimalearning.pe/2018/03/23/dpw-adquirira-neptunia-y-cosmos-a-andina-investment-holding/>”

DP WORLD Callao subsidiaria de Dubai Port World es una empresa líder en el comercio internacional y una pieza clave en la cadena logística, operando terminales marítimos, brindando servicios relacionados con logística y soluciones tecnológicas, llegando a Perú en el año 2006. Actualmente el muelle tiene 960 metros de largo y una profundidad de 16 metros, cuenta con 8 grúas post-panamax y 1 patio de contenedores

de 30 hectáreas, además de 21 grúas de patio, lo cual le da mayor agilidad en la entrega y recepción de contenedores, su actividad es almacenar, cargar y descargar contenedores los 365 días el año y las 24 horas del día, haciendo del Callao un lugar líder de la región, ya que es considerado el terminal portuario más importante del Perú, debido a que gran parte de nuestras exportaciones se realizan por este puerto.

En la presente investigación trataremos sobre los costos de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones atendidas en el terminal portuario DP WORLD CALLAO 2018. La competitividad de las exportaciones peruanas se ve contrarrestada por los altos costos de los servicios logísticos que generan las deficientes operaciones portuarias en el terminal portuario Muelle Sur.

En el Terminal Sur, las líneas navieras que tienen mayor participación de mercado son Hamburgo Sud (21%), Hapag Lloyd (17%), MSC (15%) y Maersk (10%). En promedio el tamaño de las naves que arriban a este terminal es de 3000 TEUs, aunque han llegado a atender naves que superan los 5000 TEUs. Este terminal dispone de un servicio integrado a la carga y a la nave, conocido como servicio estándar e incluido en el contrato de concesión, que consiste en todos los servicios que permiten embarcar (o desembarcar) el contenedor en la nave.

Un 80% del comercio exterior del Perú se despacha a través del puerto del Callao, siendo el sistema logístico más importante del país, en el que agentes de aduanas, agentes de carga, operadores portuarios, almacenes aduaneros y transportistas cumplen un rol trascendental que se traduce en seguridad, tiempo y costos.

2.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Gran parte de las exportaciones peruanas son atendidas vía marítima, siendo los principales punto de salida los terminales portuarios en el Callao, a pesar de la carencia en la infraestructura en áreas no costeras, altos costos logísticos y algunos sobrecostos, las exportaciones han ido incrementando en el transcurso de estos últimos años, debido a la alta demanda en los mercados a nivel mundial, siendo el más beneficiado el sector agrícola gracias a la lista de los principales productos que exporta. Algunos de los sobrecostos que pueden ser evitables son las tarifas por manipulación de carga, inspecciones, gastos administrativos, vistos buenos, movimientos de contenedor vacío, que nadie sabe explicar y que solo queda pagar.

Tabla y cuadro 1. Costos de Depósito Temporal

DEPOSITO TEMPORAL
Almacenaje
Conexión y desconexión de energía
Descarga de Contenedor
Embarque de Contenedor
Gastos Administrativos
Manipuleo (movilización)
Pesaje / repesaje
Tracción
Verificación de temperaturas
Inspección de precintos y daños
Monitoreo y registro
Recepción de reefer
Uso de muelle

Fuente: Elaboración propia

Tabla y cuadro 2. Costos de Naviera

NAVIERA
Remolcaje
Amarre y Desamarre
Uso de amarradero
Practicaje
Recepción y despacho
Inspección sanitaria
Faros y Balizas
Vigilancia
Comisión de agencia
Estiba/Desestiba
Uso de Muelle Containers Vacíos
Uso de Muelle Transbordo
Manipuleo en Transbordo

Fuente: Elaboración propia

Tabla y cuadro 3. Costos de Agencia Marítima

AGENCIA MARITIMA
Nota de Tarja
Documentos
Transmisión SUNAT
Verificación de Precinto
Consolidados
Gestión Administrativa
Gestión Electrónica
Agente de Carga
Agente de Aduanas
Emisión de B/L
Visto Bueno
Gastos Administrativo

Fuente: Elaboración propia

Se busca ampliar la infraestructura portuaria para hacer que exportaciones sean atractivas y mejorar la competitividad del país como uno de los terminales portuarios más importante del Callao, sin embargo, esto no será suficiente si no se solucionan los problemas logísticos comunes que representan los altos costos, que implica la movilización de mercadería por el principal puerto peruano.

En nuestro país el retiro de un contenedor de una nave y conducirlo a un depósito fuera del puerto es tres veces más caro con relación a otros puertos del mundo, además de ello los tiempos que le toma a un transportista con destino al puerto del Callao tarda en promedio 10 horas, tomando en cuenta como ya se ha mencionado que el puerto del Callao traslada cerca del 80% del comercio internacional en Perú. Este gran problema origina pérdida de eficiencia, menor competitividad, altos costos laborales, problemas de seguridad, congestión vehicular, gastos de combustible y alta contaminación.

Lo que se busca es que el Estado y los gobiernos descentralizados tanto regionales como locales, coordine una series de medidas que permitan el aumento de la infraestructura de carreteras destinadas especialmente al transporte de mercancías tanto de exportación como de importación, asimismo fomentar y consolidar las conexiones portuarias aeroportuarias, ferroviaria y de carretera mediante un mayor gasto público y privado, nacional e internacional con el objetivo de disminuir los costos logísticos a beneficio de las empresas del país dedicadas al comercio exterior.

2.3. FORMULACIÓN DE LOS PROBLEMAS

El hecho de que los puertos y las concesiones de sus terminales estén acompañados del crecimiento gradual del comercio exterior en el país, no va a significar que estos terminales se encuentren descongestionados ya que su principal problema constituye: la inseguridad, las carreteras y otras vías de acceso.

En el terminal portuario se encuentran diversos operadores: agentes aduaneros, agentes marítimos, agentes navieros, agentes de carga y descarga, depósitos autorizados, depósitos de contenedores, empresa de avituallamiento.

2.3.1. PROBLEMA PRINCIPAL

- a) ¿Cómo impactan los costos de los servicios portuarios en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018?

2.3.2. PROBLEMA SECUNDARIO

- a) ¿Cómo impactan los costos de los servicios portuarios en el uso del transporte en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD CALLAO en el 2018?
- b) ¿Cómo impactan los costos de los servicios portuarios en el uso del depósito aduanero en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD CALLAO en el 2018?

2.4. OBJETIVO PRINCIPAL

- a) Determinar el impacto de los costos de los servicios portuarios en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018.

2.5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Determinar el impacto de los costos de los servicios portuarios en el uso del transporte en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018.

- b) Determinar el impacto de los costos de los servicios portuarios en el uso del depósito temporal en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018.

3. FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA

Analizaremos los procesos del comercio exterior y las disposiciones gubernamentales nacionales e internacionales que impulsan las exportaciones mediante los diferentes costos de servicios portuarios:

- ✓ Agencia de Aduana.
- ✓ Aforo físico / previo.
- ✓ Provisión de Muelle.
- ✓ Amarre y Desamarre.
- ✓ Transmisión.
- ✓ Movimiento interno de carga.
- ✓ Manipuleo.
- ✓ Carga y Descarga.

3.1. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se realiza con el fin de conocer los costos de los servicios que se realizan en el terminal portuario DP WORLD CALLAO y cómo estos costos han afectado a las exportaciones atendidas en el 2018. Si bien, hoy cuentan con operadores de puertos de clase mundial, los exportadores observan cómo los costos de servicios suben de manera inexplicable cada vez, los problemas pasan por la descoordinación en las inspecciones, la falta de sistemas de control de riesgo, alta congestión vehicular en el terminal portuario del Callao, la inseguridad en los alrededores del puerto, inconvenientes que deben ser resueltos por el sector público.

Muchas empresas han cambiado la forma de operar sus negocios gracias a la globalización y competitividad que ha modificado la naturaleza de la economía, estos cambios están generando la necesidad de las empresas de contar con eficientes sistemas en sus contabilidades de costos.

Resulta necesario que las empresas operadoras en los puertos cuenten también con mecanismo de seguridad, con los cuales regulen con eficiencia el empleo de los recursos económico durante el desarrollo de sus actividades a fin de no perjudicar a las empresas exportadoras o importadoras.

3.2. DELIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

El espacio donde se lleva a cabo la investigación es en la empresa DP WORLD CALLAO, Muelle Sur, terminal de contenedores, ubicado en la Provincia Constitucional del Callao, puerto localizado estratégicamente en la costa centro del Océano Pacífico en América del Sur.

En los terminales portuarios los servicios que se presta a las naves son amarre y desamarre, transmisión, estiba y desestiba, movimiento interno de carga, manipuleo, provisión de muelle y otros servicios.

3.3. LIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

a) Limitaciones de espacio:

El estudio se realizará en el terminal portuario DP WORLD Callao sobre los costos de los servicios logísticos y cuanto afectan a las exportaciones que se atiende por este puerto, por lo que tendremos dificultad para el ingreso puesto que es una entidad privada y el acceso es restringido.

b) Limitaciones de tiempo:

El tiempo es un factor principal para llevar a cabo esta investigación, nosotros como tesisistas por motivos laborales y otros aspectos de carácter general nos encontramos con poco tiempo para poder desarrollar la investigación a profundidad; como visita al puerto, depósito temporal, esto puede dificultar el avance del trabajo a realizar.

c) Limitación económica:

Tendremos que conseguir más recursos económicos para realizar una investigación más profunda y lograr los objetivos propuestos.

d) Limitaciones bibliográficas:

Las limitaciones de antecedentes en investigaciones similares es que, no hay muchos trabajos como modelos pasados lo cual nos obliga a recurrir a otras fuentes para identificar el problema de los costos de los servicios portuarios.

3.4. VIABILIDAD O FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

Si bien es cierto tenemos el acceso restringido a las diferentes instituciones que nos servirán como fuente principal para llevar a cabo la investigación, contamos con personas que laboran en dichos lugares, el cual nos ayudarán brindando información actual de la situación en que se encuentra el deposito temporal, el puerto, transporte de carga, entre otros que agentes que participan en el proceso de exportación.

4. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO

4.1. MARCO TEÓRICO

4.1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION

Procedemos a considerar las investigaciones nacionales e internacionales, más relevantes con relación a nuestro trabajo tesis.

4.1.1.1. ANTECEDENTES NACIONALES

- a) **García, P. (2016)** en su tesis sobre la Gestión del Terminal Portuario de Salaverry da a conocer las zonas de influencia del puerto de Salaverry en el departamento de Lambayeque, San Martín, Cajamarca y Áncash, sobre la carga de contenedores, refrigerado, a granel seco o líquido, lo que fuese necesario para la manipulación, que permitirá tener la proyección de infraestructura adecuada a fin de atender a la carga y a la nave eficientemente. Considerando que en la región norte se están llevando a cabo diversos proyectos, tanto como turísticos y mineros, los puertos marítimos es la puerta de acceso para el ingreso y salida de la carga, así mismo los puertos están accionando con la competitividad y desarrollo del país.

El autor concluye que la gestión actual sobre de la infraestructura portuaria de Salaverry es deficiente, tanto en los servicios a la carga y en los servicios a la

nave, esto se da en las zonas de acceso, atraque, tráfico y almacén, como también en los equipos de reparación, manipulación y mantenimiento de buques. Por lo que se considera que el puerto de Salaverry debe de mejorar los servicios portuarios que ofrece actualmente, esto se puede llegar a lograr mediante el apoyo de la inversión privada y pública.

- b) **Calderón, B., Matthew, M. (2017)** en su tesis de los Sobrecostos Logísticos Portuarios desarrolla el análisis comparativo de los sobrecostos portuarios entre el puerto del Callao (Perú) y de Buenaventura (Colombia), luego del estudio realizado se prueba con resultados cuantitativos y cualitativos, las fortalezas y debilidades de los puertos desde diferentes perspectivas, los costos para la importación tienen una tarifa mejor en el puerto colombiano por lo tanto tiene mayor eficiencia frente al puerto peruano. Por otro lado, el puerto peruano tiene ventaja frente al de Colombia en el desempeño logístico internacional, ya que el servicio de calidad poco a poco va cumpliendo con los estándares internacionales, excepto en la variable de gestión aduanera que paulatinamente se está promoviendo a la mejora.

El Banco Mundial ha desarrollado estudios donde se estipula las deficiencias de cada puerto, así mismo estos deben elaborar planes estratégicos de mejora en los procesos para poder enfrentar problemas de costos y ser competitivos a nivel internacional, deben realizar capacitaciones al personal portuario enfocado en políticas de mejora continua.

- c) **Briones, S. (2009)** en su tesis sobre el Estudio De Pre-Factibilidad sobre la Producción y Exportación de los moluscos desarrolla una investigación sobre la oportunidad comercial de producir y exportar dos tipos de moluscos a España, Considerando que en los últimos años el sector pesquero no tradicional ha incrementado su rango de exportación, siendo más favorable para los moluscos, esto se da gracias al consumo y valorización en los mercados internacionales. Se estudia la factibilidad de la exportación que se realizará por medio de bróker, puesto que ellos conocen el mercado y saben cómo posicionar el producto en lugares estratégicos y de fácil acceso al consumidor final.

4.1.1.2. ANTECEDENTES INTERNACIONALES

- a) **Pinela, F. (2016)** en su tesis sobre la Concesión de Puerto de Aguas Profundas: Posorja, da a conocer acerca de la construcción del puerto, se caracterizará por ser un puerto Hub ya que tiene la posición privilegiada en el centro de Sudamérica, de esta manera se podrá obtener mayor movimiento de contenedores y carga multipropósito, convirtiéndose en el centro logístico para las líneas navieras, estratégico para el transbordo de contenedores de un buque a otro, estos puertos ayudan a descongestionar los tráficos y las rutas oceánicas de carga de TEUs o que sirva principalmente como puerto de trasbordo.

Los puertos hubs incrementan la competitividad, ya que atraerá a las naves más grandes que transitan por el océano, por lo que, mejora la economía de un país donde se lleva acabo, así mismo ayuda a la productividad del sector involucrado.

- b) **Salamá, B. (2016)** en su tesis *Un Modelo Analítico que Permita Relacionar el Transporte Marítimo, La Globalización y El Desarrollo Económico* describe las condiciones en que se encuentran los puertos de América del Sur específicamente en los puertos de Puerto Cabello y la Guaira (Venezuela), Cartagena (Colombia), El Callao (Perú) y Santos (Brasil), al realizar el cuadro comparativo con las características técnicas de cada puerto, se puede ver que el puerto de Cartagena, Callao y Santos superan enormemente a los puertos de Venezuela, debido a que estos no cumple con infraestructura, capacidad y competitividad. Cabe recalcar que en los años 90 los puertos venezolanos tuvieron un gran auge, época en la cual los puertos dejaron de ser un modelo Service Port a un modelo de gestión Landlord Port o Puerto Propietario.
- c) **Vega, L. (2017)**, en su tesis *Metodología Basada En Costos Logísticos Para Determinar El Hinterland*, lleva acabo el estudio en un puerto de américa del sur es un hinterland o zona de influencia que viene a ser la región allegada al puerto, donde se estiban los contenedores para las exportaciones para su distribución a otros partes del mundo, debido a ser la mejor opción en términos económicos, temporales o de servicio, cada puerto marítimo tiene su propio hinterland, representando un grupo de clientes con los que tiene transacciones que implican movimientos de carga que en algún momento serán transbordadas por el puerto.

4.1.1.3. BASES TEÓRICAS

4.1.1.3.1. Costos de los Servicios Portuarios

Son el valor de las actividades de prestación general que se lleva a cabo en la zona de servicio portuario, abarca la seguridad, calidad, eficiencia, eficacia, continuidad y no discriminación. Está clasificado en servicios generales y servicios básicos, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria.

4.1.1.3.2. Ley del Sistema Portuario Nacional – ley 27943

Es el principal cuerpo normativo del ordenamiento portuario nacional a través del cual se crea la APN. La LSPN define su ámbito de aplicación en las actividades y servicios portuarios y otorga a la autoridad portuaria competente tareas de regulación, supervisión y promoción en el SPN. Con el objetivo de lograr su eficiencia y competitividad

4.1.1.3.3. Plan Nacional de Desarrollo Portuario – PNDP

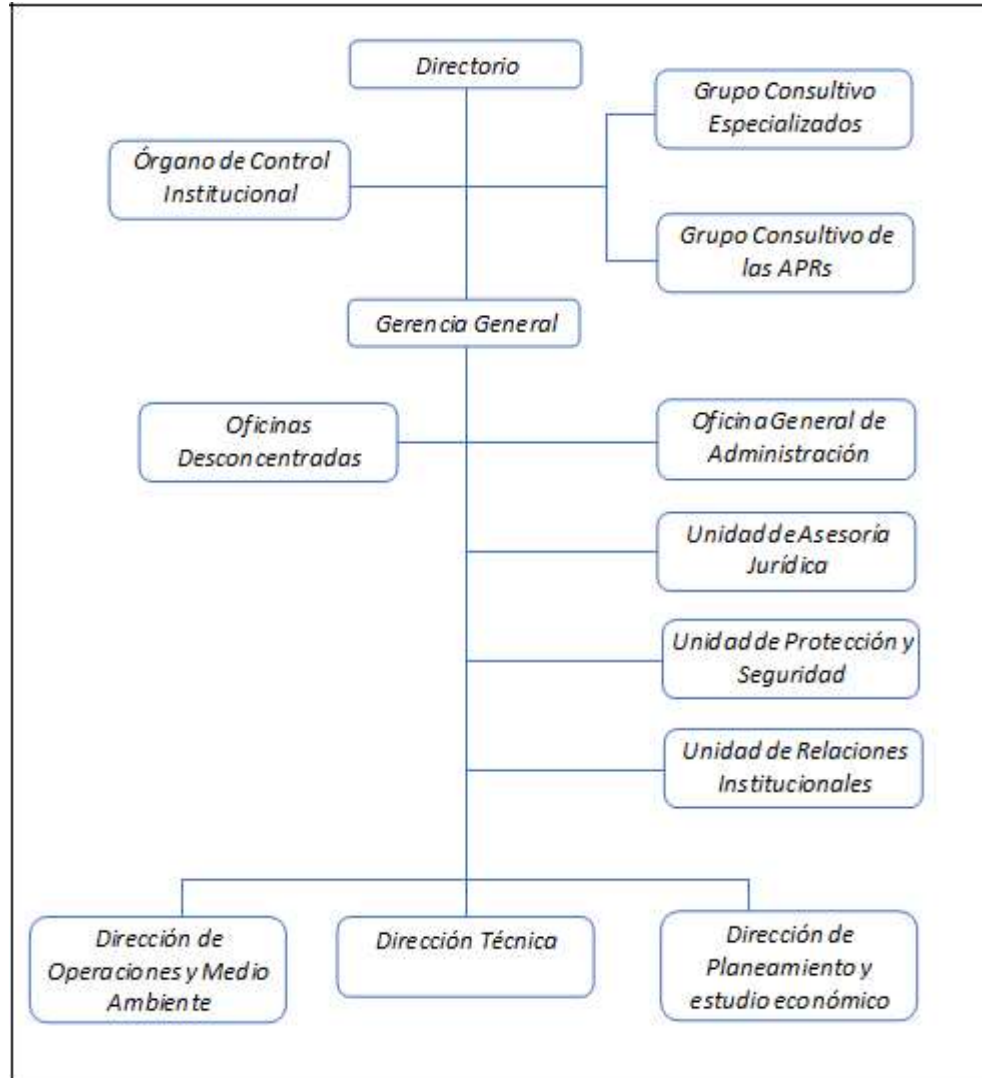
Es un documento técnico normativo elaborado en base a planes regionales de desarrollo portuario, en su modificación en noviembre del 2015 se incorporó el Plan Maestro del Terminal Portuario Lambayeque y otros Planes Maestros desarrollados.

4.1.1.3.4. Costo de Transporte

Es el cobro por el transporte de productos y materias primas por parte de una empresa de transporte comercial.

4.1.1.3.5. Estructura Orgánica de la Autoridad Portuaria Nacional

Figura e imagen 3. Estructura Orgánica de la Autoridad Portuaria Nacional



Fuente: MTC – APN – Plan Anual de Evaluación y fiscalización 2017

4.1.1.3.6. Tarifario - DP WORLD CALLAO

Se detalla el tarifario de la empresa DP World Callao en la parte de anexo 2.

- ✓ Servicios Estándar (Regulados)
- ✓ Servicios Especiales (No Regulados)

4.1.1.3.7. Alcance de los costos logísticos portuarios

Consta de los principales costos logísticos portuarios, clasificados según el tipo de usuario.

✓ **Costo por naviera**

Es el cobro por hacer uso exclusivamente de las instalaciones portuarias cuando una nave atraca en el puerto.

Se mencionan algunos costos: uso de muelle, remolcaje, practicaje, amarre y desamarre, etc. Es el agente marítimo y/o entidades del Estado quien recibe el pago por parte de la línea naviera.

✓ **Costo por operador portuario y agencia marítima**

Son encargados de los trámites documentarios en representación de la línea naviera ante la autoridad aduanera y portuaria en operaciones de embarques, transbordos y descargas, costos que son asumidos por el cliente final.

✓ **Costo por usuario final**

Es el costo por movilización de carga dentro de las instalaciones portuarias, como descarga del contenedor, diferencia de precintos, pesos o medidas de seguridad violentadas durante el viaje, inspecciones a cargo de la aduana marítima.

4.1.1.3.8. Clasificación de Zonas del Puerto

Por su ubicación se clasifican en:

- ✓ Zona marítima
- ✓ Zona terrestre
- Zona de evacuación
- Zona de asentamiento
- Zona Primaria
- Zona Secundaria

4.1.1.3.9. Exportación

Es el régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no está afectada a tributo alguno.

En el 2009 el Banco Mundial clasificó al Perú como un país de ingresos medios altos, sin embargo, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) recomendó al país diversificar la economía para evitar caer en la «trampa de los ingresos medios», es cuando el país ya no puede crecer en base a sus exportaciones tradicionales, en el caso de Perú es la minería y la harina de pescado, para continuar con el crecimiento económico los gobiernos deben invertir principalmente en la infraestructura del país y desarrollar nuevos sectores productivos o brindar apoyo a los que ya existen, ya que esto depende de que la población que produce pueda vender a tiempo sus productos.

Actualmente en el Perú la infraestructura está en el puesto 85 de 137 países en el Indicador de Calidad de Infraestructura del Índice de Competitividad Global 2017-2018.

Tabla y cuadro 4. Exportaciones No tradicionales peruanas y de Lima Metropolitana del 2014 al 2018 (en Millones de dólares – Valor FOB)

AÑO	TOTAL EXPORTACIONES NO TRADICIONALES PERUANAS	EXPORTACIONES NO TRADICIONALES REGIÓN LIMA
2014	11 630	5 489
2015	10 909	4 910
2016	10 749	4 622
2017	11 683	5 492
2018	13 223	6 215

Fuente: Elaboración propia. Promperú. *Informe mensual de exportaciones (Acumulado)*. (2014, 2015, 2016, 2017 y 2018).

Pese a las deficiencias que tenemos en infraestructura y la falta de apoyo por parte de los gobiernos, nuestras exportaciones no tradicionales en han incrementado, sin embargo, el comercio global del Perú con el mundo disminuyó, por la caída de los precios de los minerales, la importación aumento levemente debido ala mayor compra de bins de consumo.

- ✓ Realizaremos una simulación de una exportación hacia los Estados Unidos Americanos.
- ✓ Incoterms: FOB
- ✓ Condiciones de Pago: Carta de Crédito Irrevocable
- ✓ Lugar de Embarque: FOB CALLAO FCL/FCL
- ✓ Puerto Desembarque: New York
- ✓ País Importador: Estados Unidos, este país es el importador más grande del planeta y el tercero que más exporta. Su economía es mixta, de carácter capitalista orientada hacia el mercado, en la

cual los privados tienen una alta relevancia en las decisiones macroeconómicas y en la que el Estado desempeña un rol secundario.

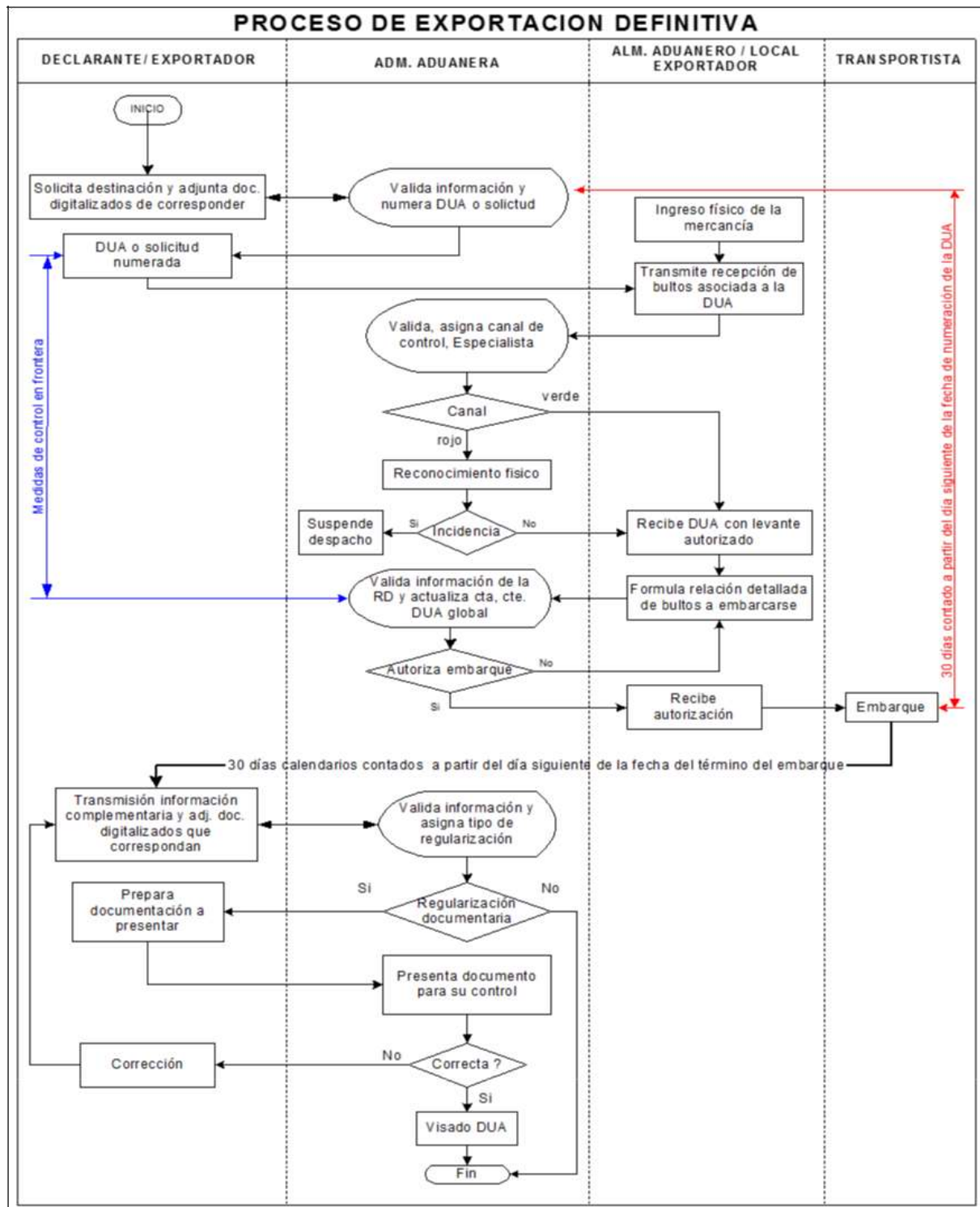
- ✓ Total, de Embarque: 162 sacos
- ✓ Tipo de Carga: Unitarizado.
- ✓ Paleta: 120 * 100* 15
- ✓ Sacos: 100*60

Tabla y cuadro 5. Simulación de Exportación en valor FOB.

Costo de Producción	\$55,404.00
<i>Gastos Generales (embalaje y entrega)</i>	\$392.73
<i>Empaque – Sacos</i>	\$196.36
<i>Material de Embalaje</i>	\$98.18
<i>Energía</i>	\$687.27
<i>Utilidad (30%)</i>	\$16,621.20
Precio EXW	\$73,399.74
<i>Gasto de Transporte San Martin -- Callao</i>	\$412.36
<i>Gasto Seguro San Martin – Callao</i>	\$225.82
<i>Gastos de Agente de Aduana</i>	\$100.00
<i>Gastos Formalidades Aduaneras de Exportación</i>	\$80.00
<i>Gastos de Entrega y estiba en el callao</i>	\$100.00
PRECIO FOB	\$74,317.92

Fuente: Elaboración propia.

Figura e imagen 4. Flujoograma de Exportación Definitiva



Fuente: Google imágenes "<http://int-negocios.blogspot.com/2009/07/flujoograma-de-exportacion-definitiva.html>"

4.1.1.3.10. Tramitación Del Régimen

Mediante la transmisión electrónica se solicita el régimen de exportación definitiva a cargo del despachador de aduana, siguiendo las estructuras de transmisión de datos publicados en el portal web de la SUNAT y del instructivo INTA-IT.00.04.

4.1.1.3.11. Regímenes Aduaneros de Exportación

Se clasifica en tres: **Exportación definitiva** (consiste en la salida legal de mercancías al exterior para su consumo definitivo), **Exportación temporal para reimportación en el mismo estado** (consiste en la salida legal de mercancías al exterior, en un plazo determinado, durante el cual deberán ser reimportadas sin haber experimentado modificación alguna, con excepción del deterioro normal) y **Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo** (consiste en la salida legal de mercancías al exterior para su transformación, elaboración o reparación para ser reimportadas como productos terminados en un plazo determinado).

4.1.1.3.12. Clasificación

Según el valor se clasifica en dos tipos:

- ✓ Sin fines comerciales, en el cual no es necesario la intervención del agente de aduana, montos menores a US\$ 2,000.00.
- ✓ Con fines comerciales, es necesario la presencia del agente de aduana, montos mayores a US\$ 2,000.00.

Según el periodo:

- ✓ Exportación temporal
- ✓ Exportación definitiva

Según su libertad:

- ✓ Prohibidas:
- ✓ Restringidas:

4.1.1.3.13. Ventajas y Desventajas De La Exportación

Tabla y cuadro 6. Cuadro comparativo de ventajas y desventajas de la exportación.

<i>VENTAJAS</i>	<i>DESVENTAJAS</i>
Crecimiento para tu empresa. Tener acceso a otros mercados te llevará a la internacionalización de tu marca.	Depender desmesuradamente del mercado extranjero, genera altos gastos para la empresa. La dependencia debilita el negocio.
A mayor proyección, mayores ingresos. Comenzarás a recibir pagos a otras monedas y no dependerás de los ingresos obtenidos in situ.	Mayores gastos en logística, aduanas, aranceles y asesoramiento.
Oportunidades de empleos. Al globalizar tu marca, aumentarán las demandas y tendrás que apoyarte de otros para cumplir con los requerimientos.	Los países menos desarrollados suelen verse en desventaja con la aplicación de los TLC que ofrecen costos desiguales en comparación con los establecidos para los países desarrollados
Fortalecimiento empresarial. A mayor demanda, aumenta la producción y la compra de materia prima para cubrir con el mercado.	Disminución de los ingresos del país donde resides.
Incremento de la calidad del producto. Al igual que la importación, cuando exportas estás mejorando el valor de tu marca y, por ende, la competitividad de tu producto en calidad y precio	Debilitamiento del valor de los productos nacionales.
Permite el crecimiento y desarrollo del país	Mayor competitividad en el mercado.
Crecimiento empresarial, incrementa la productividad.	Las importaciones aumentan el valor de la moneda extranjera.
Incrementa el superávit del país	Obtención de permisos y certificaciones sanitarias.

Fuente: Elaboración propia.

4.1.1.3.14. Drawback

También es conocido con el nombre de Procedimiento de Restitución Simplificadas de derechos Arancelarios. Nos permite obtener por el derecho de exportador una devolución de 3% valor FOB del producto exportado según [D.S. N° 282-2016-EF](#).

El Drawback es un incentivo para realizar mayor exportación, de productos nacionales que se han incrementado por los derechos arancelarios que gravan a las importaciones en los insumos incorporados o consumido en el producto final. Que deben estar conformado por Insumos Nacionales + Insumos Importados.

Para solicitar el Drawback debe ser declarado en la DAM y posteriormente presentar la solicitud del reembolso ante la autoridad operativa.

Para restituir la solicitud presentada debe tener como un monto igual o superior a USD 500. Los valores FOB de las exportaciones acogidas a la Restitución no deben superar 20 millones por Sub partida.

Requisitos para solicitud de Drawback.

- ✓ El Valor CIF de los insumos importados no debe exceder el 50% del valor FOB del producto terminado.
- ✓ Todos los insumos importados y nacionalizados no superen los 36 meses anteriores a la fecha de exportación debidamente cancelado el integro de los derechos arancelarios.
- ✓ La DAM de exportación debe indicar el código N° 13 en el recuadro 7.28 de la DAM.

- ✓ Se tiene un plazo máximo de 180 días hábiles desde la fecha de embarque que se consigna en la DAM de exportación.
- ✓ Testimonio de Constitución de la empresa.
- ✓ Vigencia de poder del representante legal.
- ✓ Copia de DNI del representante legal.
- ✓ Declaración Jurada – No tener deuda coactiva con SUNAT.
- ✓ Copia de la DAM de Exportación.
- ✓ Copia de la DAM de Importación.
- ✓ Copia factura Proveedor.
- ✓ Flujograma de proceso productivo.
- ✓ Cuadro de Insumo-Producto.
- ✓ Detalle de % de Merma con valor comercial.

Pasos a Solicitar Drawback: Mediante el Departamento de Recaudación de la Intendencia de Aduanas.

- ✓ Solicitud de restitución.
- ✓ Copia de la DAM de Exportación.
- ✓ Copia de la DAM de Importación.
- ✓ Factura del proveedor.
- ✓ Factura de servicios.

Motivos de rechazos más frecuentes en el DRAWBACK

- ✓ No acreditan condición de productor exportador.
- ✓ No adjunta factura
- ✓ Los datos declarados no coinciden con el Valor FOB, DAM de Exportación e Importación, cuadro de insumos.
- ✓ Suma de Valor FOB de los insumos errados.

- ✓ Fecha de facturas de compra es posterior a la exportación.

4.1.1.3.15. Tratado de Libre Comercio (TLC)

Es un acuerdo comercial que vincula dos o más países para lograr preferencias arancelarias para los involucrados logrando la reducción de barreras no arancelarias al traspaso de servicios y bienes. A fin de la integración económica de los países firmantes.

TLC incorpora además de los temas de acceso a nuevos mercados, otros aspectos normativos relacionados al comercio, tales como inversiones; propiedad intelectual, políticas de competencia, servicios financieros, telecomunicaciones, comercio electrónico, asuntos laborales, disposiciones medioambientales y mecanismos de defensa comercial y de solución de controversias.

Modalidad de desgravación.

- ✓ **Canasta A: Desgravación Inmediata.**

Metales y minerales varios como productos de cobre, aluminio, acero. Productos pesqueros, químicos y conexos, plásticos y caucho, cuero y calzado, madera y papel, maquinaria, electrodomésticos, motocicletas y otros productos.

- ✓ **Canasta B: Desgravación a 5 años.**

Metales y minerales varios. Productos pesqueros, químicos y conexos, plásticos y caucho, cuero y calzado, madera y papel, y otros productos.

✓ **Canasta E: Desgravación a 7 años.**

Pinturas, champúes, plásticos (tubos, placas, láminas, sacos, bolsas), papel (PH, pañales, etiquetas), cocinas, apar. y maq. diversa, paneles eléctricos, radiadores.

✓ **Canasta C: Desgravación a 10 años.**

Combustibles, pinturas, tintes, dentríficos, manufacturas plásticas, productos de cuero y piel, calendarios y algunos impresos, calzado, cerámicos, hornos, refrigeradoras, válvulas.

Aranceles

Es un gravamen o impuesto que solo se aplica a los bienes que son importados o exportados. En el Perú se cobra únicamente a las importaciones, no aplican aranceles a las exportaciones. Perú cuenta con un total de 7,790 subpartidas nacionales, 21 secciones y 97 capítulos, el capítulo 98 corresponde a un tratamiento especial como se da en los casos de Courier. La estructura del Arancel de Aduanas incluye el código de subpartida nacional, la descripción de la mercancía y el derecho ad-valorem.

Los derechos ad-valorem se expresan en porcentaje, estos porcentajes es sobre el valor CIF (Costo, Seguro y Flete).

La SUBPARTIDA NACIONAL presenta la siguiente estructura:

Tabla y cuadro 7. Estructura de la Subpartida Nacional

DÍGITOS					DENOMINACIÓN					
1°	2°				Capítulo					
1°	2°	3°	4°		Partida del Sistema Armonizado					
1°	2°	3°	4°	5°	6°	Subpartida del Sistema Armonizado				
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	Subpartida NANDINA		
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	Subpartida Nacional

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y administración Tributaria

Tipos de Aranceles: ad-valorem y los aranceles específicos. A partir de la combinación de ellos, se genera el arancel mixto.

- ✓ Arancel ad-valorem es el que se calcula como un porcentaje del valor de la importación CIF, es decir, del valor de la importación que incluye costo, seguro y flete.
- ✓ Arancel específico es el que calcula como una determinada cantidad de unidades monetarias por unidad de volumen de importación.
- ✓ "Arancel mixto" es el que está compuesto por un arancel ad-valorem y un arancel específico.

En el Sistema de Franja de Precios, el cual incluye 48 subpartidas nacionales, relativas a azúcar, maíz, arroz y algunos lácteos, el cual permite aplicar aranceles específicos variables (en función de cuán por debajo del precio piso de la franja esté el precio de referencia de importación internacional), así como realizar descuentos en el arancel ad-valorem, cuando el precio de referencia internacional supera el precio techo de la franja. A partir del mes de diciembre

del 2017, según el *Decreto Supremo N° 371-2017-EF*, se estableció que el límite de los derechos arancelarios, es decir, los derechos variables adicionales que resulten de la aplicación de lo dispuesto en el Sistema de Franja de Precios sumados a los derechos ad valorem CIF, no podrá exceder el 15% del valor CIF de la mercancía cuya subpartida nacional está incluida en el Anexo 1 del Decreto Supremo N° 103-2015-EF y modificatorias.

Con Decreto Supremo N° 199-2019-EF, vigente a partir del mes de julio de 2019, se ha actualizado las Tablas Aduaneras del Maíz, Azúcar y Lácteos, estableciendo su vigencia hasta el 30 de junio de 2020. Asimismo, hasta esta misma fecha, se ha prorrogado la vigencia de la Tabla Aduanera del Arroz aprobada por Decreto Supremo N° 152-2018-EF y se ha establecido que el límite de los derechos arancelarios para las subpartidas nacionales incluidas en la Tabla Aduanera del Arroz, no podrá exceder el 20% de su valor CIF, hasta el 30 de junio de 2020. A partir del 01 de julio de 2020, el límite arancelario será de 15%.

Tabla y cuadro 8. Cuadro Comparativo de Costos entre puertos de Perú, Chile y Colombia

SERVICIOS	PUERTOS			
	PERÚ		CHILE	COLOMBIA
	DPW	APM	Antofagasta	Buenaventura
Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies	\$52.13	\$104.00	108,87	\$18.00
Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies	\$91.09	\$153.00	89,98	\$22.00
Transferencia de carga granel (uso de muelle)	-	-	\$7.55	\$1.00

Fuente: Elaboración Propia.

4.1.1.4. HIPÓTESIS PRINCIPAL

- a) Los costos de los servicios portuarios impactan de manera negativa en las exportaciones de la Región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

4.1.1.5. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- a) Los costos de los servicios portuarios de transporte impactan de manera negativa en las exportaciones de la Región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD – CALLAO en el 2018.

- b) Los costos de los servicios portuarios en el depósito temporal impactan de manera negativa en las exportaciones de la Región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD – CALLAO en el 2018.

4.1.1.6. DEFINICIÓN DE LAS VARIABLES

4.1.1.6.1. Definición Conceptual

Tabla y cuadro 9. Definición conceptual de Variables independiente y dependiente.

Variables	
Variable Independiente	Definición Conceptual
<i>Costos de Los Servicios Portuarios</i>	<p>Los servicios portuarios son actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación. Estos a su vez se orientan por los siguientes principios:</p> <p>La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.</p> <p>Los servicios portuarios se clasifican en: Servicios Portuarios Básicos y Servicios Portuarios Generales. – Art. 61 – 62 Decreto Supremo N° 003-2004-MTC LEY DE SISTEMA PORTUARIO NACIONAL N° 27943 Autoridad Portuaria Nacional (09/03/2016).</p>
Variable Dependiente	
<i>Exportación</i>	<p>Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior. La exportación definitiva no está afecta a ningún tributo. – Art. 60 Normas Legales GJA-03 LEY GENERAL DE ADUANA D.L. N° 1053 (01.10.2010 – SUNAT)</p>

Fuente: Elaboración Propia.

4.1.1.6.2. Definición Operacional

Tabla y cuadro 10. Definición Operacional de Variables independiente y dependiente.

Variables	Dimensiones		Indicadores	Ítems
Variable Independiente				
Costos de Los Servicios Portuarios	Transporte		Carga Local	1
			Flete	2
			Resguardo	3
			Movilización	4
	Deposito Temporal		Almacenamiento	5
			Movilización de Contenedores	6
			Regímenes Aduaneros	7
			Agente Aduanero	8
	Zona Portuaria		Estiba / Desestiba	9
			Servicios a la Carga	10
			Servicios a la nave	11
Variable Dependiente				
Exportación	Servicio Prestado		Costo de los servicios	12
			Programación	13
			Costos Extras	14
			Tarifario	15
	Regímenes Aduaneros		Exportación Definitiva	16
			Exportación temporal para reimportación en el mismo estado	17
	Procesos		Logística	18
			Documentación	19
			Procedimientos y Normativas	20
			Cadena de Suministro	21

Fuente: Elaboración Propia

4.1.1.7. GLOSARIO DE TÉRMINOS

- a) **ALADI.-** (Asociación Latinoamericana de Integración)
- b) **APN:** Autoridad Portuaria Nacional
- c) **Atracar:** Arrimar una embarcación a Tierra.
- d) **Buque:** Un buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia. Para aclarar este concepto, se puede decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque.
- e) **Calado:** El calado de un barco es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, con el espesor del casco incluido; en el caso de no estar incluido, se obtendría el calado de trazado.
- f) **CAN .-** (Comunidad Andina de Naciones) es una organización subregional con personalidad jurídica internacional
- g) **Carga y Descarga:** comprende desde el momento que la unidad de carga queda colgada del equipo de carga hasta que es desenganchada por los estibadores de un barco, o viceversa. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga (mercancía) descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa.
- h) **Carga de Exportación:** Son aquellos cargamentos que salen de forma legal para el extranjero.
- i) **Carga Peligrosa:** Son aquellas que por sus características especiales extraña peligro a las personas, naves o instalaciones del puerto o al medio ambiente, debiendo ser manipulada de acuerdo con las normas de la OMI.

- j) **Carga Especial:** Es la carga que requiere cuidado en su manipulación por condiciones tales como el peso. El grado de conservación, peligrosidad, alto valor y que en general requiere de un trato especial para su estiba.
- k) **Carga Fluvial:** Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que se transportan por los ríos, lagos y canales entre puertos fluviales.
- l) **Carga Terrestre:** Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que se transportan por vía terrestre con destino o procedente de otras zonas del país
- m) **Competitividad:** Capacidad que tiene una empresa de obtener rentabilidad en cualquier mercado, sin importar el número de competidores directos.
- n) **Carga Transitoria:** Son aquellos cargamentos que son descargados provisionalmente de la embarcación, mientras dura la permanencia de esta para ser cargada nuevamente a la misma.
- o) **Conocimiento de Embarque:** Documento que prueba el recibo de las mercancías por parte del naviero, para ser trasladadas a un destino determinado.
- p) **Consignatario:** Persona autorizada para recibir la mercancía en destino, en representación propia o de un tercero.
- q) **Contenedor:** Recipiente estandarizado, resistente que permite su uso repartido, con volumen superior a un metro cúbico y que permite agrupar la carga para su manejo y transporte.
- r) **Desestiba:** Se denomina así a la operación contraria de la Estiba, es decir, el removido de la carga y su entrega al equipo de descarga para extraer de la bodega del buque la mercancía previamente estibada.
- s) **Dique:** Un dique es una construcción para evitar el paso del agua, puede ser natural o artificial, por lo general de tierra y paralelo al curso de un río o al borde del mar.

- t) **Estiba:** Son las diferentes operaciones que se realizan con las mercancías para ubicarlas correctamente en las áreas y zonas de carga, teniendo en cuenta todas las normas de seguridad aplicables en cada operación.
- u) **Estadía:** Tiempo de permanencia del buque atracado o amarrado al muelle o a cualquier otro sitio de atraque o abarloado a otro buque
- v) **Estructura Portuaria:** Obras de infraestructura y superestructura construidas en puertos para atender las naves.
- w) **Infraestructura Portuaria:** Está constituida por los canales de acceso al puerto, el área de maniobras de los buques, las obras de abrigo como rompeolas y esclusas, los elementos de señalización para la navegación de los buques en los canales de acceso y rada. Los muelles y diques, áreas de almacenamiento, y vías de transporte internas de puerto.
- x) **Infraestructura:** Conjunto de elemento o servicios que se consideran necesarios para el adecuado funcionamiento de una organización o para el desarrollo de una actividad.
- y) **Legislación:** Conjunto de leyes determinadas por un estado y autorizadas tanto por la rama ejecutiva como legislativa de un país que busca encaminar diferentes aspectos (social, comercial, portuario) a la conveniencia de sí mismo.
- z) **MTC:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- aa) **Operaciones Comerciales Portuarias:** Operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías, avituallamiento y reparación de naves. Asimismo, embarque o desembarque de pasajeros o tripulantes.

- bb) **Operaciones Portuarias:** Es la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto.
- cc) **Operador Portuario:** Entidad prestadora o empresa de servicios portuarios que proporciona servicios relacionados con carga, descarga, almacenamiento, practicaje, remolcaje, estiba y desestiba, llenado y consolidación de contenedores o viceversa, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación y reconocimiento.
- dd) **Operadores de Comercio Exterior:** Despachadores de aduana, conductores de recintos aduaneros autorizados, dueños, consignatarios, y en general cualquier persona natural o jurídica interviniente o beneficiaria por sí o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos por ley.
- ee) **Puerto:** Infraestructura ubicada en la orilla de un río o el mar donde los barcos llevan a cabo operaciones de embarque y desembarco de carga y descarga, que a su vez brinda servicios comerciales (entre ellos, pesqueros, turístico, Intercambio de mercancía, entre otros) de un país a otro.
- ff) **Practicaje:** Es aquel servicio que se presta a la nave a través del práctico, quien deberá asesorar al capitán de la nave para atracar, desatracar, movilizar una nave y conducirla dentro de la zona portuaria, en condiciones de seguridad de la vida humana, la nave y las instalaciones portuarias, así como la prevención de daños al ambiente y la ecología.
- gg) **Recinto Portuario:** Espacio comprendido entre los límites del Terminal.
- hh) **Remolcaje:** Servicio que prestan los remolcadores para Jalar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

- ii) **Servicio de Manipuleo:** Servicio de recepción, arrumaje o apilamiento de la carga en el recinto de un Terminal Portuario, así como su despacho o entrega para su retiro o embarque.
- jj) **Servicio de Transferencia:** Traslado de la carga de nave o lugares de tránsito a las áreas de almacenamiento del Terminal, o viceversa en el embarque.
- kk) **Servicio Intermodal:** Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o más medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contratante de la carga.
- ll) **Servicio Puerta (Door):** El porteador dentro del valor del flete contratado es responsable de transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, como así mismo el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta del transportista.
- mm) **Servicios Portuarios:** Los que se prestan en los recintos portuarios para atender a las naves, el manipuleo de mercancías de éstas a tierra u otro medio de transporte y viceversa, el embarque y desembarque de pasajeros o tripulantes, el almacenamiento de la mercancía, así como la utilización de la infraestructura portuaria por los usuarios.
- nn) **TEU:** Representa la Unidad de medida de capacidad del Transporte marítimo en contenedores.
- oo) **TLC.** - (Tratado Libre Comercio).

- pp) **Tráfico Portuario:** Operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de naves en el puerto y las de transferencia entre éstas y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, avituallamiento y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en espacio portuario.
- qq) **Transporte:** Significa mover algo cambiando su posición. Se puede aplicar tanto a mercancías como a personas y, además, se incluye en el concepto todo lo relativo a la manipulación de la carga durante el traslado de origen a destino.
- rr) **Uso de Amarradero:** Utilización de los amarraderos del Terminal Portuario por las naves.

4.2. METODOLOGÍA

4.2.1. METODOS DE INVESTIGACIÓN

Método deductivo

Para esta investigación se aplicó el método Deductivo, tras un análisis realizado al terminal portuario DP WORLD, hemos podido observar que existen varios tipos de costos de servicios portuarios que se aplican a las exportaciones sin ninguna explicación, es por ello que al llevar a cabo las encuestas llegaremos a la conclusión de que dichos costos son reales y aplicables a los TEU's.

4.2.2. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

El enfoque de esta investigación es cuantitativo porque se basa en datos numéricos y análisis estadísticos de los costos de los servicios portuarios del terminal portuario DP WORLD.

“Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teoría” (Hernández, 6ta Edición).

4.2.3. NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación descriptiva consiste en recolectar todos los datos del área que se analizará, con la que podremos formular nuestras encuestas que nos permitirá conocer con mayor exactitud los costos de los servicios portuarios mediante el diseño transeccional descriptivos.

4.2.4. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Según Sampieri (1998, Pág. 60), los estudios descriptivos permiten detallar situaciones y eventos, es decir cómo es y cómo se manifiesta determinado fenómeno y busca especificar propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

En este tipo de investigación nos referimos a los costos de los servicios portuarios en el puerto del Callao y su impacto frente a las exportaciones atendidas en terminal portuario DP WORLD.

4.2.5. POBLACIÓN

Según la CCL existe 562 empresas exportadoras en la Región Lima, aplicando la fórmula de muestreo:

$$= \frac{562}{224} = 2.51$$

se obtiene 224 empresas exportadoras en Lima. Con quienes iniciamos comunicación mediante correo electrónico. Obtuvimos respuestas solo 17 empresas exportadoras a quienes les pedimos responder las encuestas. De las cuales 11 empresas exportadoras realizaron la encuesta. Por lo tanto, procedemos a realizar un muestreo por conveniencia Región Lima para medir los costos de los servicios portuarios en DP WORLD. Por motivo que no logramos reunir la cantidad de encuestas necesarias que nos salía mediante la fórmula de muestreo.

4.2.6. MUESTRA

Para calcular nuestra muestra estamos considerando un margen de error del 5%, y del 95% de confianza. Para definir nuestro tamaño.

Para calcular nuestra muestra mediante la siguiente formula:

El tipo de muestra de nuestra investigación es probabilístico estratificado en cual consiste en dividir toda la población objeto de estudio en diferentes subgrupos o estratos disjuntos, de manera que un individuo sólo puede pertenecer a un estrato. $Z=$ Para un nivel de confianza del 95% = 1.96 $p=$ Variable positiva = 0.6

$q=$ Variable negativa = 0.4

$e=$ nivel de error = 0.05

$n=$ tamaño de muestra

$N=$ Tamaño de la población = 17

Reemplazando:

$$= \frac{(1.96)^2 \cdot (0.6) \cdot (0.4)}{(0.05)^2}$$

Formula de la muestra corregida:

$$= \frac{n}{1 + \frac{n-1}{N}}$$

Reemplazamos

$$= \frac{369}{1 + \frac{369 - 1}{17}} = 16$$

Tendremos que realizar un muestro por conveniencia de 16 encuestas evaluar los costos de los servicios portuarios y su influencia en las exportaciones de la región Lima despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD CALLAO 2018 – Anexo 06.

4.2.7. UNIDAD DE ANÁLISIS

La presente investigación busca evaluar los costos de los servicios portuarios que son cobrados a los exportadores en el Terminal Portuario DP WORLD – Callao sobre la información obtenida se tendrá en cuenta, que los exportadores queden satisfechos con la atención y calidad de servicios que ofrece DP WORLD.

4.2.8. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación desarrollará el diseño descriptivo ya que contamos con información de la CCL al finalizar del 2018 de todos los exportadores, obteniendo las encuestas por muestreo por conveniencia a encuestar que se realizará mediante Link: Anexo 07. Que fueron validadas por 3 profesores de la Universidad Tecnológica del Perú de diferentes especialidades que se adecuan a nuestro tema de investigación que se encuentran en los anexos 09 – 10 - 11. Hemos enviado a las empresas exportadoras las encuestas que cumple con los puntos antes mencionados. Los cuales 8 correos de diferentes empresas fueron rechazados. También hemos realizado una entrevista al Coordinador de Exportación de la Agencia de Aduana TLI que se especializa en exportaciones en DP WORLD para lograr tener los resultados más concretos y precisos, el modelo de la entrevista se encuentra en el Anexo 08.

4.2.9. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Utilizamos diferentes de métodos a fin de recopilar información sobre una situación existente, así como entrevistas, cuestionarios, inspección de registros (revisión en el sitio) y observación. Las principales técnicas de recolección son las entrevistas, encuestas y la observación. Para este trabajo usaremos la entrevista como instrumento de recolección de datos, puesto que necesitamos información exacta de fuentes primarias, aplicando una entrevista general a los exportadores de la región Lima y Callao que embarcan su mercadería por el Terminal Portuario DP WORLD CALLAO.

4.2.10. INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Utilizaremos el medio de la entrevista recopilando la información que será analizada mediante estadísticas de porcentajes y frecuencias. También se hará una prueba de comprobación de hipótesis (para comparar los porcentajes obtenidos entre las variables independientes y dependientes) para determinar la aceptación o rechazo de la misma.

5. PLAN DE ACTIVIDADES Y CALENDARIO

Nuestra investigación se utilizó diferentes aspectos administrativos donde estaremos detallando los puntos y planes de la distribución de los recursos utilizados.

5.1. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

- ✓ Revisión del Tema
- ✓ Planteamiento del estudio a investigar
- ✓ Formulación del problema y objetivo de estudio
- ✓ Formulación la hipótesis

- ✓ Indagación bibliográfica
- ✓ Definición de los problemas y objetivos específicos
- ✓ Formulación de las hipótesis específicas
- ✓ Desarrollo de mis bases teóricas
- ✓ Realización de entrevistas
- ✓ Elaboración de encuesta
- ✓ Realización de la evaluación a los exportadores
- ✓ Obtención de resultados
- ✓ Obtención de resultados
- ✓ Procesamiento y análisis de los resultados mediante gráficos
- ✓ Demostración de hipótesis principal y específica
- ✓ Validación del instrumento
- ✓ Elaboración de conclusiones
- ✓ Proposición de recomendaciones
- ✓ Presentación de la investigación final

6. INDICADOR DE LOGRO DE LOS OBJETIVOS

Costo de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD callao en el 2018.

6.1. PRUEBA DE HIPÓTESIS

Tabla y cuadro 11. Validación por Juicio de expertos variables Costos de Los Servicios Portuarios y Exportación.

Dimensión	Juez	Costos de Los Servicios Portuarios											Exportación									
		Transporte				Deposito Temporal				Zona Portuaria			Servicio Prestado				Regímenes Aduaneros			Procesos		
		Carga Local	Flete	Resguardo	Movilización	Almacenamiento	de Contenedores	Regímenes Aduaneros	Agente Aduanero	Estiba/Desestiba	Servicios a la Carga	Servicios a la nave	Costo de los servicios	Programación	Costos Extras	Tarifario	Exportación Definitiva	Exportación temporal para en	Logística	Documentación	Procedimientos y Normativas	Cadena de Suministro
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
Claridad	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
	V de Aiken	1.0											1.0									
Objetividad	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
	V de Aiken	1.0											1.0									
Actualidad	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
	V de Aiken	1.0											1.0									
Organización	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
	V de Aiken	1.0											1.0									
Suficiente	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
	V de Aiken	1.0											1.0									
Intencionalidad	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
	V de Aiken	1.0											1.0									

Fuente: Elaboración propia y validado por; José Gálvez Chávez, José Flores Fernández, Elizabeth Muguruza Cavero.

Tabla y cuadro 11. Validación por Juicio de expertos variables Costos de Los Servicios Portuarios y Exportación (Continuación)

		Costos de Los Servicios Portuarios											Exportación									
		Transporte			Deposito Temporal				Zona Portuaria				Servicio Prestado			Regímenes Aduaneros			Procesos			
		Carga Local	Flete	Resguardo	Movilización	Almacenamiento	Movilización de Contenedores	Regímenes Aduaneros	Agente Aduanero	Estiba / Desestiba	Servicios a la Carga	Servicios a la nave	Costo de los servicios	Programación	Costos Extras	Tarifario	Exportación Definitiva	Exportación temporal para reimportación en	Logística	Documentación y	Normativas	Cadena de Suministro
Dimensión	Juez	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Consistencia	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	V de Aiken	1.0											1.0									
Coherencia	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	V de Aiken	1.0											1.0									
Metodología	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	V de Aiken	1.0											1.0									
Oportunidad	Juez 1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Juez 3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	V de Aiken	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	V de Aiken	1.0											1.0									

Fuente: Elaboración propia y validado por; José Gálvez Chávez, José Flores Fernández, Elizabeth Muguruza Cavero.

Muestra la validación del instrumento dada por tres jueces expertos, los cuales evaluaron cada uno de los 11 Ítems de las tres dimensiones de los Costos de Los Servicios Portuarios: Transporte, Deposito Temporal, DP WORLD, en diez aspectos: Claridad, Objetividad, Actualidad, Organización, Suficiente, Intencionalidad, Consistencia, Coherencia, Metodología, Oportunidad; todos en cinco niveles (Nunca=1, Casi Nunca = 2, A veces=3, Casi siempre=4, Siempre=5).

La validación estadística se realizó según el criterio de la V de Aiken, el cual nos da el índice de validez para cada ítem y cada dimensión, en nuestro caso resulta igual a la unidad (1) el cual es el valor óptimo, es decir los 3 jueces coinciden en que el instrumento es válido en la totalidad de los 11 ítem de los Costos de Los Servicios Portuarios.

De manera similar también se evaluó los 10 ítems de la dimensión Exportación, la cual obtuvo una validez de uno (1) en cada uno de sus tres aspectos: Nivel de Satisfacción, Regímenes Aduaneros y Procesos. Por lo tanto, el instrumento es válido en su totalidad.

Tabla y cuadro 12. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Trasporte

Indicadores		Ítems	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	
			n	%	n	%	n	%
Carga Local	1	¿La movilización de la carga local dentro de DP World se realiza más de una vez?	6	50.0%	6	50.0%	12	100%
Flete	2	¿El costo del flete de la mercancía a exportar está dentro del tarifario establecido?	5	41.7%	7	58.3%	12	100%
Resguardo	3	¿Utiliza resguardo para el traslado de la mercadería al terminal portuario DP World?	1	8.3%	11	91.7%	12	100%
Movilización	4	¿La movilización de la carga en DP World se realiza con rapidez?	7	58.3%	5	41.7%	12	100%
Transporte		Total de menciones	19	39.6%	29	60.4%	48	100%

Fuente: Elaboración propia.

La tabla y cuadro 12 nos muestra por ejemplo que el 50.0% (6) de las empresas encuestadas considera que si “la movilización de la carga local dentro de Dp World se realiza más de una vez” se estaría generando un impacto en los costos de los servicios portuarios.

En general podemos indicar que el 39.6% de los encuestados afirman que el transporte está impactando en los costos de servicios portuarios en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

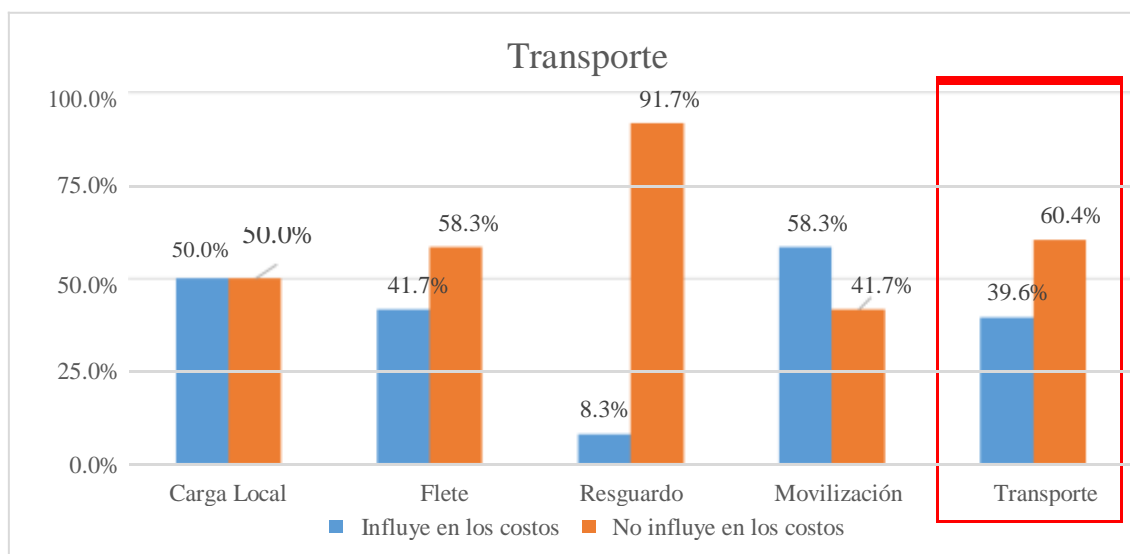
Tabla y cuadro 13. Estimación del impacto del transporte en los costos de servicios portuarios en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

	Influye en los costos		No influye en los costos		Total		Intervalo de Confianza al 95%	
							Límite superior	Límite inferior
Total de menciones	19	39.6%	29	60.4%	48	100%	23.88%	55.29%

Fuente: Elaboración propia.

La tabla y cuadro 13 nos indica que se estima que el porcentaje de empresas que consideran que la dimensión transporte está impactando en sus costos esta entre el 23.88 y 55.29% con un nivel de significancia del 95%.

Tabla y cuadro 14. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 12.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla y cuadro 15. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Deposito Temporal.

Indicadores		Ítems	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	
			n	%	n	%	n	%
Almacenamiento	5	¿Utiliza el servicio de almacenamiento para la exportación de su carga?	4	33.3%	8	66.7%	12	100%
Movilización de Contenedores	6	¿El costo del servicio de la movilización de contenedores asignada a canal rojo está dentro del tarifario establecido?	7	58.3%	5	41.7%	12	100%
Regímenes Aduaneros	7	¿Los procedimientos aduaneros para la exportación definitiva usados en el terminal portuario DP WORLD CALLAO afectan las exportaciones?	11	91.7%	1	8.3%	12	100%
Agente Aduanero	8	¿El costo de los servicios de los agentes de aduanas está dentro de los precios estandarizado en el mercado?	5	41.7%	7	58.3%	12	100%
Deposito Temporal		Total de menciones	27	56.3%	21	43.7%	48	100%

Fuente: Elaboración propia.

La tabla y cuadro 15 consolida los 4 indicadores de la dimensión Depósito Temporal, la cual muestra que el 56.3% de las menciones dadas por las 12 empresas exportadoras consideran que el depósito temporal está impactando en sus costos.

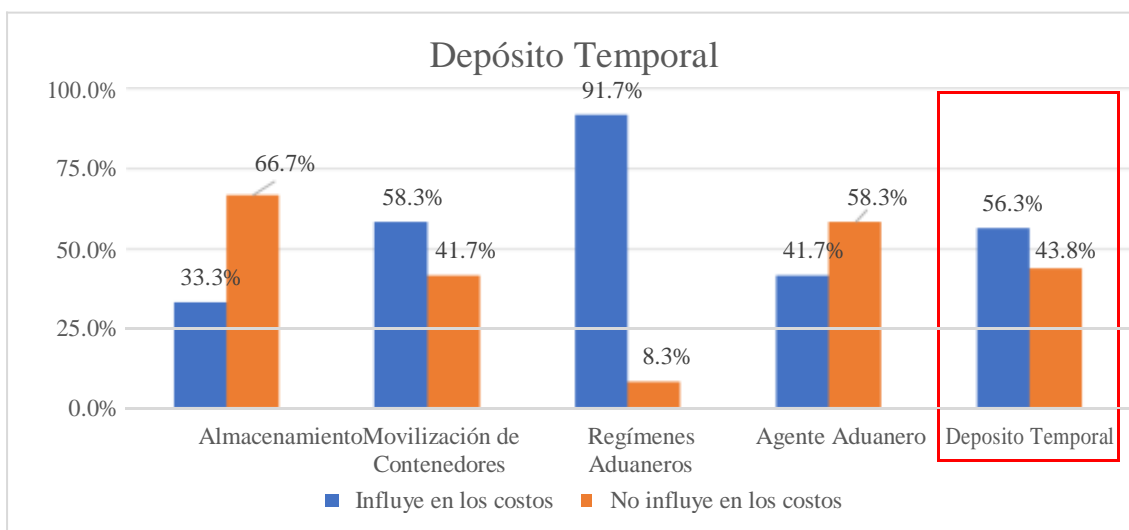
Tabla y cuadro 16. Estimación del impacto del Depósito Temporal en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	Intervalo de Confianza al 95%	
	n	%	n	%		Límite superior	Límite inferior
Total de menciones	27	56.3%	21	43.7%	48	100%	42.88% 69.62%

Fuente: Elaboración Propia

La tabla y cuadro 16 nos indica que se estima que el porcentaje de empresas que consideran que el depósito temporal está impactando en sus costos esta entre el 42.88 y 69.62 % con un nivel de significancia del 95%.

Tabla y cuadro 17. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 15.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla y cuadro 18. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Zona Portuaria.

Indicadores	n	Ítems	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	
			n	%	n	%	n	%
Estiba / Desestiba	9	¿El costo del servicio de estiba y desestiba se encuentra dentro del tarifario establecido?	6	50.0%	6	50.0%	12	100%
Servicios a la Carga	10	¿Considera que los costos de los servicios prestados por el practicaaje aumentan los costos a las exportaciones?	8	66.7%	4	33.3%	12	100%
Servicios a la nave	11	¿Considera que los servicios a la carga aumentan los costos de los servicios portuarios?	10	83.3%	2	16.7%	12	100%
Zona Portuaria		Total de menciones	24	66.7%	12	33.3%	36	100%

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al impacto de los 3 indicadores considerados dentro de la dimensión Zona Portuaria se observa que el indicador Servicios a la Nave es el que más afecta en los costos 83.3% (10).

En términos generales el 66.7%(24) de las menciones consideran que los costos de estiba, desestiba, practicaaje y carga influyen en los costos.

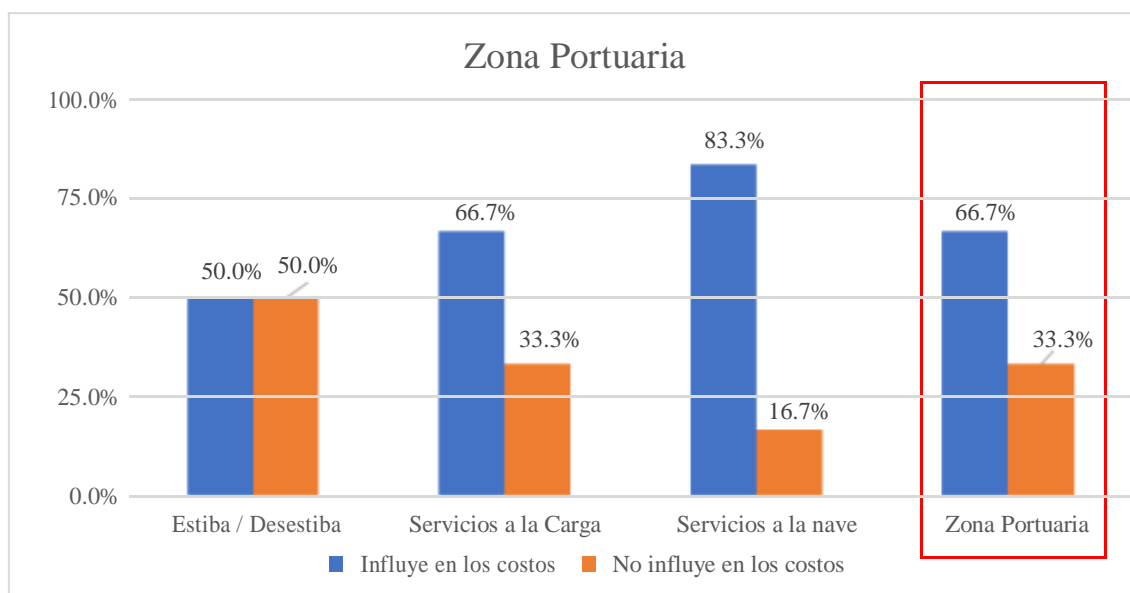
Tabla y cuadro 19. Estimación del impacto de la Zona Portuaria en los costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	Intervalo de Confianza al 95%	Intervalo de Confianza al 95%	
							Límite superior	Límite inferior
Total de menciones	24	66.7%	12	33.3%	36	100%	53.20%	80.14%

Fuente: Elaboración propia.

Se estima que el porcentaje de las empresas exportadoras que consideran que los indicadores de la zona portuaria están afectados sus costos varía entre el 53.2 y 80.14% con un nivel de confianza del 95%.

Tabla y cuadro 20. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 18.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla y cuadro 21. Distribución de las empresas exportadoras Según su respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Servicio Prestado.

Indicadores		Ítems	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	
			n	%	n	%	n	%
Costo de los servicios	12	¿Considera que los costos extras de los servicios portuarios afectan los costos de la empresa?	10	83.3%	2	16.7%	12	100%
Programación	13	¿Se cumple las programaciones establecidos durante el proceso del despacho de exportación?	7	58.3%	5	41.7%	12	100%
Costos Extras	14	¿Considera que durante el proceso de exportación se aplican costos extras?	5	41.7%	7	58.3%	12	100%
Tarifario	15	¿Considera que las tarifas portuarias están de acuerdo al mercado?	9	75.0%	3	25.0%	12	100%
Servicio Prestado		Total de menciones	31	64.6%	17	35.4%	48	100%

Fuente: Elaboración propia.

Indica que en primer lugar el costo de los servicios está impactando en un 83% (10), seguido del tarifario con un 75% (9). En términos generales el 64.6% de las menciones considera que los servicios prestados están impactando en un 64.6%.

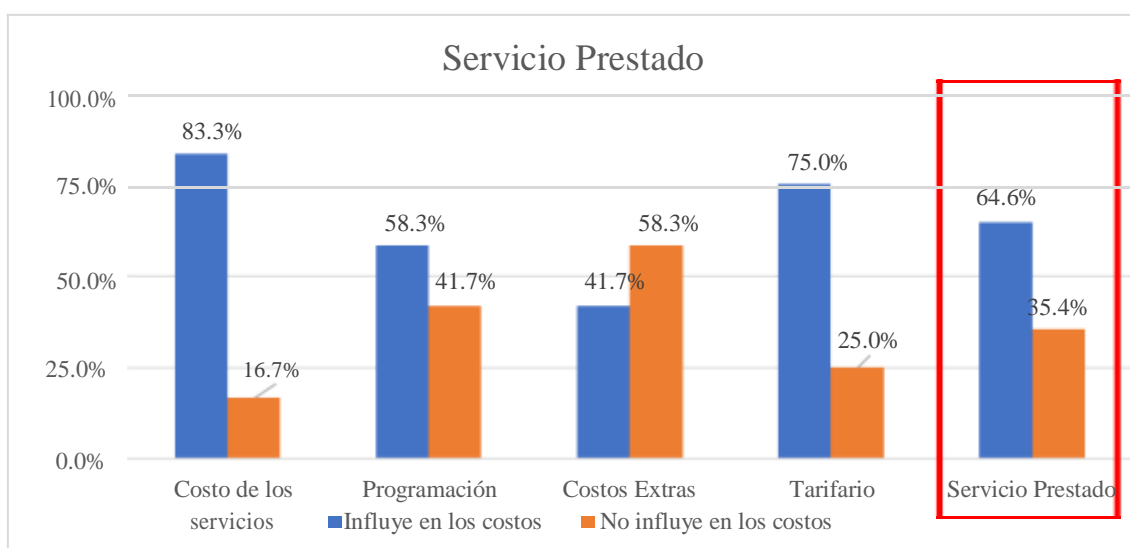
Tabla y cuadro 22. Estimación del impacto del Servicio Prestado en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

	Influye en los costos		No influye en los costos		Total		Intervalo de Confianza al 95%	
	n	%	n	%	n	%	Límite superior	Límite inferior
Total de menciones	31	64.6%	17	35.4%	48	100%	52.56%	76.61%

Fuente: Elaboración propia

Se estima que el porcentaje de empresas que considera que los servicios prestados influyen en los costos oscila entre 52.6 y 76.61% con un nivel de seguridad del 95%.

Tabla y cuadro 23. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 21.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla y cuadro 24. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Regímenes Aduaneros.

Indicadores	n	Ítems	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	
			n	%	n	%	n	%
Exportación Definitiva	16	¿Considera que los otros regímenes aduaneros utilizados en DP WORLD CALLAO ocasionan que se adicione cobros a las exportaciones?	0	0.0%	12	100.0%	12	100%
Exportación temporal para reimportación en el mismo estado	17	¿Los costos de los servicios portuarios de la Exportación temporal para reimportación en el mismo estado están dentro del tarifario establecido?	12	100.0%	0	0.0%	12	100%
Regímenes Aduaneros		Total de menciones	12	50.0%	12	50.0%	24	100%

Fuente: Elaboración propia.

Indica que en términos generales en la dimensión Regímenes aduaneros, hay un equilibrio en cuanto al impacto en los costos ya que exactamente el 50% de las menciones consideran que esto está sucediendo, versus un 50% que no.

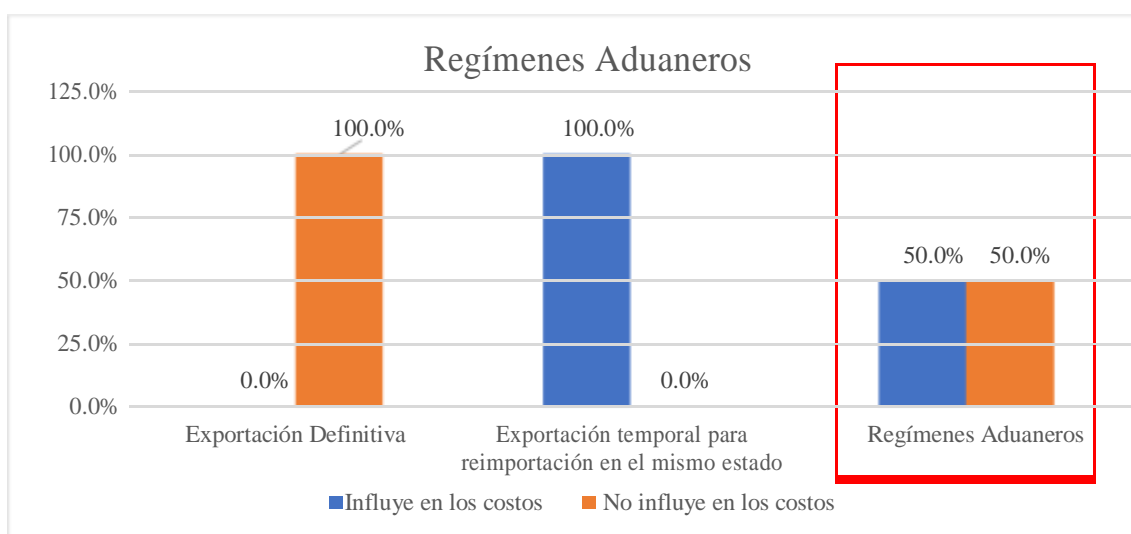
Tabla y cuadro 25. Estimación del impacto del Régimen Aduanero en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018.

	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	Intervalo de Confianza al 95%	
						Límite superior	Límite inferior
Total de menciones	12	50.0%	12	50.0%	24	100%	29.79% 70.21%

Fuente: Elaboración propia.

Se estima que el porcentaje de empresas que considera que los servicios portuarios están impactando en los costos de exportación esta entre 29.79 y 70.21% con un nivel de significancia del 50%. La amplitud de esta estimación se debe al equilibrio de las opiniones 50% para sí y para no.

Tabla y cuadro 26. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 24.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla y cuadro 27. Distribución de las empresas exportadoras según la respuesta Costos de Los Servicios Portuarios en la dimensión Procesos.

Indicadores		Ítems	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	
			n	%	n	%	n	%
Logística	18	¿Los costos de los servicios portuarios que se cobran en DP WORLD CALLAO afecta a las exportaciones peruanas?	10	83.3%	2	16.7%	12	100%
Documentación	19	¿Considera que las entidades intervinientes en el proceso de exportación son eficientes?	9	75.0%	3	25.0%	12	100%
Procedimientos y Normativas	20	¿Las normas legales peruanas facilitan la salida de la exportación de su carga?	3	25.0%	9	75.0%	12	100%
Cadena de Suministro	21	¿La cadena de suministros facilitan las operaciones dentro del terminal portuario DP WORLD CALLAO?	5	41.7%	7	58.3%	12	100%
Procesos		Total de menciones	27	56.3%	21	43.8%	48	100%

Fuente: Elaboración propia.

Nos indica que en cuanto a los procesos principalmente el 83.3% de las empresas encuestadas considera que la logística está impactando en sus costos de exportación, seguido de un 75% que considera además a la documentación.

En términos generales el 56.3% de las menciones consideran que los procesos están impactando en sus costos.

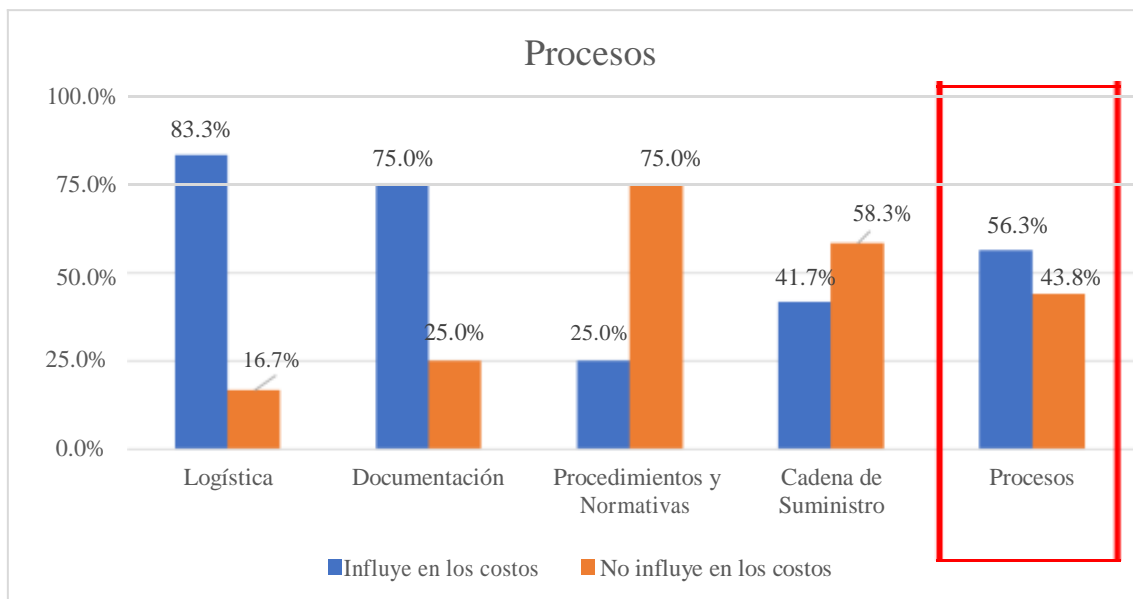
Tabla y cuadro 28. Estimación del impacto de Procesos en los Costos de Servicios Portuarios en las Exportaciones de la Región Lima Despachadas en el Terminal Portuario DP WORLD-CALLO en el 2018

Total de menciones	Influye en los costos		No influye en los costos		Total	Intervalo de Confianza al 95%	
	n	%	n	%		Límite superior	Límite inferior
27	56.3%	21	43.8%	48	100%	42.88%	69.62%

Fuente: Elaboración propia.

Se estima que entre el 42.88 y 69.62% de las empresas exportadoras de la región lima consideran que los procesos portuarios están afectando sus exportaciones con un nivel de confianza del 95%.

Tabla y cuadro 29. Representación gráfica del Cuadro y Tabla 27.



Fuente: Elaboración propia.

7. CONCLUSIONES

- a) EL 39,6% considera que la movilización de la carga dentro de DP WORLD CALLAO impacta en los costos de servicios portuarios en las exportaciones, un 60,4 % considera que no impacta en los costos. Pero el 50% considera que si la movilización se realiza más de una vez si estaría generando un impacto en los costos de los servicios portuarios. Por lo tanto. De acuerdo a nuestro análisis podemos concluir que la dimensión de transporte que abarca (Carga Local, Flete, Resguardo, Movilización) no está impactando en los costos de servicios portuarios
- b) EL 56,3% considera que el almacenamiento de la carga dentro de DP WORLD CALLAO impacta en los costos de servicios portuarios en las exportaciones, un 43,7% considera que no impacta en los costos. Según el análisis realizado llegamos a la conclusión que la dimensión de Deposito Temporal que abarca (Almacenamiento, Movilización de contenedores, Regímenes Aduaneros, Agente Aduanero) está impacto en los costos de servicios portuarios.
- c) El 66,7% considera que los servicios portuarios dentro de DP WORLD CALLAO impacta en los costos de servicios portuarios en las exportaciones. Un 33,3% considera que no impacta en los costos. De acuerdo a nuestro análisis podemos concluir que la dimensión Zona Portuaria que abarca (Estiba/Desestiba, Servicio a la carga y Servicios a la nave) está impactando en los costos de servicios portuarios.

- d) El 64,6% considera que los costos operativos dentro de DP WORD CALLAO impacta en los costos de servicios portuarios en las exportaciones, un 35,4% no impactan en los costos portuarios. Teniendo por conclusión que la dimensión de Servicios Prestados que abarca (Costos de servicios, Programación, costos extras y tarifarios) está impactando en los costos de servicios portuarios.
- e) La dimensión régimen aduanero hay un equilibrio en cuanto al impacto en los costos ya que exactamente el 50% considera que otros regímenes como, transbordo, Reembarque, etc. impacta en los costos de servicios portuarios, un 50% considera que no impactan. Podemos concluir que la dimensión Regímenes Aduaneros se encuentra en un plano neutral sobre los costos de servicios portuarios.
- f) El 56,3% considera que los costos de la documentación requerida para la exportación en DP WORLD CALLAO impactan en los costos de servicios portuarios, un 43,8% considera que no impacta en los costos. Logrando llegar a la conclusión que la dimensión Procesos que abarca (Logística, Documentación, Procedimientos y Normativas, Cadena de suministros) está impactando en los costos de servicios portuarios.

8. RECOMENDACIONES

- a) Coordinar con anticipación toda la documentación necesaria para presentar a las entidades participantes en el despacho de exportación, tratando así de disminuir o evitar las reprogramaciones de movilización de contenedor, precintos, cuadrillas, embalaje, falso flete, entre otros.
- b) Contar con una buena asesoría del agente de aduana para gestionar oportunamente todos los requisitos solicitados por la entidad competente para realizar el despacho de exportación dentro de los plazos establecidos, tratando de disminuir el tiempo de almacenaje de la carga.
- c) Las gestiones que se realizan en APN y SUNAT. Deben realizarse con el mayor profesionalismo y mayor anticipación con el fin de recibir los servicios que presta DP WORLD CALLAO, trabajando en conjunta coordinación para alinear los servicios que prestan dentro de DP WORLD CALLAO, la normativa de ambos sectores deben ser compactible para tener una mejor supervisión de las responsabilidades.
- d) Los exportadores deben tener conocimiento de las tarifas vigentes que maneja DP WORLD CALLAO. Con el fin de estar al tanto de los detalles de los pagos que se corresponde realizar. Las entidades que prestan el servicio para despacho de exportación deben de mencionar al detalle los cobros que realizan a los exportadores evitando así la incertidumbre sobre la facturación realizada. Debería existir una instancia en donde los exportadores puedan reportar problemas de tarifas, y reportar daños, así mismo se deberían contar con mecanismos para

compensar a los dueños de la carga por prácticas de inspecciones invasivas injustificadas o que terminen sin incidencias, pero con daños masivos a la carga.

- e) Los agentes de aduana deberán tener mayor cuidado con los regímenes para evitar generación de costos innecesarios a los usuarios. Se debería evitar retraso y mala coordinación con el despacho de exportación para no generar costos evitables a la carga.

- f) Los usuarios o clientes a través del gremio de exportadores como son ADEX, CCL, COMEX. Deberían proponer la actualización de los despachos aduaneros. Sin embargo, las entidades del estado deberían actualizar mejor los procesos y procedimientos de los despachos de exportación facilitando a los exportadores la salida de sus productos logrando así mejorar la competitividad frente a los países vecinos y así o incrementar la economía nacional.

- g) Que los gobiernos enfoquen sus propuestas en desarrollar proyectos de infraestructuras sostenibles en el largo plazo con la finalidad de fomentar las exportaciones y otras inversiones, además esto mejorará el bienestar de la población, reducirá los costos logísticos, mejorará la competitividad de la economía, fortalecerá el flujo del comercio exterior, asegurando un crecimiento sostenible de la economía.

9. BIBLIOGRAFÍA

García, P. (2016). *Gestión Del Terminal Portuario De Salaverry Y Su Contribución En El Desarrollo Socioeconómico Del Distrito De Salaverry-2014* (Tesis de doctorado). Universidad Nacional De Trujillo, Trujillo.

Calderón, B, Hernán, M. (2017). *Análisis Comparativo De Los Sobrecostos Logísticos Portuarios En El Puerto Del Callao Y Buenaventura* (Tesis de licenciatura). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima.

Briones, S. (2009). *Estudio De Pre-Factibilidad sobre la Producción y Exportación de los moluscos Navaja y Almeja a España* (Tesis de licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

Pinela, F. (2016). *Sector Naviero Y La Concesión De Puerto De Aguas Profundas: Posorja* (Tesis de magister). Universidad De Guayaquil, Ecuador.

Salamá, B. (2016). *Elaboración De Un Modelo Analítico Que Permita Relacionar El Transporte Marítimo, La Globalización Y El Desarrollo Económico. Casos De Estudio: Venezuela, Colombia, Perú Y Brasil* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

Vega, L. (2017). *Metodología Basada En Costos Logísticos Para Determinar El Hinterland: Caso Sudamérica* (Tesis de magister). Pontificia Universidad Católica De Chile, Chile.

Hernández, R. (2014). *Metodología de la Investigación 6ta Edición.*
Monterrey, México: Mc graw hill

Diario Gestión (03 de agosto del 2017). *Movilización de Contenedores.*

<https://gestion.pe/economia/ccl-mover-contenedor-peru-cuatro-veces-caro-america-latina-europa-140881>

Diario Gestión (19 de marzo del 2018). Recuperado de:

<https://gestion.pe/economia/dp-world-temores-expectativas-ampliacion-operaciones-peru-229658>

Dp world callao (25 de mayo Del 2019). Worl callao Recuperado de:

<https://www.dpworldcallao.com.pe/>

Dp world callao (2015). Reglamento Tarifario Y Política Comercial Terminal

De Contenedores Del Terminal Portuario Del Callao Zona Sur

Dp world callao (2017). Tarifario Marítimo Importaciones Y Exportaciones.

Estadística APN (4 febrero del 2017). Autoridad Portuaria Nacional .Recuperado de:

<https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2018/02/pdf/SKW2RRZ5N83VVLX491PHBOQUCJYUTPOGMA0K.pdf>

Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053 publicado el 27.06.2008.

Resolución de Acuerdo de Directorio N° 003-2017-APN/DIR – Callao, 26 de enero de 2017.

Ministerio de transporte y comunicaciones (29 de mayo del 2019). Autoridad portuaria nacional. Recuperado de: <http://www.apn.gob.pe/site/>

Mincetur (2015). *Análisis De Los Costos Marítimos Y Portuarios*. Recuperado de: <https://www.mincetur.gob.pe>

Ositran (21 de febrero 2019). Ositran. Recuperado de : <https://www.ositran.gob.pe/puertos/terminal-de-contenedores-muelle-sur-callao.html>

Ositran (9 de Octubre 2017). Informe de Revisión de las Tarifas de los servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), Aproximación y Sobrevuelo, prestados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A.

10. ANEXOS

ANEXO 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: “COSTO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DE LA REGIÓN LIMA DESPACHADAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DP WORLD CALLAO EN EL 2017”

PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	HIPOTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES DE V.I.	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	POBLACION Y MUESTRA
<p>Pregunta General: ¿Cómo impactan los costos de los servicios portuarios en las exportaciones de la región Lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018?</p>	<p>General: Determinar el impacto de los costos de los servicios portuarios en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018?</p>	<p>General: Los costos de los servicios portuarios impactan en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD-CALLO en el 2018</p>	<p>Variable Independiente</p> <p>Costos de Los Servicios Portuarios</p>	<p>Transporte</p> <p>Deposito Temporal</p> <p>Zona portuaria</p>	<p>-Carga Local -Flete -Resguardo -Movilización</p> <p>-Almacenamiento -Movilización de Contenedores -Régimen Aduanero -Agente Aduanero</p> <p>-Estiba / Desestiba -Servicios a la Carga -Servicio a la nave</p>	<p>Diseño de investigación Diseño</p> <p>Dónde: N= muestra X= VI Y= VD → : Influencia O1= obser X O2=Obser Y</p>	<p>Muestra por conveniencia a 12 empresas exportadoras de la región lima.</p>
PREGUNTAS ESPECIFICAS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPÓTESIS ESPECIFICAS	Variable Dependiente		INDICADORES DE V.D.	TIPO	Técnicas- instrumentos
<p>¿Cómo impactan los costos de los servicios portuarios en el uso del transporte en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD CALLAO en el 2018?</p> <p>¿Cómo impactan los costos de los servicios portuarios en el uso del depósito aduanero en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD CALLAO en el 2018?</p>	<p>Determinar el impacto de los costos de los servicios portuarios en el uso del transporte en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018.</p> <p>Determinar el impacto de los costos de los servicios portuarios en el uso del depósito temporal en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018.</p>	<p>Los costos de los servicios portuarios de transporte impactan de manera negativa en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD – CALLAO en el 2018.</p> <p>Los costos de los servicios portuarios en el depósito temporal impactan de manera negativa en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD – CALLAO en el 2018.</p>	<p>Exportación</p>	<p>Servicio Prestado</p> <p>Regímenes Aduaneros</p> <p>Procesos</p>	<p>-Costo de los servicios. -Programación - Costos extras - Tarifario</p> <p>- Exportación Definitiva - Exportación temporal para reimportación en el mismo estado</p> <p>--Logística - Documentación - Procedimientos y Normativas - Cadena de Suministro</p>	<p>Tipo de estudio</p>	<p>Encuesta y Entrevista</p>

ANEXO 02: TARIFARIO DE CONTENEDORES DP WORLD CALLAO



**DP World Callao S.R.L.
TARIFARIO AL PÚBLICO GENERAL
(Vigente a partir del inicio de la Explotación)**

Ítem	Nombre y Descripción del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa						
			USD (\$)*	IGV	Total	USD (\$)*	IGV	Total	
Sección 1	Servicios Estándar (Regulados)								
1.1	Uso o alquiler de amarradero (n1)	Eslora Total (m) x Horas Ventana	\$0.681	Exonerado	\$0.681				
(n1): Incluye amarre y desamarre. La longitud total de la nave a ser confirmada por su 'International Tonnage Certificate'. El uso de amarradero se contará desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe.									
1.2	Embarque y Descarga		20 Pies			40 Pies			
1.2.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos (n2)	Por Contenedor	\$96.10	\$17.30	\$113.40	\$144.40	\$25.99	\$170.39	
1.2.2	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos (n2)	Por Contenedor	\$41.64	Exonerado	\$41.64	\$81.98	Exonerado	\$81.98	
1.2.3	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo (n3)	Por Contenedor Ciclo Completo	\$46.35	Exonerado	\$46.35	\$66.47	Exonerado	\$66.47	
(n2): Monto regulado según contrato de concesión. Tarifa cobrada al Usuario. Incluye únicamente un máximo de 48 horas de Uso de Área Operativa.									
(n3): Contenedores de transbordo son los que son declarados como tal, descargados por una nave y embarcados en otra o en la misma en distinto viaje, para su retiro de la Terminal. Incluye hasta 48 horas de Uso de Área Operativa. Los contenedores de transbordo inter-terminales se cobrarán de acuerdo al ítem 2.7.1. (Tarifas se aplican por contenedor y no por ciclo).									
Sección 2	Servicios Especiales (No Regulados) – Operadores de Naves								
2.1	Re-Estibas (Movilización de Contenedores entre bodegas de la nave)		20 Pies			40 Pies			
2.1.1	Re-Estibas contenedor estándar - misma Bodega	Por Contenedor	\$141.75	Exonerado	\$141.75	\$283.50	Exonerado	\$283.50	
2.1.2	Re-Estibas contenedor estándar - Bodega a Bodega - Vía Muelle (4)	Por Contenedor	\$283.50	Exonerado	\$283.50	\$567.00	Exonerado	\$567.00	
(n4): Cuando las re-estibas requieren transferencia a patio debido a la naturaleza de la carga (refrigerada, peligrosa, sobredimensionada) o por exceso (máx. 4 cntrs por bodega a la vez), el Operador informará al agente de la Línea que la operación se llevará a cabo vía patio, en cuyo caso aplicarán movimientos adicionales en patio. En cuando sea posible, dicha comunicación se llevará a cabo antes del comienzo de operaciones. Movimientos adicionales serán facturados de acuerdo al tarifario al público general.									
2.2	Naves no Celulares		20 Pies			40 Pies			
2.2.1	Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares (n5)	Por Movimiento	\$50.00	Exonerado	\$50.00	\$70.00	Exonerado	\$70.00	
(n5): Incluye el suministro de equipos especiales y/o personal para enganche y desenganche, y productividad reducida debido a la falta de guías de bodega.									
2.3	Otros Servicios Especiales		20 Pies			40 Pies			
2.3.1	Embarque y Descarga de Generadores /Power-packs/ y/o Isotanques	Por Movimiento	Se aplicará 1.2.1 y 1.2.2			Se aplicará 1.2.1 y 1.2.2			
2.3.2	Carga con Sobrepeso / Manipuleo especial (mayor a límites de peso o dimensiones estándar OOG (SWL))	Por Movimiento	Por Cotización			Por Cotización			
2.3.3	Movilización de tapas de bodega - Escotillas	Por Ciclo	\$294.00	Exonerado	\$294.00				
2.3.4	Cargo por hora hombre no utilizada (n6)	Por Cuadrilla hora	\$400.00	Exonerado	\$400.00				
2.3.5.1	Contratación de Reserva de Ventana de Atraque Garantizada para naves de menos de o hasta 300 metros de eslora	Por recalada	\$10,000.00	Exonerado	\$10,000.00				
2.3.5.2	Contratación de Reserva de Ventana de Atraque Garantizada para naves de más de 300 metros de eslora	Por metro de eslora en exceso de 300m, por hora de atraque.	\$5.00	Exonerado	\$5.00				
2.3.6	Uso del Amarradero – Penalidad por no liberar el amarradero más allá del tiempo otorgado cuando esta demora perjudique a un usuario con ventana contigua.	Por turno de 8 horas	\$5,000.00	Exonerado	\$5,000.00				
2.3.7	Procesamiento y transmisión de nota de tarja	Por tarja	\$10.00	\$1.80	\$11.80				
(n6): Cuando se dispone los recursos necesarios para el trabajo de acuerdo al plan de operaciones y estos se cancelan debido a información tardía de la nave, el cliente será responsable por el costo de dichos recursos (la tarifa especificada) por hora de uso de grúa (o por parte de una hora). Cuando el trabajo es detenido debido a un evento o acontecimiento dentro del control del cliente o debido a una falla en la nave y las cuadrillas del operador son impedidas de ser empleadas en el trabajo de la nave, aplica la misma responsabilidad.									

2.4	Uso de Área Operativa – Contenedores Vacíos						
2.4.1	Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo				
2.4.2	Días: 3 - 7 (Tarifa Plana – cubre todo el periodo)	Por TEU	\$125.00	Exonerado	\$125.00		
2.4.3	Días: 8 en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU / Día	\$25.00	Exonerado	\$25.00		
2.5	Uso de Área Operativa – Contenedores de Transbordo						
2.5.1	Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo				
2.5.2	Días: 3 - 7 (Tarifa Plana – cubre todo el periodo)	Por TEU	\$125.00	Exonerado	\$125.00		
2.5.3	Días: 8 en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU / Día	\$15.00	Exonerado	\$15.00		
2.6	Energía y Monitoreo de contenedores Reefer - Porción Nave						
2.6.1	Contenedores en transbordo - Energía y Monitoreo para contenedores reefer en transbordo serán considerados bajo punto 4.2 indicado líneas abajo (n7)						
(n7): Estos cargos refieren al ámbito de la línea - No incluyen periodos o situaciones por cuenta del dueño de la carga.							
2.7	Transbordo de Contenedores Inter Terminal (ITT)		20 Pies		40 Pies		
2.7.1	Embarque o Descarga de Contenedores de Transbordo Inter-Terminal – Llenos / Vacíos (ver (n3) líneas arriba). El transporte Inter-Terminal y los trámites son responsabilidad del cliente.	Por Contenedor	\$46.35	Exonerado	\$46.35	\$66.47	Exonerado \$66.47
2.8	Reprogramación de Embarque - Porción Nave						
2.8.1	Manipuleo adicional por reprogramación de embarque (n8)	Por Contenedor	\$55.00	Exonerado	\$55.00		
(n8): Aplica a contenedores reprogramados para embarque por instrucciones de la línea o situaciones operativas ('overbooking', 'stack weight', limitaciones de estiba o casos similares)							
2.9	Manipuleo de carga Sobredimensionada - Porción Nave						
2.9.1	Cambio de 'Spreader' y/o suministro de equipos especiales para el manipuleo de contenedores OOG hacia / desde la nave con grúa pórtico	Por Contenedor	\$90.00	Exonerado	\$90.00		
2.10	Embarque o Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada						
2.10.1	Embarque y Descarga - Uso de infraestructura - Porción Nave	Por TM o m ³ (lo que resulte mayor)	\$35.00	Exonerado	\$35.00		
2.11	Servicios Especiales relacionados con la Estiba / Desestiba.						
2.11.1	Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador.	Por Contenedor	\$8.00	Exonerado	\$8.00		
2.11.2	Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por Contenedor	\$8.00	Exonerado	\$8.00		
2.11.3	Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador.	Por Contenedor	\$2.00	Exonerado	\$2.00		
2.11.4	Verificar, documentar, y reportar daños visibles a los contenedores de tránsito, de transbordo y de re-estiba; incluyendo posibles fugas, derrames, o posible daño al contenido.	Por Contenedor	\$10.00	Exonerado	\$10.00		
2.11.5	Preparación de planos de estiba de acuerdo a instrucciones del Operador de la nave, rehacerlo en caso de cambios solicitados por el Comando de la Nave y/o circunstancias especiales, coordinación de la secuencia de trabajo y provisión del Bay Plan final a la nave en formato físico y/o electrónico.	Por recalada y por vez	\$499.00	Exonerado	\$499.00		
2.11.6	Adecuación de los reportes de estiba, desestiba, y movimiento de contenedores del estándar EDIFACT o ANSI al mensaje especializado y de acuerdo al tipo según cada requerimiento en particular.	Por cada solicitud	\$15.00	Exonerado	\$15.00		
2.11.7	Procesamiento, transmisión, y control de datos VGM para los operadores de nave (n9)	Por Contenedor	\$8.00	Exonerado	\$8.00		
2.11.8	Estiba - Paquete de servicios regulados y especiales (referencia 1.2.1 & 2.11.7) – Porción Nave (n10)	Por Contenedor	Según convenio				
2.11.9	Desestiba - Paquete de servicios regulados y especiales (referencia 1.2.1 & 2.11.7) – Porción Nave (n10)	Por Contenedor	Según convenio				
(n9): Incluye el procesamiento, transmisión, y control de datos vía medios electrónicos o alternativos, revisión y verificación del CAL, adecuación de planos de estiba y procesos operativos a la norma SOLAS. No aplica en caso de vigencia de un acuerdo de paquete de servicios relacionados a la estiba/desestiba (2.11.8 & 2.11.9) o similar.							
(n10): Este servicio será aplicado únicamente según Contrato o Convenio particular. Incluye todos los servicios descritos en los ítems 2.11.1 a 2.11.7, el 2.3.7 (transmisión nota de tarja) y el 2.3.5.1 (Reserva de ventana de atraque según contrato), y se cobrará alternativamente (no adicionalmente) en caso estos servicios no hayan sido facturados por separado.							

Sección 3	Servicios Especiales (No Regulados) – Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito Temporal Aduanero			PEN (S/.)	IGV	Total
3.1	Uso de Área Operativa – Importaciones					
3.1.1	Días: 0 – 2 (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n11)	Por TEU	Sin costo			
3.1.2	Días: 3 – 7 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 139.90	S/. 25.18	S/. 165.08	
3.1.3	Días: 08 – 14 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 160.00	S/. 28.80	S/. 188.80	
3.1.4	Días: 15 – 21 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 101.00	S/. 18.18	S/. 119.18	
3.1.5	Días: 22 – 28 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 101.00	S/. 18.18	S/. 119.18	
3.1.6	Días: 29 – 35 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 101.00	S/. 18.18	S/. 119.18	
3.1.7	Días: 36 – en adelante (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 54.90	S/. 9.88	S/. 64.78	
(n11): El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave.						
Ítem	Nombre y Descripción del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa			
3.2	Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones (n11.1)					
3.2.1	Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 20' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 20'	S/. 400.00	S/. 72.00	S/. 472.00	
3.2.2	Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 40'	S/. 410.00	S/. 73.80	S/. 483.80	
3.2.3	Uso de Área Operativa Depósito Temporal (a partir del día 8) (n11.2)					
3.2.3.1	Días: 8 – 10 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 69.90	S/. 12.58	S/. 82.48	
3.2.3.2	Días: 11 – 14 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 69.90	S/. 12.58	S/. 82.48	
3.2.3.3	Días: 15 – 21 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 101.00	S/. 18.18	S/. 119.18	
3.2.3.4	Días: 22 – en adelante (Tarifa por día o fracción de día)	Aplica Tarifario Ítems 3.1.5 - 3.1.7 según corresponda				
(n11.1): Incluye el despacho directo de carga de importación, revisión documentaria, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas, verificación adicional de datos del contenedor, y demás tramites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 3 al día 7 (período libre). Sólo aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal. No aplica en los siguientes casos: (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado -SADA, (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal.						
(n11.2): El período día 0-2 es libre de cargo (esta incluido en el servicio estándar). El período día 3-7 esta incluido en el Servicio Especial Depósito Temporal. A partir del día 15 en adelante, aplica la tarifa de Uso de Área Operativa - General, ítems 3.1.2 al 3.1.5 según corresponda. Los ítems 3.2.3.1 y 3.2.3.2 sólo aplican cuando DP World ha sido nominado como Depósito Temporal. No aplica en casos de Despacho Anticipado (SADA) o retiro a un Depósito Temporal distinto a DP World.						
3.3	Uso de Área Operativa – Exportaciones (n12)					
3.3.1	Días: 0 – 3 (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo			
3.3.2	Días: 4 – en adelante	Aplica Tarifario Ítems 3.1.2 - 3.1.7 según corresponda				
(n12): El periodo libre es de 48 horas antes del 'cut off' indicado por la línea.						
3.4	Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones (n12.1)					
3.4.1	Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones - Incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por Contenedor	S/. 295.00	S/. 53.10	S/. 348.10	
(n12.1): Incluye recepción directa de carga de exportación, revisión documentaria, refrendo de DUA exportación, transmisiones a Aduana y demás tramites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 4 al día 7 (periodo libre) para el ingreso de carga. Aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal. No aplica en los siguientes casos: (a) Ingreso de carga previamente numerada por un Depósito Temporal, (b) Carga con despacho directo desde el local del exportador.						

3.5	Uso de Área Operativa - Importación y Exportación - Cargas Especiales		USD (\$)*	IGV	Total
3.5.1	Vehículo Ligero	Por unidad / DÍA	\$20.00	\$3.60	\$23.60
3.5.2	Vehículo Mediano	Por unidad / DÍA	\$25.00	\$4.50	\$29.50
3.5.3	Maquinaria	Por TM o m3/día	Por Cotización		
3.5.4	Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Depósito Temporal (a partir del día 8) - Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG)		PEN (S/.)	IGV	Total
3.5.4.1	Días: 8 – 21 (Tarifa por día o fracción de día)	Por TEU / Día	S/. 112.50	S/. 20.25	S/. 132.75
3.5.4.2	Días: 22 – en adelante (Tarifa por día o fracción de día)	Aplica Tarifario Ítems 3.1.5 - 3.1.7 según corresponda + 40%. Sujeto a IGV			
3.5.999	Otros servicios no indicados en este tarifario.	Por Contenedor	Por Cotización		
3.9	Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Carga Proyecto Fraccionada, No Containerizada / Carga suelta - Porción Tierra		USD (\$)*	IGV	Total
3.9.1	Días: 0 – 2	Por TM o m ³ /día (lo que resulte mayor)	Sin costo		
3.9.2	Días: 3 - en adelante	Por TM o m ³ /día (lo que resulte mayor)	\$10.00	\$1.80	\$11.80

Sección 4	Servicios Especiales (No Regulados) - Patio de Contenedores	USD (\$)*	IGV	Total	
4.1	Carga Especial				
4.1.1	Carga Peligrosa / Contenedores IMO-DC (Dangerous Cargo) (n13)				
4.1.1.1	Segregación en zona especial de Carga Peligrosa – suministro de equipos adicionales y/o espacio en patio y/o cuadrillas requeridas para el posicionamiento especial de la carga peligrosa a ser embarcada / descargada de las naves, de acuerdo a la regulación y estándares de seguridad aplicables. (n13.1)				
4.1.1.1.1	IMO-DG CLASE 1 - sujeto a normas legales y procedimientos	Por TEU	\$250.00	\$45.00	\$295.00
4.1.1.1.2	IMO-DG CLASE 2	Por TEU	\$145.00	\$26.10	\$171.10
4.1.1.1.3	IMO-DG CLASE 3	Por TEU	\$145.00	\$26.10	\$171.10
4.1.1.1.4	IMO-DG CLASE 4	Por TEU	\$145.00	\$26.10	\$171.10
4.1.1.1.5	IMO-DG CLASE 5.1	Por TEU	\$145.00	\$26.10	\$171.10
4.1.1.1.6	IMO-DG CLASE 5.2 - sujeto a normas legales y procedimientos	Por TEU	\$250.00	\$45.00	\$295.00
4.1.1.1.7	IMO-DG CLASE 6.1	Por TEU	\$145.00	\$26.10	\$171.10
4.1.1.1.8	IMO-DG CLASE 6.2 - sujeto a normas legales y procedimientos	Por TEU	\$250.00	\$45.00	\$295.00
4.1.1.1.9	IMO-DG CLASE 7 - sujeto a normas legales y procedimientos	Por TEU	\$250.00	\$45.00	\$295.00
4.1.1.1.10	IMO-DG CLASE 8	Por TEU	\$145.00	\$26.10	\$171.10
4.1.1.1.11	IMO-DG CLASE 9 (*n13.2)	Por TEU	\$116.00	\$20.88	\$136.88
4.1.1.2	Cargo por servicios especiales a contenedores con carga peligrosa - Cubre consideraciones especiales, coordinaciones y riesgos asociados con el manejo de contenedores con carga peligrosa dentro del terminal. Aplicable sobre las tarifas de las secciones 3 y 4.	Por Servicio	Tarifa + 40%. Sujeto a IGV.		
4.1.2	Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG) (requieren manipuleo con 'spreader' o herramientas especiales, o cuando la carga excede los límites del contenedor, siempre dentro de los límites máximos de seguridad y peso).				
4.1.2.1	Suministro de equipos especiales para el manipuleo de contenedores OOG en el patio de contenedores, posicionamiento en zona especial y coordinaciones por servicios especiales para carga en patio de acuerdo a requerimiento.	Por TEU	\$165.00	\$29.70	\$194.70
4.1.2.2	Cargo OOG - aplica a todos los servicios que implican cuidados especiales, coordinaciones y riesgos asociados con el manejo de contenedores con carga OOG dentro del terminal. Aplicable a las secciones 3 y 4.	Por Servicio	Tarifa + 40%. Sujeto a IGV.		
4.1.3	Embarque o Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada				
4.1.3.1	Embarque y Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada - Uso de infraestructura - Porción Tierra (Adicional al cargo 2.10.1)	Por TM o m ³ (lo que resulte mayor)	\$35.00	\$6.30	\$41.30
4.1.3.2	Control Entrada / Salida (Gate In / Out) - Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada - Porción Tierra	Por TM o m ³ (lo que resulte mayor)	\$35.00	\$6.30	\$41.30
4.1.4	Contenedor Alto Cubicaje				
4.1.4.1	Contenedor Alto Cubicaje (High Cube, 9'6" de altura) (n15)	Por Contenedor	\$19.90	\$3.58	\$23.48
(n13): La operatividad con ciertos tipos de carga peligrosa estará sujeta a aceptación de acuerdo al Procedimiento Estándar de Seguridad de DPW Callao y/o cualquier otra regulación aplicable. Los embarques de harina de pescado en contenedores está exonerada de cualquier cargo por carga peligrosa, siempre que cumplan con los requisitos mínimos de seguridad establecidos ('stickers' IMO, ventilación cerrada, etc.) (n13.1): En caso que un contenedor contenga más de una clase IMO-DG, se cobrará la tarifa que corresponda a la más alta, una sola vez. Toda carga IMO está sujeta a las normas y procedimientos de DP WORLD CALLAO y normatividad legal vigente.					
(n13.2): En caso de Harina de Pescado (Fishmeal) IMO9 previamente declarada como tal en el CAL de embarque según procedimientos, la tarifa aplicable será de \$9.99 x TEU . Rige a partir del 1ro de Julio 2015.					
(n15): Tarifa se aplica adicional a los items 1.2.2, 1.2.3 & 1.2.4, según corresponda, a las dimensiones especiales de un contenedor de alto cubicaje (High Cube). Cubre segregación especial según secuencia de embarque/descarga y uso de capacidad adicional en los stacks.					

ANEXO 03: TARIFARIO SERVICIO DP WORLD CALLAO

Ítem	Nombre y Descripción del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa		
4.2	Contenedores Reefer – Manipuleo, Energía y Monitoreo				
4.2.1	Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación (n16)	Por Contenedor	\$125.00	\$22.50	\$147.50
4.2.2	Energía				
4.2.2.1	Energía durante el tiempo de operación de la nave, y desde 12 horas antes del 'reefer cutoff' (exportación), o hasta 24 horas después de la descarga (importación)	Por Contenedor	Sin costo		
4.2.2.2	Energía – por día, por períodos en exceso del punto 4.2.2.1	Por Contenedor	\$55.00	\$9.90	\$64.90
4.2.3	Monitoreo de contenedor Reefer – por día, por períodos en exceso del punto 4.2.1	Por Contenedor / día	\$15.00	\$2.70	\$17.70
4.2.4	Montaje y Desmontaje de 'Gensets' - Ciclo completo - Incluye 24 horas de almacenaje	Por Genset	\$28.50	\$5.13	\$33.63
(n16): Recepción del contenedor Refrigerado incluye: conexión y desconexión, control de instrucciones de carta de temperatura y monitoreo especial durante el primer día (periodo crítico).					
4.3	Otros Servicios de Patio (n17)				
4.3.1	Movimientos extras en patio – A solicitud del cliente o autoridades (aduanas, etc.)				
4.3.1.1	Movimientos extras en patio	Por Movilización	\$45.00	\$8.10	\$53.10
4.3.1.2	Movilización para inspección - Ciclo completo	Por Ciclo	\$66.00	\$11.88	\$77.88
4.3.2	Pesaje adicional (Se considerarán movimientos extra en patio)	Por Contenedor	\$50.00	\$9.00	\$59.00
4.3.3	Cambio de estatus (eg. Puerto de descarga / nave designada, etc). No incluye movimientos extra en patio	Por Contenedor	\$35.00	\$6.30	\$41.30
4.3.4	Cargo por arribo tardío – Solicitud del cliente después del 'cut off', siempre que sea aceptado por el terminal	Por Contenedor	\$199.00	\$35.82	\$234.82
4.3.5	Cargo por contenedor recibido para embarque, no embarcado y entregado	Por Contenedor	\$180.00	\$32.40	\$212.40
4.3.6	Barrido de contenedor vacío	Por Contenedor	\$7.00	\$1.26	\$8.26
4.3.7	Otros servicios no indicados en este tarifario	Por Actividad	Por Cotización		
4.3.8	Verificación adicional de datos del contenedor. (n18)	Por Contenedor	\$23.60	\$4.25	\$27.85
4.3.9	Auxilio Mecánico a camiones externos inoperativos.	Por vez	\$70.00	\$12.60	\$82.60
4.3.10	Re-emisión de cita solicitada no utilizada	Por cita	S/. 35.00	S/. 6.30	S/. 41.30
(n17): Estos cargos serán facturados a la parte solicitante y en ciertos casos sujetos a confirmación por el terminal.					
(n18): Incluye la verificación física de los números de contenedores, la preexistencia de precintos a la descarga, el número de precintos (máx. 2), el peso a la descarga (adicional al peso a la salida), verificación de la condición física del contenedor a la descarga, registro de particularidades, e información adicional requerida por el transportista para el envío de la nota de tarja a aduanas. Este servicio es adicional al proceso de verificación normal que se lleva a cabo en la puerta de salida y cuyo costo ya está incluido en la tarifa por servicio estándar. Incluye la provisión y colocación del precinto provisional en caso de arribo con precinto faltante - sin perjuicio de los inventarios y tramites adicionales que puedan requerirse.					

4.4	Servicios de Manipuleo de Carga				
4.4.1	Inspección del contenedor – uso de cuadrillas	Por Contenedor	\$59.00	\$10.62	\$69.62
4.4.2	Inspección del contenedor – uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por Contenedor	\$59.00	\$10.62	\$69.62
4.4.3	Inspección del contenedor – uso de montacargas (de 5 a 10 toneladas)	Por Contenedor	\$70.00	\$12.60	\$82.60
4.4.4	Inventario (incluye movimientos en patio, montacarga, cuadrillas, inspector, coordinaciones)	Por Contenedor	\$230.00	\$41.40	\$271.40
4.4.5	Trasgado de contenedor a contenedor (incluye 2 movimientos en patio, movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones)	Por Contenedor	\$350.00	\$63.00	\$413.00
4.4.6	Trasgado de carga de contenedor estandar a camión convencional, o viceversa -carga estandar. Incluye movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones - Contenedor vacío permanece en terminal, coordinaciones con la línea responsabilidad del cliente.	Por Contenedor	\$246.00	\$44.28	\$290.28
4.4.7.1	Provisión de cuadrillas por tiempo (Servicios especiales no especificados)	Por Turno (8 Horas)	\$125.00	\$22.50	\$147.50
4.4.7.2	Cargo por cuadrillas solicitadas no utilizadas.	Por Turno (8 Horas)	\$62.50	\$11.25	\$73.75
4.4.8	Apertura de contenedor sin manipuleo de carga	Por Contenedor	\$20.00	\$3.60	\$23.60
4.4.9	Alquiler de reach stacker - solicitud especial	Por Hora/Fracción	\$150.00	\$27.00	\$177.00
4.4.10	Servicio especial provision ante-cámara para inspección de carga refrigerada -sujeto a disponibilidad.	Por Unidad / día	\$155.00	\$27.90	\$182.90
4.4.11	Alquiler de bobinera (hasta 2 toneladas)	por contenedor	\$85.00	\$15.30	\$100.30
4.4.999	Otros servicios no indicados en este tarifario.	Por Actividad	Por Cotización		
4.5	Otros Servicios Especiales				
4.5.1	Desglose, según instrucción del agente de carga (n19)	Por BL	\$20.00	\$3.60	\$23.60
4.5.2	Servicio de colocación de Precintos	Por Precinto	\$12.00	\$2.16	\$14.16
4.5.3	Servicio de colocación y/o remoción de etiquetas para Carga Peligrosa IMO	Por Contenedor	\$10.50	\$1.89	\$12.39
4.5.4	Servicio Especial Revisión Documental DUAS Múltiples (n19.1)	Por Contenedor	\$50.00	\$9.00	\$59.00
4.5.5	Servicio Especial Descarga o embarque directo "vapor - camión" (HOT GATE) - previa aprobación del departamento de operaciones (*n19.2)	Por Contenedor	\$230.00	\$41.40	\$271.40
4.5.6	Servicio especial "Container Turn Around" (recepción y re-entrega de contenedores vacíos del empty pool)	Por Contenedor	Según convenio		
4.5.7	Servicio especial despacho directo desde zona de inspecciones -sujeto a solicitud y coordinación previa, mínimo 24 horas de anticipación, y aprobación del departamento de operaciones. (No incluye movilización ni uso de recursos adicionales, ejemplo stackers, montacargas, etc.)	Por Contenedor	\$15.00	\$2.70	\$17.70
4.5.8	Servicio de transmisión de DAM's múltiples de Exportación por contenedor: Implica revisión documentaria, transmisiones a Aduana y refrendo de DAM's de exportación múltiples para la asignación de un determinado canal de control para cada DAM.	Por Contenedor	\$20.00	\$3.60	\$23.60
4.5.9	Emisión de Expedientes a la Aduana: A solicitud del cliente para realizar las gestiones administrativas ante la aduana a fin de corregir la información requerida.	Por Expediente	\$25.00	\$4.50	\$29.50
(n19): Aplica para el trámite documentario necesario para elaborar los desgloses y la transmisión de los mismos a aduanas cuando la carga tiene como consignatario a un agente de carga. Aplica para carga FCL.					
(n19.1): Aplica a la revisión documentaria de embarques con más de 40 DUAS por Conocimiento de Embarque según procedimiento aduanero. A ser facturada por contenedor.					
(n19.2): Aplica en caso de solicitud de despacho excepcional y urgente directo hacia o desde la nave. Incluye coordinación especial, escolta al interior del terminal, medidas de seguridad, recursos extraordinarios para mantener la productividad, etc. Este servicio está sujeto a previa solicitud, evaluación de factibilidad, y aprobación por el departamento de operaciones. Por medida de seguridad, el despacho podría ser vía transferencia en zona de aforo, o alterna.					

Sección 5	Servicios Especiales (No Regulados) - Incremento en el Nivel de Seguridad		USD (\$)*	IGV	Total
5.1	Incremento en el Nivel de Seguridad (si es declarado por la autoridad por más de 24 Horas) (n20)				
5.1.1	ISPS Nivel 2 – Recargo a aplicar a todas las tarifas de servicios especiales.	Por Actividad		Tarifa + 15%. Sujeto a IGV	
5.1.2	ISPS Nivel 3 – Recargo a aplicar a todas las tarifas de servicios especiales.	Por Actividad		Tarifa + 25%. Sujeto a IGV	
(n20): Despliegue de personal adicional de seguridad, refuerzo de rondas, verificaciones e inspecciones en el perímetro del terminal, puertas y patio; subcontratación de personal externo de seguridad y/o consultores; suministro de medidas adicionales técnicas y/o de equipos; y aumento general de alerta de operaciones de acuerdo a lo requerido por el mayor nivel de seguridad. Aplica sólo en el caso de que se aumente el nivel ISPS de seguridad (Nivel 2 o Nivel 3), declarado por la autoridad competente (incluyendo estado de emergencia, desorden civil, estado de sitio, toque de queda, etc) mientras permanezca en efecto en exceso de 24 horas.					

Sección 6	Servicios Especiales (No Regulados) - Complementarios		USD (\$)*	IGV	Total
6.1	Control PBIP Operaciones no Regulares				
6.1.1	Control PBIP Operaciones no Regulares - Vehículos (n21)	Por Unidad de Vehículo	\$55.00	\$9.90	\$64.90
6.1.2	Control de Operaciones no Regulares - Embarcaciones (n22)	Por Unidad de Embarcación	\$77.00	\$13.86	\$90.86
6.2	Tratamiento de Contingencia de derrames				
6.2.1	Movilización mediante uso de carreta de contención	Por contenedor	\$121.00	\$21.78	\$142.78
6.2.2	Uso de Poza de Contención de Derrames u otra zona monitoreada y aislada de la operación	Por día o por fracción / por contenedor	\$102.00	\$18.36	\$120.36
6.2.3	Lavado simple de poza de contención de derrames y carreta de contención (n23)	Por vez	\$1,320.00	\$237.60	\$1,557.60
6.2.4	Limpieza especial de poza de contención de derrames y carreta de contención con productos peligrosos, tóxicos, nocivos a la salud y o el ambiente. (n24)	Por vez	Por cotización		
6.2.5	Monitoreo e inspección para atender derrame de contenedores (n25)	Por Turno (8 Horas)	\$125.00	\$22.50	\$147.50
(n21): Aplica para provisiones de combustible, retiro de residuos oleosos y provisión de víveres y otros servicios a la nave, que involucre el ingreso y/o salida de un vehículo escoltado en el terminal. A ser facturado por vehículo. Se incluye dentro de esta tarifa las operaciones de contenedores clase IMO 1 y sus derivados, IMO 3.2, IMO 5.2, 6.2 e IMO 7, y otros que por su peligrosidad – y/o riesgo al terminal - demanden la revisión de documentación y escolta. Además se incluye el control de la escolta de carga sobre dimensionada en flatrack.					
(n22): Aplica para las embarcaciones que prestan servicios portuarios a las naves. A ser facturado por embarcación. Incluye la verificación y monitoreo de los requerimientos mínimos indispensables de seguridad, protección y medio ambiente.					
(n23): Aplica para el lavado de la Poza de Contención de Derrames y carreta de contención previamente utilizada. Incluye lavado simple, remoción, transporte y disposición de los residuos no peligrosos, inofensivos a la salud y al ambiente en un relleno sanitario autorizado.					
(n24): Aplica para el lavado de la Poza de Contención de Derrames y Carreta de Contención previamente utilizada. Incluye lavado especial, remoción, transporte y disposición de los residuos peligrosos, tóxicos, nocivos a la salud y o al ambiente en un relleno de seguridad.					
(n25): En caso de derrame de contenedor con carga IMO se aplicará adicionalmente el ítem 4.1.1.2. El servicio consiste en la utilización inmediata de los recursos del terminal para controlar cualquier incidente de derrame de contenedor.					

Ítem	Nombre y Descripción del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa
------	-----------------------------------	------------------	--------

* Tarifas podrán ser canceladas en Nuevos Soles (S/.) de acuerdo al tipo de cambio venta indicado por la Superintendencia Nacional de Banca y Seguros (SBS) el día de fecha de pago

Condiciones de Pago

Las condiciones de pago por los servicios son las siguientes:

- Transferencia bancaria, depósito en efectivo o cheque del mismo banco en la cuenta que para este efecto designará DP World Callao (o aquella(s) que las sustituyan o se adicionen según contrato).
- Los pagos se deberán realizar de acuerdo a las siguientes consideraciones:
 - a) Servicio Estándar – Importaciones: Antes del retiro de la mercadería del terminal.
 - b) Servicio Estándar – Exportaciones: Al momento de solicitar la cita para el ingreso del contenedor al terminal para embarque.
 - c) Servicios Especiales – Importaciones: Al momento de solicitar la cita para el retiro del contenedor del terminal.
 - d) Servicios Especiales – Exportaciones: Al momento de solicitar el servicio.
 - e) En aquellos servicios que se prestan según un contrato específico firmado entre DP World Callao y un cliente, las condiciones de pago regirán de acuerdo al contrato.

Factor de Ajuste por Incremento en el Costo de Combustibles - Servicios Especiales

Los Servicios Especiales tendrán un Recargo de Ajuste por Precio de Combustible cuando ocurra un incremento mayor al 10% sobre el precio de referencia base (RP1), según lo establecido por OSINERGMIN (<http://www2.osinerg.gob.pe/PubPreciosReferencia/DocPublicaciones/2014/diciembre/PrecioReferencia15122014.pdf>).

El ajuste será aplicado según la siguiente fórmula: $FA = (RP2/RP1-1) * 0.11$ - Donde: FA= Factor de Ajuste, RP2= precio de referencia para Diésel según la tabla de OSINERGMIN, RP1 = el precio de referencia base (al 12 diciembre 2014, PEN 6.46). Actualizado al 17/08/2019 - Versión 2019- 2

ANEXO 04: TARIFARIO ABREVIADO DE SERVICIO ESTANDAR



TARIFARIO EXPORTACIÓN

SERVICIO ESTÁNDAR

<p>EMBARQUE CONTENEDOR 20' STD</p> <p>20'</p> <p>\$ 96.51 + IGV POR CONTENEDOR</p>	<p>EMBARQUE CONTENEDOR 40' STD</p> <p>40'</p> <p>\$ 145.02 + IGV POR CONTENEDOR</p>
--	---

RECARGOS ADICIONALES SEGÚN EL TIPO DE CARGA

<p>\$ 19.90 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>RECEPCIÓN DE CONTENEDOR ALTO CUBICAJE (HIGH - CUBE / HC)</p>	<p>\$ 125.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>RECEPCIÓN DE CONTENEDOR REFRIGERADO (REEFER)</p>	<p>\$ 165.00 + IGV POR TEU</p> <p>SEGREGACIÓN - CARGA SOBREDIMENSIONADA (OOG)</p>	<p>SEGÚN TIPO*</p> <p>SEGREGACIÓN - CARGA PELIGROSA (IMO - DG)</p>
---	--	--	--

SERVICIO ESPECIAL DEPÓSITO TEMPORAL

<p>S/ 295.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>CONTENEDOR 20' STD Y 40' STD</p>
--

INCLUYE

- Recepción directa de carga de exportación
- Período libre (incluido): 6 días antes del cutoff (07 días antes de la llegada de la nave)
- Revisión documentaria, refrendo de DUA exportación
- Transmisiones a Aduana y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal.

ALMACENAJE**

CONTENEDOR ESTÁNDAR / HIGH CUBE	DÍAS 8 - 14	S/ 160.00 + IGV	POR TEU / DÍA
CONTENEDOR SOBREDIMENSIONADO (OOG)	DÍAS 8 - 21	S/ 112.50 + IGV	POR TEU / DÍA

SERVICIOS ADICIONALES

<p>\$ 66.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>MOVILIZACIÓN PARA INSPECCIÓN CICLO COMPLETO</p>	<p>\$ 59.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>INSPECCIÓN DEL CONTENEDOR CUADRILLA</p>	<p>\$ 59.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>INSPECCIÓN DEL CONTENEDOR MONTACARGAS</p>
--	--	--

INSPECCIÓN DE CARGA

SERVICIOS ADICIONALES

<p>\$ 55.00 + IGV POR DÍA O PARTE DE UN DÍA</p> <p>ENERGÍA</p>	<p>\$ 15.00 + IGV POR DÍA O PARTE DE UN DÍA</p> <p>MONITOREO</p>
---	---

CARGA REEFER

- La energía y monitoreo son contabilizados por día o parte de un día.
- Las tarifas por servicios especiales a contenedores con carga Peligrosa (IMO) o Sobredimensionada (OOG) estarán afectas a un recargo del 40% sujeto a IGV.

* Tener en consideración que los contenedores con carga IMO cuentan con tarifas especiales según nuestro tarifario público.

**Días adicionales (no retroactivos, según se utilicen).

Nota:

- El cobro del Servicio Especial de Depósito Temporal sólo aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal (4004). No aplica en los siguientes casos: (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado - SADA. (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal.
- El tarifario está sujeto a modificación. Cualquier cambio será publicado en nuestra página web y en un diario de amplia circulación con anterioridad a su vigencia. Reglamento General de Tarifas OSITRAN Art 33.

www.dpworldcallao.com.pe

Dirección: Av. Manco Cápac 113 Callao, Perú / Tel: 51 1 206 6500 / callao.comercial@dpworldcallao.com.pe

Vigencia: Desde el 16 de enero 2019

ANEXO 05: TARIFARIO ABREVIADO DE CARGA PELIGROSA DP WORLD CALLAO



TARIFARIO CARGA PELIGROSA

Para una carga IMO-DC (Carga Peligrosa), se genera un cobro extra al servicio en la descarga o embarque. Este servicio es "Segregación de Carga Peligrosa", el cual incluye la segregación del contenedor en una zona especial de Carga Peligrosa, suministro de equipos adicionales y/o espacio en patio y/o cuadrillas requeridas para el posicionamiento especial de la carga peligrosa a ser embarcada o descargada de las naves, de acuerdo a la regulación y estándares de seguridad aplicables.

DEPÓSITO PROHIBIDO

<p>CLASE 1 EXPLOSIVOS</p> <p>\$ 250.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 5.2 PERÓXIDOS ORGÁNICOS</p> <p>\$ 250.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 6.1 TETRA ETILO DE PLOMO UN 1649</p> <p>\$ 145.00 + IGV POR TEU</p>
<p>CLASE 6.2 SUSTANCIAS INFECCIOSAS</p> <p>\$ 250.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 7 MATERIAL RADIOACTIVO</p> <p>\$ 250.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 8 SUSTANCIAS CORROSIVAS HIDRÓXIDO DE SODIO UN 1823 1824</p> <p>\$ 145.00 + IGV POR TEU</p>

- La Clase 1 es carga y descarga directa de la nave y se aplica todos los procedimientos del Instructivo para Embarque y Descarga de Mercancías Peligrosas
- Las Clases 5.2, 6.2, 6.1, 7 y 8 no se pueden almacenar en DP World Callao y deben ser transportados con unidades y conductores habilitados para transportar mercancía peligrosa. (Tracto y carreta con Resolución Directoral para transporte de Mercancías Peligrosas del MTC y conductor con licencia para transportar mercancía peligrosa).

DEPÓSITO CONDICIONADO

<p>CLASE 3 LÍQUIDOS INFLAMABLES</p> <p>\$ 145.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 4 SÓLIDOS INFLAMABLES</p> <p>\$ 145.00 + IGV POR TEU</p>
---	--

- Las cargas de depósito condicionado se consideran como carga de embarque o retiro inmediato, sin embargo, pueden ser depositados en DP World Callao
- Los líquidos inflamables Clase 3.1 y Sólidos Inflamables Clase 4.1 serán considerados como carga de depósito condicionado siempre que se cumpla con medidas de seguridad adicionales.

DEPÓSITO PERMITIDO

<p>CLASE 2 GASES COMPRIMIDOS</p> <p>\$ 145.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 5.1 AGENTES OXIDANTES</p> <p>\$ 145.00 + IGV POR TEU</p>	<p>CLASE 9 DIVERSOS</p> <p>\$ 116.00 + IGV POR TEU</p>
--	--	---

Nota:

- Las tarifas por servicios especiales a contenedores con carga peligrosa (IMO) estarán afectas a un recargo del 40% sujeto a IGV. En caso de requerir movilización, uso de cuadrilla, almacenaje, etc., se generará un recargo del 40% sobre la tarifa de estos servicios.
- El tarifario está sujeto a modificación. Cualquier cambio será publicado en nuestra página web y en un diario de amplia circulación con anterioridad a su vigencia. Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. Art. 33.

www.dpworldcallao.com.pe

Dirección: Av. Manco Cápac 113 Callao, Perú / Tel: 511 206 6500 /
callao.comercial@dpworldcallao.com.pe

Vigencia: Desde el 16 de enero 2019

ANEXO 06: LISTA DE EMPRESAS EXPORTADORAS

<i>Ruc</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dirección</i>	<i>Teléfono</i>	<i>Email</i>
20510185162	AGROINDUSTRIA I. & F. NATURES S.A.C.	CALLE CAL.03, SUB LOTE 1-B MZA. N URB. HUACHIPA NORTE	3565640	informes@indalsnature.com
20555960001	BLUE OCEAN NYSE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - BLUE OCEAN NYSE S.A.C.	JR. CLAVELES MZ. D LOTE. 27 URB. JAZMINES DE NARANJAL ETAPA 1	2503400	lidia.neira@blueoceannyce.com
20100001498	CROSLAND TECNICA S.A.	AV. AUGUSTO PEREZ ARANIBAR 1872	6135272	mesadepartes@croslan.com.pe
20544144121	DAMCO PERU S.A.	AV. ENRIQUE CANAVAL Y MOREYRA NRO. 480 (PISO 2)	6160300	monica.chang1@damco.com
20510430655	DELL PERU S.A.C	AV. Rivera Navarrete 501 piso 18 B	6300700	viviana_orozco@dell.com
20390247487	FUNDO SACRAMENTO S.A.C.	CALLE LOS ZORZALES NRO. 160 URB. EL PALOMAR	6277785	lvalcarcel@grupo-pacheco.com
20344346110	HORIZONTE TEXTIL S.A.	AV. PRINCIPAL MZA. G LOTE. 3 URB. CAMPOY	3863211	horizontetextil@terra.com.pe
20383550581	INDUSTRIA DE LA MODA S.A.	CALLE PLATEROS 113 - 1155 ATE	4365054	rmiilos@milkb Blues.com
20107914995	INMUNOCHEM SAC	AV. JAVIER PRADO ESTE NRO. 2950 URB. SAN BORJA	4163200	enovoa@inmunochem.com
20555190132	MT INDUSTRIAL S.A.C.	AV. ARGENTINA Nº 2100	6190500	ealdea@sole.com.pe
20100725810	PRODUCTOS NATURALES DE EXPORTACIÓN S.A.	JR. LOS TITANES 236 - URB. LA CAMPIÑA	2516630	pronex@pronex.com.pe
20524501521	PVC GERFOR PERU S.A.C.	CALLE 5 MZA. C LOTE. 8 URB. LAS PRADERAS DE LURIN	3345097	evelyn.baque@gerfor.com
20518611161	RECUPERACIONES TALON PERU E.I.R.L. - RETAPER E.I.R.L.	CALLE PORTA 170 OFC. 311	4440405	carlos.olea@retapereirl.com
20102309180	REPRIND S.A.C.	CALLE CAL. MARIE CURIE NRO. 231 URB. INDUSTRIAL SANTA ROSA LIMA	3265566	informes@koketa.com
20555286831	TRAFIGURA PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	AV. SANTO TORIBIO NRO. 173 (EDIFICIO REAL 8 - PISO 4)	4120828	facturaselectronicas@trafiguraperu.com
20136507720	UNIVERSIDAD ESAN	JR. ALONSO DE MOLINA #1652 MONTERRICO CHICO	7127200	jmarimon@esan.edu.pe
20520000411	ZONA ESPECIAL DE DESARROLLO ILO - ZED ILO	CARR. CARRETERA COSTANERA SUR KM. 7.6 – PAMPA DE PALO –	53495803	hsalinas@ceticosilo.com

ANEXO 07: FORMULARIO DE ENCUESTAS

COSTOS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DESPACHADAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DP WORLD CALLAO EN EL 2018

Empresa:

Apellidos y Nombres:

Cargo:

1.- ¿La movilización de la carga local dentro de Dp World se realiza más de una vez?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

2.- ¿El costo del flete de la mercancía a exportar está dentro del tarifario establecido?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

3.- ¿Utiliza resguardo para el traslado de la mercadería al terminal portuario Dp World?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

4.- ¿La movilización de la carga en Dp World se realiza con rapidez?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

5.- ¿Utiliza el servicio de almacenamiento para la exportación de su carga? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

6.- ¿El costo del servicio de la movilización de contenedores asignada a canal rojo está dentro del tarifario establecido? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

7.- ¿Los procedimientos aduaneros para la exportación definitiva usados en el terminal portuario DP WORLD CALLAO afectan las exportaciones?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

8.- ¿El costo de los servicios de los agentes de aduanas está dentro de los precios estandarizado en el mercado? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

9.- ¿El costo del servicio de estiba y desestiba se encuentra dentro del tarifario establecido? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca
- Casi Nunca

10.- ¿Considera que los costos de los servicios prestados por el practicaje aumentan los costos a las exportaciones?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

11.- ¿Considera que los servicios a la carga aumentan los costos de los servicios portuarios? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

12.- ¿Considera que los costos de los servicios portuarios afectan los costos de la empresa? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

13.- ¿Se cumple las programaciones establecidos durante el proceso del despacho de exportación? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

14.- ¿Considera que durante el proceso de exportación se aplican costos extras? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

15.- ¿Considera que las tarifas portuarias están de acuerdo al mercado? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

16.- ¿Considera que los otros regímenes aduaneros utilizados en DP WORLD CALLAO ocasionan que se adicionen cobros a las exportaciones?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

17.- ¿Los costos de los servicios portuarios de la Exportación temporal para reimportación en el mismo estado están dentro del tarifario establecido?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

18.- ¿Los costos de los servicios portuarios que se cobran en DP WORLD CALLAO afecta a las exportaciones peruanas?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

19.- ¿Considera que las entidades intervinientes en el proceso de exportación son eficientes? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

20.- ¿Las normas legales peruanas facilitan la salida de la exportación de su carga?*

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

21.- ¿La cadena de suministros facilitan las operaciones dentro del terminal portuario DP WORLD CALLAO? *

- Siempre
- A veces
- Nunca
- Casi Siempre
- Casi Nunca

ANEXO 08: ENTREVISTA AGENCIA DE ADUANA TLI

Buenos noches Como parte de mi tesis en la facultad de negocios internacionales de la Universidad Tecnológica del Perú estoy realizando una investigación acerca de Costo de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario DP WORLD Callao en el 2018. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco su colaboración.

Empresa: TLI: TECNICA LOGISTICA INTEGRAL

Persona entrevistada: AARON CAMPOS SOTO

Función: COORDINADOR DE EXPORTACIONES

COSTOS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DESPACHADAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DP WORLD CALLAO EN EL 2018

Principio del formulario

Empresa:

Apellidos y Nombres:

Cargo:

1.- ¿La movilización de la carga local dentro de Dp World se realiza más de una vez?*

2.- ¿El costo del flete de la mercancía a exportar está dentro del tarifario establecido?

3.- ¿Utiliza resguardo para el traslado de la mercadería al terminal portuario Dp World?*

4.- ¿La movilización de la carga en Dp World se realiza con rapidez?*

5.- ¿Utiliza el servicio de almacenamiento para la exportación de su carga?*

6.- ¿El costo del servicio de la movilización de contenedores asignada a canal rojo está dentro del tarifario establecido?*

7.- ¿Los procedimientos aduaneros para la exportación definitiva usados en el terminal portuario DP WORLD CALLAO afectan las exportaciones?*

8.- ¿El costo de los servicios de los agentes de aduanas está dentro de los precios estandarizado en el mercado?*

9.- ¿El costo del servicio de estiba y desestiba se encuentra dentro del tarifario establecido?*

10.- ¿Considera que los costos de los servicios prestados por el practicaje aumentan los costos a las exportaciones?*

11.- ¿Considera que los servicios a la carga aumentan los costos de los servicios portuarios?*

12.- ¿Considera que los costos extras de los servicios portuarios afectan los costos de la empresa?*

13.- ¿Se cumple las programaciones establecidos durante el proceso del despacho de exportación?*

14.- ¿Considera que durante el proceso de exportación se aplican costos extras?*

15.- ¿Considera que las tarifas portuarias están de acuerdo al mercado?*

16.- ¿Considera que los otros regímenes aduaneros utilizados en DP WORLD CALLAO ocasionan que se adicionen cobros a las exportaciones?*

17.- ¿Los costos de los servicios portuarios de la Exportación temporal para reimportación en el mismo estado están dentro del tarifario establecido?*

18.- ¿Los costos de los servicios portuarios que se cobran en DP WORLD CALLAO afecta a las exportaciones peruanas?*

19.- ¿Considera que las entidades intervinientes en el proceso de exportación son eficientes?*

20.- ¿Las normas legales peruanas facilitan la salida de la exportación de su carga?*

21.- ¿La cadena de suministros facilitan las operaciones dentro del terminal portuario DP WORLD CALLAO?*

ANEXO 09: VALIDACIÓN DE JUICIOS EXPERTO



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

TESIS

**“COSTO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DE
LA REGIÓN LIMA DESPACHADAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DP WORLD CALLAO
EN EL 2018”**

**PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN
DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

AUTORES:

CASTILLO TORBALAY, Yahir Gean Marco

GUADALUPE ZUTA, Janeth

LIMA – 2019

Matriz de Operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual
<i>Variable Independiente</i>	
<p><i>Costos de Los Servicios Portuarios</i></p>	<p><i>Los servicios portuarios son actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación. Estos a su vez se orientan por los siguientes principios:</i></p> <p><i>La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.</i></p> <p><i>Los servicios portuarios se clasifican en: Servicios Portuarios Básicos y Servicios Portuarios Generales. – Art. 61 – 62 Decreto Supremo N° 003-2004-MTC LEY DE SISTEMA PORTUARIO NACIONAL N° 27943 Autoridad Portuaria Nacional (09/03/2016).</i></p>
<i>Variable Dependiente</i>	
<p><i>Exportación</i></p>	<p><i>Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior.</i></p> <p><i>La exportación definitiva no está afectada a ningún tributo. – Art. 60 Normas Legales GJA-03 LEY GENERAL DE ADUANA D.L. N° 1053 (01.10.2010 – SUNAT)</i></p>

<i>Variables</i>			
<i>Variable Independiente</i>	<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Ítems</i>
<i>Costos de Los Servicios Portuarios</i>	<i>Transporte</i>	<i>Carga Local</i>	1
		<i>Flete</i>	2
		<i>Resguardo</i>	3
		<i>Movilización</i>	4
	<i>Deposito Temporal</i>	<i>Almacenamiento</i>	5
		<i>Movilización de Contenedores</i>	6
		<i>Regímenes Aduaneros</i>	7
		<i>Agente Aduanero</i>	8
	<i>Zona Portuaria</i>	<i>Estiba / Desestiba</i>	9
		<i>Servicios a la Carga</i>	10
		<i>Servicios a la nave</i>	11
<i>Variable Dependiente</i>			
<i>Exportación</i>	<i>Servicio Prestado</i>	<i>Costo de los servicios</i>	12
		<i>Programación</i>	13
		<i>Costos Extras</i>	14
		<i>Tarifario</i>	15
	<i>Regímenes Aduaneros</i>	<i>Exportación Definitiva</i>	16
		<i>Exportación temporal para reimportación en el mismo estado</i>	17
	<i>Procesos</i>	<i>Logística</i>	18
		<i>Documentación</i>	19
		<i>Procedimientos y Normativas</i>	20
		<i>Cadena de Suministro</i>	21

Datos personales:

Empresa: _____

Nombres y Apellidos:

Cargo:

Indicaciones:

A continuación encontraremos un cuestionario de preguntas referidas a evaluar los costos de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario dp world callao en el 2018

Instrucciones: Cada pregunta tiene 5 opciones de respuesta en una escala creciente, por favor seleccione la que sea de su selección y márkela con una X.

Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre
1	2	3	4	5

PRIMERA PARTE: Costos de los Servicios Portuarios

Sección 1. Transporte

1	¿La movilización de la carga local dentro de Dp World se realiza más de una vez?	1	2	3	4	5
2	¿El costo del flete de la mercancía a exportar está dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
3	¿Utiliza resguardo para el traslado de la mercadería al terminal portuario Dp World?	1	2	3	4	5
4	¿La movilización de la carga en Dp World se realiza con rapidez?	1	2	3	4	5

Sección 2. Deposito Temporal

5	¿Utiliza el servicio de almacenamiento para la exportación de su carga?	1	2	3	4	5
6	¿El costo del servicio de la movilización de contenedores asignada a canal rojo está dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
7	¿Los procedimientos aduaneros para la exportación definitiva usados en el terminal portuario DP WORLD CALLAO afectan las exportaciones?	1	2	3	4	5
8	¿El costo de los servicios de los agentes de aduanas está dentro de los precios estandarizado en el mercado?	1	2	3	4	5

Sección 3. DP WORLD

9	¿El costo del servicio de estiba y desestiba se encuentra dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
10	¿Considera que los costos de los servicios prestados por el practicaje aumentan los costos a las exportaciones?	1	2	3	4	5
11	¿Considera que los servicios a la carga aumentan los costos de los servicios portuarios?	1	2	3	4	5

SEGUNDA PARTE: Exportación

Sección 4. Nivel de Satisfacción

12	¿Considera que los costos extras de los servicios portuarios afectan los costos de la empresa?	1	2	3	4	5
13	¿Se cumple las programaciones establecidos durante el proceso del despacho de exportación?	1	2	3	4	5
14	¿Considera que durante el proceso de exportación se aplican costos extras?	1	2	3	4	5
15	¿Considera que las tarifas portuarias están de acuerdo al mercado?	1	2	3	4	5

Sección 5. Regímenes Aduaneros

16	¿Considera que los otros regímenes aduaneros utilizados en DP WORLD CALLAO ocasionan que se adicionen cobros a las exportaciones?	1	2	3	4	5
17	¿Los costos de los servicios portuarios de la Exportación temporal para reimportación en el mismo estado están dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5

Sección 6: Procesos

18	¿Los costos de los servicios portuarios que se cobran en DP WORLD CALLAO afecta a las exportaciones peruanas?	1	2	3	4	5
19	¿Considera que las entidades intervinientes en el proceso de exportación son eficientes?	1	2	3	4	5
20	¿Las normas legales peruanas facilitan la salida de la exportación de su carga?	1	2	3	4	5
21	¿Considera que la cadena de suministro influye significativamente en los costos de exportación?	1	2	3	4	5



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS

I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del experto:

1.2 Cargo e institución donde labora:

1.3 Nombre del instrumento: Costo de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones despachadas en el terminal portuario Dp World callao en el 2017

1.4 Autor del instrumento: CASTILLO TORRALBA; YAHR, GERARDO MARCO - GUADALUPE ZUTA, JANETH

Indicadores	Criterios	Deficiente 0-20 %	Regular 21-40 %	Buena 41- 60%	Muy buena 61-80 %	Eficiente 81-100 %
1. Claridad	Están formulando con lenguaje apropiado					100
2. Objetividad	Están expresado en conductas observables					90
3. Actualidad	Adecuada el alcance de ciencia y tecnología					90
4. Organización	Existe una organización lógica					100
5. Suficiente	Comprende los aspectos de calidad y cantidad					100
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos del sistema de evolución y desarrollo de la capacidades cognitivas					100
7. Consistencia	Basadas en aspectos técnicos-científicos de la tecnología-educativa					100
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.					100
9. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					100
10. Oportunidad	El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado					100

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN

98%

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Instrumento bien diseñado. Aplíquese.

C14227

ELIZABETH HUÉRFANO CAÑERO.



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

TESIS

**“COSTO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DE LA
REGIÓN LIMA DESPACHADAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DP WORLD
CALLAO EN EL 2018”**

**PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN
DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

AUTORES:

CASTILLO TORBALAY, Yahir Gean Marco

GUADALUPE ZUTA, Janeth

LIMA – 2019

Matriz de Operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual
<i>Variable Independiente</i>	
<p><i>Costos de Los Servicios Portuarios</i></p>	<p><i>Los servicios portuarios son actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación. Estos a su vez se orientan por los siguientes principios:</i></p> <p><i>La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.</i></p> <p><i>Los servicios portuarios se clasifican en: Servicios Portuarios Básicos y Servicios Portuarios Generales. – Art. 61 – 62 Decreto Supremo N° 003-2004-MTC LEY DE SISTEMA PORTUARIO NACIONAL N° 27943 Autoridad Portuaria Nacional (09/03/2016).</i></p>
<i>Variable Dependiente</i>	
<p><i>Exportación</i></p>	<p><i>Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior.</i></p> <p><i>La exportación definitiva no está afectada a ningún tributo. – Art. 60 Normas Legales GJA-03 LEY GENERAL DE ADUANA D.L. N° 1053 (01.10.2010 – SUNAT)</i></p>

<i>Variables</i>			
<i>Variable Independiente</i>	<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Ítems</i>
<i>Costos de Los Servicios Portuarios</i>	<i>Transporte</i>	<i>Carga Local</i>	1
		<i>Flete</i>	2
		<i>Resguardo</i>	3
		<i>Movilización</i>	4
	<i>Deposito Temporal</i>	<i>Almacenamiento</i>	5
		<i>Movilización de Contenedores</i>	6
		<i>Regímenes Aduaneros</i>	7
		<i>Agente Aduanero</i>	8
	<i>Zona Portuaria</i>	<i>Estiba / Desestiba</i>	9
		<i>Servicios a la Carga</i>	10
		<i>Servicios a la nave</i>	11
<i>Variable Dependiente</i>			
<i>Exportación</i>	<i>Servicio Prestado</i>	<i>Costo de los servicios</i>	12
		<i>Programación</i>	13
		<i>Costos Extras</i>	14
		<i>Tarifario</i>	15
	<i>Regímenes Aduaneros</i>	<i>Exportación Definitiva</i>	16
		<i>Exportación temporal para reimportación en el mismo estado</i>	17
	<i>Procesos</i>	<i>Logística</i>	18
		<i>Documentación</i>	19
		<i>Procedimientos y Normativas</i>	20
		<i>Cadena de Suministro</i>	21

ENCUESTA DIRIGIDA A LAS EMPRESAS EXPORTADORES DEL PERÚ

Datos personales:

Empresa: _____

Nombres y Apellidos: _____

Cargo: _____

Indicaciones:

A continuación encontraremos un cuestionario de preguntas referidas a evaluar los costos de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario dp world callao en el 2018

Instrucciones: Cada pregunta tiene 5 opciones de respuesta en una escala creciente, por favor seleccione la que sea de su selección y márkela con una X.

Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre
1	2	3	4	5

PRIMERA PARTE: Costos de los Servicios Portuarios

Sección 1. Transporte

1	¿La movilización de la carga local dentro de Dp World se realiza más de una vez?	1	2	3	4	5
2	¿El costo del flete de la mercancía a exportar está dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
3	¿Utiliza resguardo para el traslado de la mercadería al terminal portuario Dp World?	1	2	3	4	5
4	¿La movilización de la carga en Dp World se realiza con rapidez?	1	2	3	4	5

Sección 2. Deposito Temporal

5	¿Utiliza el servicio de almacenamiento para la exportación de su carga?	1	2	3	4	5
6	¿El costo del servicio de la movilización de contenedores asignada a canal rojo está dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
7	¿Los procedimientos aduaneros para la exportación definitiva usados en el terminal portuario DP WORLD CALLAO afectan las exportaciones?	1	2	3	4	5
8	¿El costo de los servicios de los agentes de aduanas está dentro de los precios estandarizado en el mercado?	1	2	3	4	5

Sección 3. DP WORLD

9	¿El costo del servicio de estiba y desestiba se encuentra dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
10	¿Considera que los costos de los servicios prestados por el practicaje aumentan los costos a las exportaciones?	1	2	3	4	5
11	¿Considera que los servicios a la carga aumentan los costos de los servicios portuarios?	1	2	3	4	5

SEGUNDA PARTE: Exportación

Sección 4. Nivel de Satisfacción

12	¿Considera que los costos extras de los servicios portuarios afectan los costos de la empresa?	1	2	3	4	5
13	¿Se cumple las programaciones establecidos durante el proceso del despacho de exportación?	1	2	3	4	5
14	¿Considera que durante el proceso de exportación se aplican costos extras?	1	2	3	4	5
15	¿Considera que las tarifas portuarias están de acuerdo al mercado?	1	2	3	4	5

Sección 5. Regímenes Aduaneros

16	¿Considera que los otros regímenes aduaneros utilizados en DP WORLD CALLAO ocasionan que se adicionen cobros a las exportaciones?	1	2	3	4	5
17	¿Los costos de los servicios portuarios de la Exportación temporal para reimportación en el mismo estado están dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5

Sección 6: Procesos

18	¿Los costos de los servicios portuarios que se cobran en DP WORLD CALLAO afecta a las exportaciones peruanas?	1	2	3	4	5
19	¿Considera que las entidades intervinientes en el proceso de exportación son eficientes?	1	2	3	4	5
20	¿Las normas legales peruanas facilitan la salida de la exportación de su carga?	1	2	3	4	5
21	¿Considera que la cadena de suministro influye significativamente en los costos de exportación?	1	2	3	4	5



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS

I. DATOS GENERALES.

1.1 Apellidos y nombres del experto:

1.2 Cargo e institución donde labora:

1.3 Nombre del instrumento: Costo de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones despachadas en el terminal portuario Dp World callao en el 2017

1.4 Autor del instrumento: CASTILLO TORBALAY, FAHIE; IGAN MARCO - GUADALUPE ZÚTA, JANETH

Indicadores	Criterios	Deficiente 0-20 %	Regular 21-40 %	Buena 41-60%	Muy buena 61-80 %	Eficiente 81-100 %
1. Claridad	Están formulando con lenguaje apropiado					90
2. Objetividad	Están expresado en conductos observables					95
3. Actualidad	Adecuado el alcance de ciencia y tecnología					98
4. Organización	Existe una organización lógica					93
5. Suficiente	Comprende los aspectos de calidad y cantidad					95
6. Intencionalidad	Adecuada para valorar aspectos del sistema de evaluación y desarrollo de la capacidades cognitivas					94
7. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos de la tecnología-educativa					100
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.					97
9. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					93
10. Oportunidad	El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado					96

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN

III. OPINION DE APLICABILIDAD:

LOS PREGUNTAS CUMPLEN CON LOS REQUISITOS DE CLARIDAD Y PERTINENCIA PARA ALCANZAR EL FIN DE LA INVESTIGACIÓN

JOSE GARCIA CHAVEZ
C11229

Página 7



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

TESIS

**“COSTO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DE LA
REGIÓN LIMA DESPACHADAS EN EL TERMINAL PORTUARIO DP WORLD
CALLAO EN EL 2018”**

**PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN
DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

AUTORES:

CASTILLO TORBALAY, Yahir Gean Marco

GUADALUPE ZUTA, Janeth

LIMA – 2019

Matriz de Operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual
<i>Variable Independiente</i>	
<p><i>Costos de Los Servicios Portuarios</i></p>	<p><i>Los servicios portuarios son actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación. Estos a su vez se orientan por los siguientes principios:</i></p> <p><i>La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.</i></p> <p><i>Los servicios portuarios se clasifican en: Servicios Portuarios Básicos y Servicios Portuarios Generales. – Art. 61 – 62 Decreto Supremo N° 003-2004-MTC LEY DE SISTEMA PORTUARIO NACIONAL N° 27943 Autoridad Portuaria Nacional (09/03/2016).</i></p>
<i>Variable Dependiente</i>	
<p><i>Exportación</i></p>	<p><i>Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior.</i></p> <p><i>La exportación definitiva no está afectada a ningún tributo. – Art. 60 Normas Legales GJA-03 LEY GENERAL DE ADUANA D.L. N° 1053 (01.10.2010 – SUNAT)</i></p>

Variables			
Variable Independiente	Dimensiones	Indicadores	Ítems
<i>Costos de Los Servicios Portuarios</i>	<i>Transporte</i>	<i>Carga Local</i>	<i>1</i>
		<i>Flete</i>	<i>2</i>
		<i>Resguardo</i>	<i>3</i>
		<i>Movilización</i>	<i>4</i>
	<i>Deposito Temporal</i>	<i>Almacenamiento</i>	<i>5</i>
		<i>Movilización de Contenedores</i>	<i>6</i>
		<i>Regímenes Aduaneros</i>	<i>7</i>
		<i>Agente Aduanero</i>	<i>8</i>
	<i>Zona Portuaria</i>	<i>Estiba / Desestiba</i>	<i>9</i>
		<i>Servicios a la Carga</i>	<i>10</i>
		<i>Servicios a la nave</i>	<i>11</i>
Variable Dependiente			
<i>Exportación</i>	<i>Servicio Prestado</i>	<i>Costo de los servicios</i>	<i>12</i>
		<i>Programación</i>	<i>13</i>
		<i>Costos Extras</i>	<i>14</i>
		<i>Tarifario</i>	<i>15</i>
	<i>Regímenes Aduaneros</i>	<i>Exportación Definitiva</i>	<i>16</i>
		<i>Exportación temporal para reimportación en el mismo estado</i>	<i>17</i>
	<i>Procesos</i>	<i>Logística</i>	<i>18</i>
		<i>Documentación</i>	<i>19</i>
		<i>Procedimientos y Normativas</i>	<i>20</i>
		<i>Cadena de Suministro</i>	<i>21</i>

ENCUESTA DIRIGIDA A LAS EMPRESAS EXPORTADORES DEL PERÚ

Datos personales:

Empresa: _____

Nombres y Apellidos: _____

Cargo: _____

Indicaciones:

A continuación encontraremos un cuestionario de preguntas referidas a evaluar los costos de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones de la región lima despachadas en el terminal portuario dp world callao en el 2018

Instrucciones: Cada pregunta tiene 5 opciones de respuesta en una escala creciente, por favor seleccione la que sea de su selección y márkela con una X.

Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre
1	2	3	4	5

PRIMERA PARTE: Costos de los Servicios Portuarios

Sección 1. Transporte

1	¿La movilización de la carga local dentro de Dp World se realiza más de una vez?	1	2	3	4	5
2	¿El costo del flete de la mercancía a exportar está dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
3	¿Utiliza resguardo para el traslado de la mercadería al terminal portuario Dp World?	1	2	3	4	5
4	¿La movilización de la carga en Dp World se realiza con rapidez?	1	2	3	4	5

Sección 2. Deposito Temporal

5	¿Utiliza el servicio de almacenamiento para la exportación de su carga?	1	2	3	4	5
6	¿El costo del servicio de la movilización de contenedores asignada a canal rojo está dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
7	¿Los procedimientos aduaneros para la exportación definitiva usados en el terminal portuario DP WORLD CALLAO afectan las exportaciones?	1	2	3	4	5
8	¿El costo de los servicios de los agentes de aduanas está dentro de los precios estandarizado en el mercado?	1	2	3	4	5

Sección 3. DP WORLD

9	¿El costo del servicio de estiba y desestiba se encuentra dentro del tarifario establecido?	1	2	3	4	5
10	¿Considera que los costos de los servicios prestados por el practicaje aumentan los costos a las exportaciones?	1	2	3	4	5
11	¿Considera que los servicios a la carga aumentan los costos de los servicios portuarios?	1	2	3	4	5

SEGUNDA PARTE: Exportación

Sección 4. Nivel de Satisfacción

12	¿Considera que los costos extras de los servicios portuarios afectan los costos de la empresa?	1	2	3	4	5
13	¿Se cumple las programaciones establecidos durante el proceso del despacho de exportación?	1	2	3	4	5
14	¿Considera que durante el proceso de exportación se aplican costos extras?	1	2	3	4	5
15	¿Considera que las tarifas portuarias están de acuerdo al mercado?	1	2	3	4	5

Sección 5. Regímenes Aduaneros

16	<i>¿Considera que los otros regímenes aduaneros utilizados en DP WORLD CALLAO ocasionan que se adicionen cobros a las exportaciones?</i>	1	2	3	4	5
17	<i>¿Los costos de los servicios portuarios de la Exportación temporal para reimportación en el mismo estado están dentro del tarifario establecido?</i>	1	2	3	4	5

Sección 6: Procesos

18	<i>¿Los costos de los servicios portuarios que se cobran en DP WORLD CALLAO afecta a las exportaciones peruanas?</i>	1	2	3	4	5
19	<i>¿Considera que las entidades intervinientes en el proceso de exportación son eficientes?</i>	1	2	3	4	5
20	<i>¿Las normas legales peruanas facilitan la salida de la exportación de su carga?</i>	1	2	3	4	5
21	<i>¿Considera que la cadena de suministro influye significativamente en los costos de exportación?</i>	1	2	3	4	5



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS

I. DATOS GENERALES.

1.1 Apellidos y nombres del experto:

1.2 Cargo e institución donde labora:

1.3 Nombre del instrumento: Costo de los servicios portuarios y su impacto en las exportaciones despachadas en el terminal portuario Dp World callao en el 2017"

1.4 Autor del instrumento: CASTILLO TORBALAY, YAHIR, GIAN MARCO - GUADALUPE ZUTA, JANETH

Indicadores	Criterios	Deficiente 0-20 %	Regular 21-40 %	Buena 41-60%	Muy Buena 61-80 %	Eficiente 81-100 %
1. Claridad	Están Formulando con lenguaje apropiado					97
2. Objetividad	Están expresado en conductas observables					96
3. Actualidad	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología					96
4. Organización	Existe una organización lógica					97
5. Suficiente	Comprende los aspectos de calidad y cantidad					95
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos del sistema de evaluación y desarrollo de la capacidades cognitivas					97
7. Consistencia	Basados en aspectos técnicos-científicos de la tecnología-educativa					95
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.					97
9. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					98
10. Oportunidad	El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado					97

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN

III. OPINION DE APLICABILIDAD:

Preguntas coherentes y adecuadas al propósito de la investigación

Joseph Flores Fernandez

C12236

ANEXO 10. REGLAMENTO Y CONCEPTOS DEL TARIFARIO DP WORLD

Reglamento Tarifario y Política Comercial de DP World Callao S.R.L.

El presente reglamento establece la política comercial y tarifaria a ser aplicada por DP World Callao S.R.L. (en adelante "DP World Callao") en el Terminal de Contenedores Muelle Sur conforme al Contrato de Concesión y demás normas aplicables.

Sección I: Condiciones Generales Principios Generales

La prestación de los servicios respetará los principios de libre competencia, neutralidad, no discriminación e igualdad ante la ley

Libre Elección

Los usuarios de DP World Callao podrán elegir libremente el depósito aduanero temporal, agente de aduana, operador logístico o línea naviera determinada que mas convengan a sus intereses, y no cobrará penalidades adicionales por la libre elección de alguna de ellas.

Solicitud de Servicios

La solicitud de cualquier servicio comprendido en el presente, salvo aquellos servicios prestados a los usuarios finales como consecuencia de la utilización de la infraestructura por parte de los usuarios intermedios con quienes hayan contratado, será efectuada por el usuario o su representante autorizado que se encuentre inscrito en el registro de DP World Callao.

DP World Callao podrá celebrar contratos o acuerdos en general con cualquier usuario para la prestación de los servicios, siempre teniendo en consideración los principios establecidos en el artículo 14.3 de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

Naturaleza de los Servicios

- DP World Callao ofrecerá dos tipos de servicios:
 - 1) Estándar: son los servicios que se prestarán tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales se cobrará las tarifas hasta el nivel fijado de acuerdo con el Contrato de Concesión. Cualquier modificación de las mismas se hará a través de los procesos establecidos en el Contrato de Concesión.
 - 2) Especiales: son todos los servicios distintos a los servicios estándar, cuyos precios se fijan libremente.
- DP World Callao no condicionará la prestación de servicios especiales a la contratación de servicios estándar o viceversa. De la misma manera, los usuarios no podrán exigir a DP World Callao la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios estándar.
- Las tarifas y precios de todos los servicios se aplicarán de acuerdo con un tarifario publicado.
- La aplicación del Impuesto General a las Ventas se regirá de acuerdo con sus normas vigentes.
- Cualquier descuento será fijado por DP World Callao respetando los principios de no discriminación de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión. DP World Callao efectuará la negociación respectiva con el usuario sobre el Tarifario vigente a la fecha

en que se pacte.

Condiciones de Pago

Las condiciones de pago por los servicios son las siguientes:

- Fecha de pago:
 - a) Servicio Estándar – Importaciones: Antes del retiro de la mercadería del terminal.
 - b) Servicio Estándar – Exportaciones: Al momento de solicitar la cita para el ingreso del contenedor al terminal para embarque.
 - c) Servicios Especiales – Importaciones: Al momento de solicitar la cita para el retiro del contenedor del terminal.
 - d) Servicios Especiales – Exportaciones: Al momento de solicitar el servicio.
 - e) En aquellos servicios que se prestan según un contrato específico firmado entre DP World Callao y un cliente, las condiciones de pago regirán de acuerdo con el contrato.

- Los pagos podrán realizarse mediante transferencia bancaria, depósito en efectivo o cheque del mismo banco en la cuenta que para este efecto designará DP World Callao (o aquella(s) que las sustituyan o se adicione(n)). En el caso de pagos con cheque, se aplicará una penalidad de **S/. 150.00** más IGV (ciento cincuenta soles y 00/100 Nuevos Soles) por gastos generados por devolución efectuada por el Banco, sin perjuicio de las acciones legales correspondientes.

- DP World Callao se reserva el derecho de otorgar crédito en las modalidades que determine y luego de la correspondiente evaluación.

- En el caso de los servicios prestados a la Nave, el usuario o representante autorizado deberá presentar un depósito en garantía o una garantía bancaria en los términos y condiciones que DP World Callao determine y que cubra el monto de los servicios a ser prestados, salvo lo establecido en acuerdos vigentes.

- DP World Callao emitirá el comprobante de pago correspondiente a nombre del usuario del servicio, según los datos proporcionados por éste. La anulación del comprobante de pago y posterior generación de uno nuevo debido a datos errados proporcionados por el usuario, serán sancionados con una penalidad de **S/. 59.50 (cincuenta y nueve y 50/100 Nuevos Soles)**.

- Las tarifas y precios en dólares de los Estados Unidos de América (US) podrán ser canceladas en Nuevos Soles (S/.) de acuerdo con el tipo de cambio venta indicado por la Superintendencia Nacional de Banca y Seguros (SBS) el día de la fecha de pago.

- DP World Callao podrá aplicar el interés moratorio y compensatorio a partir del día siguiente del último día otorgado para el pago, de acuerdo con las normas establecidas en el Código Civil. Asimismo, DP World Callao se reserva el derecho de suspender los servicios al Usuario que no cumpla con pagar los importes que adeude, salvo que dicha deuda sea materia de reclamación.

Las tarifas, la liquidación de gastos y el detalle de facturación estarán paulatinamente a disposición del usuario vía aplicaciones web. Como herramienta de valor añadido, el sistema operativo de DP World Callao podrá generar reportes de sustento sobre operaciones o servicios prestados directamente a sus clientes.

El usuario podrá acceder a la solución de controversias de acuerdo con sistema de atención de reclamos debidamente aprobado por el OSITRAN.

Atención al usuario para el retiro o recepción de contenedores. -

El ingreso al terminal por parte del usuario a través de sus unidades de transporte de carga, para el retiro o entrega de contenedores (en adelante “transacciones”), se sujetará a las condiciones que establezca DP World Callao.

Dichas transacciones deberán contar con una cita previamente solicitada y otorgada. No habrá un costo por solicitud de citas, salvo aquellos casos según tarifario. DP World Callao se reserva el derecho de cobrar una penalidad en el caso de cancelaciones de citas.

Ningún contenedor será retirado ni embarcado sin la autorización previa de las autoridades pertinentes, y de todas aquellas autorizaciones de índole comercial y operativo establecidos por DP World Callao.

Las citas para el retiro de contenedores serán emitidas de acuerdo con el siguiente procedimiento:

1. Retiro de contenedor específico (cita por N° de contenedor):

El usuario podrá solicitar a DP World Callao la entrega de un contenedor determinado. Para ello, se deberá cumplir con lo siguiente:

- a. La solicitud no deberá exceder las 48 horas al término de la descarga de la nave.
- b. La solicitud de cita se realizará de modo presencial, únicamente a través de un agente despachador debidamente identificado y autorizado ante SUNAT.
- c. Identificación previa de la empresa de transportes registrada en DP World Callao para el retiro de carga.
- d. Identificación previa del chofer, la placa del tracto y de la plataforma, registrada en DP World Callao para el retiro de carga. Asimismo, conjuntamente con la empresa de transportes, deben haber sido individualizados y autorizados por el usuario o su representante.
- e. Declaración jurada del cliente de contar con la disponibilidad y los recursos logísticos necesarios para retirar el número de contenedores para los cuales ha pedido cita.
- f. Presentar las autorizaciones de las autoridades correspondientes, de ser el caso.

El inicio del procedimiento de despacho se inicia al término de la descarga de la nave. El usuario será responsable que el transportista designado se encuentre en la garita de control dentro del horario otorgado para la cita. El transportista deberá presentar el original del documento de la cita y una vez realizados los controles respectivos, se entregará el contenedor solicitado e indicado en el

documento de cita. Los transportistas deberán seguir las instrucciones de la Hoja de Ruta que recibirán en la garita de ingreso. El usuario asume la responsabilidad por los costos generados según tarifario, en caso la solicitud de cita y/o el retiro físico del contenedor se dé con posterioridad a las 48 horas del término de la descarga de la nave.

En caso el usuario pierda la cita, asumirá los cargos administrativos para su remisión/reimpresión o nueva programación, así como todos aquellos costos, según tarifario, de ser el caso.

2. Retiro por bloque de Contenedores:

La solicitud de retiro por bloque permite la entrega de los contenedores referidos a un depósito extra-portuario, un documento de transporte u otro similar, sin que se los individualicen por su número u otra forma de identificación. Para ello, se deberá cumplir con lo siguiente:

- a. La solicitud de cita se realizará de modo presencial, únicamente a través de un agente despachador debidamente identificado y autorizado ante SUNAT.
- b. Identificación previa de la empresa de transportes registrada en DP World Callao para el retiro de carga.
- c. Identificación previa del chofer, la placa del tracto y de la plataforma, registrados en DP World Callao para el retiro de carga.

El usuario será responsable por que el transportista designado se encuentre en la garita de control dentro del horario otorgado para la cita. El transportista deberá presentar el original del documento de la cita y una vez realizados los controles respectivos, se entregarán los contenedores disponibles que correspondan, en número igual a la cantidad de citas otorgadas. Los transportistas deberán seguir las instrucciones de la Hoja de Ruta que recibirán en la garita de ingreso. El usuario asume la responsabilidad por los costos generados según tarifario, en caso la solicitud de cita y/o el retiro físico de los contenedores se dé con posterioridad a las 48 horas del término de la descarga de la nave.

Vencida la cita, y en caso el usuario solicite la entrega de un contenedor determinado, podrá efectuar el retiro de su carga, para lo cual deberá proceder conforme con el numeral 1 anterior. En este caso, no resultará aplicable el literal a) del numeral 1 anterior.

Sección II: Resumen Tarifario

1. Servicios Estándar (Regulados)

1.1 Uso o alquiler del amarradero

Comprende la utilización del amarradero, incluyendo el amarre y desamarre. Se cobra por metro de Eslora de la Nave y por hora o fracción de hora. La longitud total de la nave será

confirmada por su 'International Tonnage Certificate'. El uso de amarradero se computará desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita (atraque) y hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe (desatraque).

1.2 Embarque y Descarga de Contenedores

1.2.1 Embarque o Descarga de Contenedores Llenos: Se facturará por contenedor. Consiste en: para el caso de las exportaciones, en el control de entrada, el manipuleo del contenedor del usuario desde el camión a la ruma de contenedores y de la ruma a un camión interno de DP World Callao (ambos con grúas RTG), la transferencia hasta la ruma de contenedores (stacking), el manipuleo del camión interno hasta el gancho de la grúa pórtico y el uso de la infraestructura por un período de 48 horas. En las importaciones cubre el manipuleo desde el gancho de la grúa pórtico hacia un camión interno de DP World Callao, la transferencia hasta la ruma de contenedores (Stacking), el manipuleo del camión interno a la ruma con grúa RTG, y de la ruma al camión del usuario también con grúa RTG, el control de salida, y el uso de la infraestructura por un periodo de 48 horas. Se facturará por contenedor.

1.2.2 Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos: Cargos a ser facturados a la Línea Naviera, al Agente de la Línea Naviera, o al responsable haciendo la entrega del contenedor vacío, de acuerdo con las instrucciones de la línea. Se facturará por Contenedor.

1.2.3 Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo: Contenedores de transbordo son los que arriban y zarpan en naves que operan en DP World Callao. La tarifa incluye el embarque y descarga en ambas naves (ciclo completo de transbordo). Incluye 48 horas de uso de área operativa. Los contenedores de transbordo entre terminales portuarios se facturan de acuerdo con la tarifa 2.7.1 (donde las tarifas se aplican por contenedor y no por ciclo). Se facturará por contenedor ciclo completo.

2. Servicios Especiales para Operadores de Naves

2.1 Servicios especiales de Re-Estibas (Movilización de Contenedores entre bodegas de la nave)

2.1.1 Re-Estibas contenedor estándar - misma Bodega: Movilización de contenedores entre la misma bodega de la nave sin necesidad de movilizaciones en piso. Se facturará por contenedor.

2.1.2 Re-Estibas contenedor estándar - Bodega a Bodega - Vía Muelle: Cuando las re-estibas requieren transferencia a patio debido a la naturaleza de la carga (refrigerada, peligrosa, sobredimensionada) o por exceso (máximo 4 contenedores por bodega a la vez), el Operador informará al agente de la Línea que la operación se llevará a cabo vía patio, en cuyo caso aplicarán movimientos adicionales en patio. En cuando sea posible, dicha comunicación se llevará a cabo antes del comienzo de operaciones. Los movimientos adicionales serán facturados de acuerdo con el tarifario al público general. Se facturará por contenedor.

2.2 Servicios especiales a Naves no Celulares: Naves no Celulares son aquellas cuyas bodegas no tienen guías verticales entre las cuales los contenedores son estibados al ser bajados, para formar grupos de unidades de seguridad fijados en cada una de las esquinas del contenedor.

2.2.1 Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares: Incluye el suministro de equipos especiales y/o personal para enganche y desenganche de contenedores, y el cargo por productividad reducida debido a la falta de guías de bodega. Se facturará por movimiento.

2.3 Otros Servicios Especiales

2.3.1 Embarque y Descarga de Generadores /'Power-packs'/ y/o Isotankers: Para el caso de los servicios de embarque o descarga de generadores contenedorizados, o Isotankers destinados a la provisión de combustible de dichos generadores contenedorizados de propiedad de la línea naviera, se aplicarán las tarifas estándar: 1.2.1 conjuntamente con 1.2.2., éste último se encuentra exonerado de IGV. Equipos propiedad de la línea naviera. Se facturará por movimiento.

2.3.2 Carga con Sobre peso / Manipuleo especial (mayor a límites de peso o dimensiones estándar OOG (SWL): Se facturará por movimiento, previa cotización efectuada por DP World Callao.

2.3.3 Movilización de tapas de bodega – Escotillas

2.3.4 Cargo por hora hombre no utilizada: Cuando se disponen los recursos necesarios para el trabajo de acuerdo con el plan de operaciones y éstos se cancelan debido a información tardía de la nave, el cliente será responsable por el costo de dichos recursos de acuerdo con la tarifa especificada por hora de uso de grúa (o por parte de una hora). Cuando el trabajo es detenido debido a un evento o acontecimiento dentro del control del cliente o debido a una falla en la nave y las cuadrillas del operador son impedidas de ser empleadas en el trabajo de la nave, aplica la misma responsabilidad.

2.3.5.1 Contratación de Reserva de Ventana de Atrque Garantizada para naves de menos de o hasta 300 metros de eslora: Reservas de espacio para acoderamiento de las naves de acuerdo con los contratos celebrados con las líneas navieras.

2.3.5.2 Contratación de Reserva de Ventana de Atrque Garantizada para naves de más de 300 metros de eslora: Reservas de espacio para acoderamiento de las naves de acuerdo con los contratos celebrados las líneas navieras, en los cuales este cargo aplicara por metro de eslora en exceso de 300m, por hora de atraque.

2.3.6 Uso del Amarradero – Penalidad por no liberar el amarradero más allá del tiempo otorgado cuando esta demora perjudique a un usuario con ventana contigua.

2.3.7 Procesamiento y transmisión de nota de tarja Aduanas (opcional): Servicio a ser solicitado por la línea naviera. Se factura por tarja por contenedor.

2.4 Uso de Área Operativa – Contenedores Vacíos

2.4.1 Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)

2.4.2 Días: 3 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo): se cobrará a partir del ingreso del contenedor al patio del terminal. La fracción de día se considerará como día completo.

2.5 Uso de Área Operativa – Contenedores de Transbordo

2.5.1 Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)

2.5.2 Días: 3 - 7 (Tarifa Plana – cubre todo el periodo): Se cobrará a partir del fin de la descarga de la nave. La fracción de día se considerará como día completo.

2.5.3 Días: 8 en adelante: A ser facturado por TEU/día.

2.6 Energía y Monitoreo de contenedores Reefer - Porción Nave

2.6.1 Contenedores en transbordo: Estos cargos refieren al ámbito de la línea - No incluyen periodos o situaciones por cuenta del dueño de la carga. La energía y monitoreo para contenedores reefer se facturará conforme al numeral 4.2.

2.7 Transbordo de Contenedores Inter Terminal (ITT)

2.7.1 Embarque o Descarga de Contenedores de Transbordo Inter-Terminal – Llenos / Vacíos: El transporte Inter-Terminal y los trámites son responsabilidad del cliente.

2.8 Reprogramación de Embarque - Porción Nave

2.8.1 Manipuleo adicional por reprogramación de embarque: Aplica a contenedores reprogramados para embarque por instrucciones de la línea o situaciones operativas ('overbooking', 'stack weight', limitaciones de estiba o casos similares).

2.9 Manipuleo de carga Sobredimensionada - Porción Nave

2.9.1 Cambio de 'Spreader' y/o suministro de equipos especiales para el manipuleo de contenedores OOG hacia / desde la nave con grúa pórtico.

2.10 Carga no Contenedorizada (carga proyecto, carga rodante, carga fraccionada)

2.10.1 Embarque y Descarga - Uso de infraestructura - Porción Nave - Carga no Contenedorizada: Cargos a ser facturados a la línea naviera. Se facturará por TM o m3, lo que sea mayor ("Freight Ton").

2.11 Servicios Especiales relacionados con la estiba/desestiba en situaciones excepcionales:

2.11.1 Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador.- La prestación del servicio de trinca y destrinca efectuada con material en estado defectuoso provisto por el armador (que lo inhabilite para su función, resulte inadecuado para la maniobra y/o sea evidente el desgaste, por ejemplo, corrosión, debilitamiento del material con el que está hecho, etc.), que requiera del operador realizar maniobras peligrosas que pongan en riesgo su integridad física, o de cualquier otra manera que impida cumplir con una operación eficiente, reduciendo la productividad y demorando el inicio de las operaciones o el zarpe. No aplica cuando es ejecutado con el equipo

necesario y en condiciones adecuadas provistas por el armador dentro los estándares para una operación segura y eficiente, ni cuando sea ejecutado por la propia tripulación.

- 2.11.2 Conexión y desconexión de contenedores reefer a bordo: Aplica cuando la tripulación no realiza la conexión o desconexión de contenedores reefer, previo al inicio de operaciones, o posterior al fin de operaciones de la nave, según corresponda. No aplica cuando medie un acuerdo específico entre la Terminal y el Armador para llevar a cabo este servicio dentro del periodo de ventana de atraque contratada.
- 2.11.3 Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador: Este servicio aplica cuando el material, provisto por el armador, se encuentre en estado defectuoso (que lo inhabilite para su función, resulte inadecuado para la maniobra y/o sea evidente el desgaste, por ejemplo, corrosión, debilitamiento del material con el que está hecho, etc.), que requiera del operador realizar maniobras peligrosas que pongan en riesgo su integridad física, o de cualquier otra manera que impida cumplir con una operación eficiente, reduciendo la productividad y demorando el inicio de las operaciones o el zarpe. No aplica cuando es ejecutado con el equipo necesario y en condiciones adecuadas provistas por el armador dentro los estándares para una operación segura y eficiente, ni cuando sea ejecutado por la propia tripulación.
- 2.11.4 Verificar, documentar, y reportar daños visibles a los contenedores de tránsito, de transbordo y de re-estiba; incluyendo posibles fugas, derrames, o posible daño al contenido: Este servicio consiste en la verificación, documentación, reporte de daños y/o cualquier ocurrencia visible no suscitados al interior del Terminal respecto a los contenedores en tránsito, durante la re-estiba, y/o de transbordo.
- 2.11.5 Preparación de planos de estiba de acuerdo a instrucciones del Operador de la nave, rehacerlo en caso de cambios solicitados por el Comando de la Nave y/o circunstancias especiales, coordinación de la secuencia de trabajo y provisión del Bay Plan final a la nave en formato físico y/o electrónico: Este servicio consiste en 1) la preparación de los planos de embarque (incluyendo contenedores especiales, tales como reefers, IMO, OOG, etc., en las bodegas o sobre cubierta, manteniendo los criterios de estabilidad, seguridad, segregación, tamaño, tipo, peso y puerto de descarga, según instrucciones del Operador de la Nave y las características generales de ésta, según se indique, antes de la recalada de la nave); 2) rehacer los planos, una vez iniciado o estando pronto a iniciarse las operaciones, debido a discrepancias y objeciones presentadas por el Comando de la Nave (generadas, por ejemplo, por mala estiba en puertos anteriores, problemas de estabilidad de la nave, mal funcionamiento de máquinas, bombas u otros equipos necesarios para mantener la estabilidad y navegabilidad, o daños en las bodegas, celdas, etc.) que impidan la correcta estiba de la carga; 3) modificar la secuencia de embarque previamente coordinada con el Operador de la nave y aprobada por éste (estas modificaciones podrán consistir por ejemplo, en el cambio de la posición de contenedores a bordo por incompatibilidades no reportadas antes de rehacer el plano, lo que puede acarrear trabajar primero un bay y no en otro, suministro de combustible, agua, retiro de sentinas, cambio de posición de contenedores IMO, etc.), 4) provisión y envío del Bay Plan final en formato físico y/o electrónico (email, dispositivos hardware) cuantas veces sea necesario.
- 2.11.6 Adecuación de los reportes de estiba, desestiba, y movimiento de contenedores del estándar EDIFACT o ANSI al mensaje especializado y de acuerdo al tipo según cada requerimiento en particular: Este servicio implica la provisión de información ad hoc, mediante la elaboración de reportes de estiba, desestiba y movimiento de contenedores que se trabajan con el estándar EDIFACT o el estándar ANSI, traduciéndolo a un formato específico, proporcionándole un contenido de información particular de acuerdo con la estructuración concreta de cada línea. Así tenemos, que dentro del estándar EDIFACT existen diversos códigos que brindan un mensaje especializado distinto, como el formato

APERAK (Application error and acknowledgement message), AUTHOR (Authorization message), AVLREQ (Availability request - interactive message), AVLRSP (Availability response - interactive message), BALANC (Balance message), BANSTA (Banking status message), BERMAN (Berth management message), BMISRM (Bulk marine inspection summary report message), BOPBNK (Bank transactions and portfolio transactions report message), BOPCUS (Balance of payment customer transaction report message), BOPDIR (Direct balance of payment declaration message), BOPINF (Balance of payment information from customer message), y/u otros disponibles en el estándar EDIFACT, así como en el estándar ANSI. Este servicio también permite el acceso en línea al contenido de cada segmento exclusivo preparado para el usuario de modo individual.

- 2.11.7 Paquete de servicios especiales relacionados a la estiba/desestiba en situaciones excepcionales (opcional): el Armador y la Terminal podrán acordar incluir todos los servicios, definidos en los puntos 2.11.1 al 2.11.6 arriba señalados, y/u otros a ser incluidos, o de ser el caso, excluidos, en un solo ítem tarifario. Este cobro es alternativo (no adicional) a los rubros del 2.11.1 al 2.11.6. Los servicios que conforman este paquete también son ofrecidos de forma separada.
- 2.11.8 Estiba - Paquete de servicios regulados y especiales (referencia 1.2.1 & 2.11.7) – Porción Nave: El Armador y la Terminal podrán acordar incluir el servicio de estiba y el paquete de servicios relacionados a la estiba en situaciones excepcionales (ítems tarifarios 1.2.1 y 2.11.7, respectivamente). Los servicios que conforman este paquete también son ofrecidos de forma separada.
- 2.11.9 Desestiba - Paquete de servicios regulados y especiales (referencia 1.2.1 & 2.11.7) – Porción Nave: El Armador y la Terminal podrán acordar incluir el servicio de desestiba y el paquete de servicios relacionados a la desestiba en situaciones excepcionales (ítems tarifarios 1.2.1 y 2.11.7, respectivamente). Los servicios que conforman este paquete también son ofrecidos de forma separada.

3. Servicios Especiales (No Regulados) – Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito Temporal Aduanero

3.1 Uso de Área Operativa – Importaciones: Se contará a partir del fin de la descarga total de la nave.

3.1.1 Días: 0 – 2 (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar): El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave.

3.1.2 Días: 3 – 7 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.1.3 Días: 8 – 14 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día

3.1.4 Días: 15 – 21 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día

3.1.5 Días: 22 – 28 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.1.6 Días: 29 – 35 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.1.7 Días: 36 – en adelante (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.2 Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones: Incluye el despacho directo de carga de importación, revisión documentaria, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas, verificación adicional de datos del contenedor, y demás tramites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 3 al día 7 (período libre). Sólo aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal. No aplica en los siguientes casos: (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado -SADA, (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal. En el caso que la gestión del Depósito Temporal requiera el pago de sanciones ante la Autoridad Aduanera por causas estrictamente imputables al Usuario, se deberá agregar S/. 80.00 (ochenta y 00/100 Nuevos Soles) más IGV por gastos administrativos.

3.2.1 Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 20' - incluye uso de Área del día 3 al día 7: A ser facturado por contenedor de 20”.

3.2.2 Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7: A ser facturado por contenedor de 40”.

3.2.3 Uso de Área Operativa Depósito Temporal (a partir del día 8): El período día 0-2 es libre de cargo (esta incluido en el servicio estándar). El período día 3-7 esta incluido en el Servicio Especial Depósito Temporal. A partir del día 15 en adelante, aplica la tarifa de Uso de Área Operativa - General, Ítems 3.1.2 al 3.1.5 según corresponda. Los ítems 3.2.3.1 y 3.2.3.2 sólo aplican cuando DP World ha sido nominado como Depósito Temporal. No aplica en casos de Despacho Anticipado (SADA) o retiro a un Deposito Temporal distinto a DP World.

3.2.3.1 Días: 8 – 10 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.2.3.2 Días: 11 – 14 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.2.3.3 Días: 15 – 21 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.2.3.4 Días: 22 - en adelante (Tarifa por día o fracción de día): Aplica Tarifario Ítems 3.1.5 - 3.1.7 según corresponda.

3.3 **Uso de Área Operativa – Exportaciones:** El periodo libre es de 48 horas antes del 'cut off' indicado por la línea o 72 horas antes del atraque.

3.3.1 Días: 0 – 3 (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar): Sin costo.

3.3.2 Días: 4 – en adelante: Aplica Tarifario Ítems 3.1.2 - 3.1.7 según corresponda.

3.4 **Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones:** Incluye recepción directa de carga de exportación, revisión documentaria, refrendo de DUA exportación, transmisiones a Aduana y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 4 al día 7 (período libre) para el ingreso de carga. Aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal. No aplica en los siguientes casos:
(a) Ingreso de carga previamente numerada por un Depósito Temporal, (b) Carga con despacho directo desde el local del exportador.

3.4.1 Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones - Incluye Uso de Área del día 4 al día 7: A ser facturado por contenedor.

3.5 **Uso de Área Operativa - Importación y Exportación - Cargas Especiales:** Se cobrará según tipo de vehículo y maquinaria. La fracción de día se considerará como día completo.

3.5.1 Vehículo ligero: Se considera a aquellas unidades que poseen como máximo 5 m. de longitud. A ser facturado por unidad/día.

3.5.2 Vehículo Mediano: Se considera a aquellas unidades que poseen más de 5 m. de longitud. A ser facturado por unidad/día

3.5.3 Maquinaria: Se considera maquinaria a aquellas unidades que poseen un gran peso y no son dedicados al transporte de personas.

3.5.4 Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Depósito Temporal (a partir del día 8) - Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG): El período día 0-2 es libre de cargo (esta incluido en el servicio estándar). El período día 3-7 esta incluido en el Servicio Especial Depósito Temporal. A partir del día 22 en adelante, aplica la tarifa de Uso de Área Operativa - General, Ítems 3.1.5 al 3.1.7 según corresponda. Los ítems 3.2.3.1 y 3.2.3.2 sólo aplican cuando DP World ha sido nominado como Depósito Temporal. No aplica en casos de Despacho Anticipado (SADA) o retiro a un Deposito Temporal distinto a DP World.

3.5.4.1 Días: 8 – 21 (Tarifa por día o fracción de día): A ser facturado por TEU/día.

3.5.4.2 Días: 22 – en adelante (Tarifa por día o fracción de día): Aplica Tarifario Ítems 3.1.5 -3.1.7 según corresponda más el 40%.

3.9 Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Contenerizada - Porción Tierra: A contar a partir del fin de la descarga total de la nave.

3.9.1 Días: 0 – 2: Sin costo, incluidos en la tarifa 4.1.3.1

3.9.2 Días: 3 - en adelante: A ser facturado por TM o m³/día, lo que resulte mayor.

4. Servicios Especiales - Patio de Contenedores

4.1 Carga Especial

4.1.1 Carga Peligrosa / Contenedores IMO-DC (Dangerous Cargo): La operatividad con ciertos tipos de carga peligrosa estará sujeta a aceptación de acuerdo con el Procedimiento Estándar de Seguridad de DP World Callao y/o cualquier otra regulación aplicable. Los embarques de harina de pescado en contenedores estarán exonerados de cualquier cargo por carga peligrosa, siempre que cumplan con los requisitos mínimos de seguridad establecidos ('stickers' IMO, ventilación cerrada, etc.).

4.1.1.1 Segregación en zona especial de Carga Peligrosa: Suministro de equipos adicionales y/o espacio en patio y/o cuadrillas requeridas para el posicionamiento especial de la carga peligrosa a ser embarcada o descargada de las naves, de acuerdo con las regulaciones y estándares de seguridad aplicables. En caso que un contenedor contenga más de una clase IMO-DG, se cobrará la tarifa que corresponda a la más alta, una sola vez. Toda carga IMO está sujeta a las normas y procedimientos de DP WORLD CALLAO y normatividad legal vigente. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.1 IMO-DG CLASE 1: Explosivos, divisiones del 1.1 al 1.6. A ser facturado por TEU. Sujeto a normas legales y procedimientos.

4.1.1.1.2 IMO-DG CLASE 2: Gases inflamables. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.3 IMO-DG CLASE 3: Líquidos inflamables. División (3.1) De baja temperatura de inflamabilidad. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.4 IMO-DG CLASE 4: Sólidos Inflamables. Divisiones: (4.1) Reacción espontánea. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.5 IMO-DG CLASE 5.1: Sustancias Oxidantes. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.6 IMO-DG CLASE 5.2: Peróxidos orgánicos. A ser facturado por TEU. Sujeto a normas legales y procedimientos

4.1.1.1.7 IMO-DG CLASE 6.1: Tetra etilo de plomo UN 1649. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.8 IMO-DG CLASE 6.2: Sustancias infecciosas. A ser facturado por TEU. Sujeto a normas legales y procedimientos

IMO-DG CLASE 7: Material Radioactivo. A ser facturado por TEU. Sujeto a procedimientos de acuerdo con las normas legales aplicables.

4.1.1.1.9 IMO-DG CLASE 8: Sustancias corrosivas / hidróxido de sodio UN 1823 y 1824. A ser facturado por TEU.

4.1.1.1.10 IMO-DG CLASE 9: Misceláneos. A ser facturado por TEU.

4.1.1.2 Cargo por servicios especiales a contenedores con carga peligrosa: Cubre consideraciones especiales, coordinaciones y riesgos asociados con el manejo de contenedores con carga peligrosa dentro del terminal. Aplicable sobre las tarifas de las secciones 3 y 4. A ser facturado por Servicio más 40%.

4.1.2 Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG): Requieren manipuleo con 'spreader' o herramientas especiales, o cuando la carga excede los límites del contenedor, siempre dentro de los límites máximos de seguridad y peso.

4.1.2.1 Suministro de equipos especiales para el manipuleo de contenedores OOG en el patio de contenedores, posicionamiento en zona especial y coordinaciones por servicios especiales para carga en patio: A ser facturado por TEU.

4.1.2.2 Carga OOG (Carga Sobredimensionada): Aplica a todos los servicios que implican cuidados especiales, coordinaciones y riesgos asociados con el manejo de contenedores con carga Sobredimensionada dentro del terminal. Aplicable a las secciones 3 y 4. A ser facturado por Servicio más 40%.

4.1.3 Embarque o Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada: Carga no transportada en contenedores ISO que requiere manipuleos especiales.

4.1.3.1 Embarque y Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada - Uso de infraestructura - Porción Tierra (Adicional al cargo 2.10.1): A ser facturado por TM o m³, lo que sea mayor ("Freight Ton").

4.1.3.2 Control Entrada / Salida (Gate In / Out) - Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada - Porción Tierra: A ser facturado por TM o m³, lo que sea mayor ("Freight Ton").

Contenedor Alto Cubicaje

4.1.3.3 Contenedor Alto Cubicaje (High Cube, 9'6" de altura): Tarifa se aplica adicional a los items 1.2.2, 1.2.3 & 1.2.4, según corresponda, a las dimensiones especiales de un contenedor de alto cubicaje (High Cube). Cubre segregación especial según secuencia de embarque/descarga y uso de capacidad adicional en los stacks.

Contenedores Reefer – Manipuleo, Energía y Monitoreo

- 4.2.1 Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación: La recepción del contenedor Refrigerado incluye: conexión y desconexión, control de instrucciones de carta de temperatura y monitoreo especial durante el primer día (periodo crítico). A ser facturado por contenedor.
- 4.2.2 Energía y Monitoreo: Cargos a considerar para carga refrigerada.
- 4.2.2.1 Energía durante el tiempo de operación de la nave, y desde 12 horas antes del 'reefer cutoff' (exportación), o hasta 24 horas después de la descarga (importación): Por contenedor, sin costo.
- 4.2.2.2 Energía – por día, por períodos en exceso del punto 4.2.2.1. A ser facturado por contenedor.
- 4.2.3 Monitoreo de contenedor Reefer – por día, por períodos en exceso del punto 4.2.1: A ser facturado por contenedor.
- 4.2.4 Montaje y Desmontaje de 'Gensets' - Ciclo completo: A ser facturado por 'Genset'.
- 4.3 Otros Servicios de Patio**: Estos cargos serán facturados a la parte solicitante y en ciertos casos sujetos a confirmación por parte del terminal.
- 4.3.1 Movimientos extras en patio – A solicitud del cliente o de las autoridades:
- 4.3.1.1 Movimientos extras en patio: Incluye el uso de cuadrillas, montacargas, etc. A ser facturado por movilización.
- 4.3.1.2 Movilización para inspección - Ciclo completo: Incluye el uso de cuadrillas, montacargas, etc. A ser facturado por ciclo.
- 4.3.2 Pesaje adicional (Se considerarán movimientos extra en patio): A ser facturado por contenedor.
- 4.3.3 Cambio de estatus. No incluye movimientos extra en patio: Cargo a considerar cuando se solicita a DP World Callao un cambio de status que implique el cambio de Puerto de Descarga o de Nave Designada. A ser facturado por contenedor.
- 4.3.4 Cargo por arribo tardío – Solicitud del cliente después del 'cut off', siempre que sea aceptado por el terminal: Tiempos máximos de espera a ser confirmados por DP World Callao para cada nave. A ser facturado por contenedor.
- 4.3.5 Cargo por contenedor recibido para embarque, no embarcado y entregado: A considerar cuando un contenedor es devuelto al exportador luego de haber sido recibido para embarque y no embarcado por razones ajenas a DP World Callao. A ser facturado por contenedor.
- 4.3.6 Barrido de contenedor vacío: A ser facturado por contenedor.
- 4.3.7 Otros servicios no indicados en este tarifario: Previa solicitud de cotización. A ser facturado por actividad.
- 4.3.8 Verificación adicional de datos del contenedor: Incluye la verificación física de los números de contenedores, la preexistencia de precintos a la descarga, el número de precintos (máximo 2), el peso a la descarga (adicional al peso a la salida), verificación de la condición física del contenedor a la descarga, registro de particularidades, e información adicional requerida por el transportista para el envío de la nota de tarja a aduanas. Este servicio es

adicional al proceso de verificación normal que se lleva a cabo en la puerta de salida y cuyo costo ya está incluido en la tarifa por servicio estándar. A ser facturado por contenedor.

4.3.9 Auxilio Mecánico - a camiones externos inoperativos. Se cobra al cliente exportador o importador, según sea el caso.

4.3.10 Re-emisión de cita solicitada no utilizada: A ser facturado por cita.

Servicios de Manipuleo de Carga

4.3.11 Inspección del contenedor – uso de cuadrillas: A ser facturado por contenedor.

4.3.12 Inspección del contenedor – uso de montacargas (hasta 5 toneladas): A ser facturado por contenedor.

4.3.13 Inspección del contenedor – uso de montacargas (de 5 a 10 toneladas): A ser facturado por contenedor.

4.3.14 Inventario (incluye movimientos en patio, montacarga, cuadrillas, inspector, coordinaciones): A ser facturado por contenedor.

4.3.15 Trasegado de contenedor a contenedor (incluye 2 movimientos en patio, movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones): A ser facturado por contenedor.

4.3.16 Trasegado de carga de contenedor a camión convencional o viceversa – carga estándar. Incluye montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones - Contenedor vacío permanece en terminal, coordinaciones con la línea responsabilidad del cliente: A realizarse en el terminal de DP World Callao. A ser facturado por contenedor.

4.4.7.1 Provisión de cuadrillas por tiempo (Servicios especiales no especificados): A ser facturado por turno de 8 horas.

4.4.7.2 Cargo por cuadrillas solicitadas no utilizadas: A ser facturado por turno de 8 horas.

4.4.8 Apertura de contenedor sin manipuleo de carga: A ser facturado por contenedor

4.4.9 Alquiler de reach stacker – solicitud especial. A ser facturado por hora/fracción.

4.4.10 Servicio especial provisión ante-cámara para inspección de carga refrigerada: sujeto a disponibilidad: a ser facturado por unidad/día.

4.4.999 Otros servicios no indicados en este tarifario: Previa solicitud de cotización. A ser facturado por actividad.

4.4.11 Alquiler de bobinera (hasta 2 toneladas): A ser facturado por

contenedor Otros Servicios Especiales

4.3.17 Desglose, según instrucción del agente de carga: Aplica para el trámite documentario necesario para elaborar los desgloses de los Conocimientos de Embarque Madre (Master Bill of Lading), la emisión de Conocimientos de Embarque Hijos (House Bill of Lading) y la transmisión de estos a la aduana cuando la carga tiene como consignatario a un agente de carga (Freight Forwarder) y este solicita el servicio de desglose. Aplica para carga FCL. A

ser facturado por BL.

- 4.3.18 Servicio de colocación de Precintos: Considera la colocación de precintos a contenedores de acuerdo con criterio de DPW Callao, o solicitud del cliente o de las autoridades. A ser facturado por Precinto.
- 4.3.19 Servicio de colocación y/o remoción de etiquetas para Carga Peligrosa IMO: Aplica a contenedores que habiendo sido declarados como carga peligrosa y habiendo presentado toda su documentación en regla, no presentan el correcto rotulado indicando la clasificación de la carga. A ser facturado por contenedor, previa cotización.
- 4.3.20 Servicio Especial Revisión Documental DUAS Múltiples: Aplica a la revisión documentaria de embarques con más de 40 DUAS por Conocimiento de Embarque según procedimiento aduanero. A ser facturado por contenedor.
- 4.3.21 Servicio Especial Descarga o embarque directo "vapor - camión" (HOT GATE): Aplica en caso de solicitud de despacho excepcional y urgente directo hacia o desde la nave. Incluye coordinación especial, escolta al interior del terminal, medidas de seguridad, recursos extraordinarios para mantener la productividad, etc. Este servicio está sujeto a previa solicitud, evaluación de factibilidad, y aprobación por el departamento de Operaciones. Por medida de seguridad, el despacho podría ser vía transferencia en zona de aforo, o alterna.
- 4.3.22 Servicio Especial "Container Turn Around": Implica la recepción y re-entrega de contenedores vacíos del empty pool. A ser facturado por contenedor.
- 4.3.23 Servicio especial despacho directo desde zona de inspecciones: Sujeto a solicitud y coordinación previa, mínimo 24 horas de anticipación, y aprobación del departamento de operaciones. (No incluye movilización ni uso de recursos adicionales, ejemplo stackers, montacargas, etc.)
- 4.3.24 Servicio de transmisión de DAM's múltiples de Exportación por contenedor: Implica revisión documentaria, transmisiones a Aduana y refrendo de DAM's de exportación múltiples para la asignación de un determinado canal de control para cada DAM.
- 4.3.25 Emisión de Expedientes a la Aduana: A solicitud del cliente para realizar las gestiones administrativas ante la aduana a fin de corregir la información requerida.

Servicios Especiales (No Regulados) - Incremento en el Nivel de Seguridad

- 4.2 Incremento en el Nivel de Seguridad (si es declarado por la autoridad por más de 24 Horas): Considera el despliegue de personal adicional de seguridad, refuerzo de rondas, verificaciones e inspecciones en el perímetro del terminal, puertas y patio; la subcontratación de personal externo de seguridad y/o consultores; el suministro de medidas adicionales técnicas y/o de equipos; y el aumento general de alerta de las operaciones de acuerdo con lo requerido por el mayor nivel de seguridad. Aplica sólo en el caso de que se aumente el nivel ISPS de seguridad (Nivel 2 o Nivel 3), declarado por la autoridad competente (incluyendo estado de emergencia, desorden civil, estado de sitio, toque de queda, etc.) mientras permanezca en efecto en exceso de 24 horas.
- 4.2.1 ISPS Nivel 2 – Recargo a aplicar a todas las tarifas de servicios especiales: A ser facturado por actividad.
- 4.2.2 ISPS Nivel 3 – Recargo a aplicar a todas las tarifas de servicios especiales: A ser facturado por actividad.

Servicios Especiales (No Regulados) – Complementarios

- 4.3** Control PBIP Operaciones no Regulares: Considera los cobros por controles PBIP a llevarse a cabo a proveedores de servicios a las naves.
- 4.3.1** Control PBIP Operaciones no Regulares – Vehículos: Este servicio aplica a los vehículos que ingresan y salen del terminal para prestar servicios portuarios a la nave, tales como provisiones de combustible, retiro de residuos oleosos y provisión de víveres, y/u otros servicios solicitados por la nave. Se incluyen las operaciones de contenedores clase IMO 1 y sus derivados, IMO 3.2, IMO 5.2, 6.2 e IMO 7, operaciones de carga sobre dimensionada y otras operaciones peligrosas. Se factura por vehículo. El servicio implica el despliegue y utilización de recursos del terminal para el aseguramiento y verificación de los estándares de seguridad, protección y medio ambiente de estos vehículos. Este servicio abarca la revisión de la documentación reglamentaria, la revisión física de las condiciones y características de seguridad del vehículo, escolta mediante camioneta, asignación y traslado de personal a la zona de trabajo, supervisión de los trabajos in situ; todo lo cual con el fin que el servicio cumpla con los requerimientos mínimos de seguridad, protección y medio ambiente.
- 4.3.2** Control de Operaciones no Regulares - Embarcaciones: Este servicio aplica a las embarcaciones que no harán uso del amarradero para prestar servicios portuarios a la nave, tales como tendido de barreras durante la descarga de residuos oleosos, abastecimiento de combustible, y/u otros servicios solicitados por la nave. Se factura por embarcación. El servicio implica el despliegue y utilización de recursos del terminal para el aseguramiento y verificación de los estándares de seguridad, protección y medio ambiente de estas embarcaciones. Este servicio abarca la revisión de la documentación reglamentaria, verificación y monitoreo de los requerimientos mínimos de seguridad, asignación y traslado de personal a la zona de trabajo, supervisión de los trabajos in situ; todo lo cual con el fin que el servicio cumpla con los requerimientos mínimos de seguridad, protección y medio ambiente para la salvaguarda de la seguridad de esa operación y/o para aquellas necesarias ante situaciones de emergencia.

Tratamiento de Contingencia de derrames

- 4.3.3** Movilización mediante uso de carreta de contención: Aplica para contenedores que presenten derrames, fugas de líquidos, gases y/o gráneles sólidos que sean movilizados internamente a la Poza de Contención de Derrames u otra zona especialmente designada y aislada de las operaciones y que amerite el uso de la Carreta de Contención. Aplicable por contenedor movilizado.
- 4.3.4** Uso de Poza de Contención de Derrames u otra zona monitoreada y aislada de la operación: Aplica para contenedores que presenten derrames, fugas de líquidos, gases y/o gráneles sólidos que sean movilizados y colocados en la Poza de Contención de Derrames y/o Carreta de Contención u otra zona especialmente designada y aislada de las operaciones. Aplicable por contenedor y por día o fracción.
- 4.3.5** Lavado simple de Poza de Contención de Derrames y carreta de contención: Aplica para el lavado de la Poza de Contención de Derrames y Carreta de Contención previamente utilizada. Incluye lavado simple, remoción, transporte y disposición de los residuos no

peligrosos, inofensivos a la salud y al ambiente en un relleno sanitario autorizado.
Aplicable por vez.

- 4.3.6 Limpeza especial de Poza de Contención de Derrames y carreta de contención con productos peligrosos, tóxicos, nocivos a la salud y o el ambiente: Aplica para el lavado de la Poza de Contención de Derrames y Carreta de Contención previamente utilizada. Incluye lavado especial, remoción, transporte y disposición de los residuos peligrosos, tóxicos, nocivos a la salud y o al ambiente en un relleno de seguridad. Aplicable por cotización.
- 4.3.7 Monitoreo e inspección para atender derrame de contenedores: En caso de derrame de contenedor con carga IMO se aplicará adicionalmente el ítem 4.1.1.2. El servicio consiste en la utilización inmediata de los recursos del terminal para controlar cualquier incidente de derrame de contenedor.

ANEXO 11. MODELO DE SOLICITUD DE DRAWBACK A PRESENTAR A LA SUNAT

SOLICITUD DE RESTITUCION DE DERECHOS ARANCELARIOS

Lima, __ de _____ de 2012

A LA INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO:

_____, registrada con RUC N° _____, con domicilio fiscal en _____, Provincia de Lima, Departamento de Lima, debidamente representada por su Gerente General, el señor _____, con poder inscrito en la Partida N° _____ del Registro de Personas Jurídicas de Lima, e identificado(a) con DNI N° _____, ante usted nos presentamos para exponer lo siguiente:

Que, en nuestra condición de empresa productora - exportadora es nuestro deseo acogernos a la restitución simplificada de derechos arancelarios, a que se refiere el D.S. 104-95-EF y sus normas modificatorias, por cuanto los productos que exportamos definitivamente cumplen con los requisitos señalados en el citado Decreto Supremo, debiendo indicar que tales productos han sido fabricados/elaborados/producidos () por nosotros directamente () / a través de terceros () en _____.

TOTAL FOB SUJETO A RESTITUCION _____.

En este sentido, DECLARO BAJO JURAMENTO que en la producción del bien sujeto al beneficio han intervenido insumos importados cuyo valor CIF en el producto exportado no supera el 50% del valor FOB del mismo, de acuerdo al detalle, según corresponde, de la Sección II que forman parte de la presente solicitud. Asimismo, DECLARO BAJO JURAMENTO no haber hecho uso de Regímenes Temporales y/o de Perfeccionamiento Activo, así como de Franquicias Aduaneras Especiales y/o exoneraciones o rebajas arancelarias de cualquier tipo por la adquisición de los insumos importados directamente.

Agradeciendo anticipadamente la atención que presta a la presente, quedo de usted.

Atentamente,

.....

Modelo de solicitud de Drawback a presentar a la Sunat

Este modelo de contrato puede ser utilizado en caso la mercancía exportada haya sido elaborada (en todo o en parte) por terceras personas.

CONTRATO DE PRODUCCION POR ENCARGO

Conste por el presente documento el CONTRATO DE PRODUCCIÓN POR ENCARGO que celebran, de una parte, _____, registrada con RUC N° y domiciliada en, debidamente representada por el señor, identificado con DNI N°, a quien en adelante se denominará **LA PRODUCTORA**; y, de la otra parte, _____, registrada con RUC N° y domiciliada en _____, debidamente representada por el señor _____, identificado con DNI N°..., a quien en adelante se denominará **LA CONTRATANTE**; en los términos siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

LA CONTRATANTE es una empresa constituida con el objeto de dedicarse a la importación, exportación, comercialización, distribución al por mayor y menor de todo tipo de mercancías textiles.

LA PRODUCTORA es una empresa dedicada a brindar servicios de maquila en el rubro textil y de confecciones.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO DEL CONTRATO

LA CONTRATANTE requiere cubrir Órdenes de Compra de mercancías textiles con clientes en el extranjero, para cuyos efectos contrata a LA PRODUCTORA a fin que esta le brinde el servicio de producción por encargo.

- Definir los estándares de calidad para las mercancías textiles resultantes de la producción por encargo.
- Pagar, ya sea directamente o a través de otras empresas designadas por LA CONTRATANTE, el precio convenido.

Por su parte, LA PRODUCTORA está obligada a:

- Respetar el plazo y demás condiciones establecidas en la Orden de Servicio.
- Cumplir con los estándares de calidad definidos por LA CONTRATANTE para las mercancías textiles resultantes de la producción por encargo.
- Emitir la factura comercial correspondiente directamente a LA CONTRATANTE o a otras empresas designadas por LA CONTRATANTE, previa conformidad de LA CONTRATANTE respecto de los servicios prestados.

CLÁUSULA SEXTA: SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Todo litigio o controversia, derivados o relacionados con este contrato, será resuelto mediante arbitraje, de conformidad con los Reglamentos Arbitrales del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, a cuyas normas, administración y decisión se someten LAS PARTES en forma incondicional, declarando conocerlas y aceptarlas en su integridad.

Modelo de contrato de arrendamiento de local

Éste deberá ser celebrado entre la empresa solicitante del Drawback y el propietario del inmueble ante Sunarp.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Conste por el presente documento, de Arrendamiento que celebramos de una parte _____, identificado _____ con domicilio en _____, quien en adelante se le denominara EL **Octavo.-** LA ARRENDATARIA entrega a EL ARRENDADOR, en aras de responsabilidad mediante el ARRENDADOR, y de otra parte la empresa _____, identificada con R.U.C. N° _____ y con _____ presente documento, la suma de _____ (_____ DOLARES AMERICANOS / NUEVOS SOLES), como domicilio en _____, provincia y departamento de Lima, debidamente representada por garantía, la misma que será devuelta en el momento de la desocupación del local comercial, en caso que _____, quien en adelante se llamara LA ARRENDATARIA; bajo los términos y condiciones siguientes: no haya ocurrido ningún inconveniente con los bienes materiales.

Noveno.- Todo litigio o controversia derivado de este contrato será resuelto en los tribunales de justicia de la ciudad de Lima, Perú.

Primero.- EL ARRENDADOR declara ser propietario de un local comercial ubicado en _____, con medidas de _____ metros, en óptimas condiciones debidamente constatado por las partes. En fe de lo expuesto, y estando conforme entre las partes, suscribimos el presente documento en señal de previo a la suscripción del presente contrato. conformidad.

Segundo. Lima, _____.- el de Local _____ descrito de en 2012 la primera cláusula, será cedido a EL ARRENDADOR en calidad de arrendamiento a LA ARRENDATARIA, por un plazo de _____ contados desde la fecha de suscripción del presente contrato, pudiendo renovarse según lo acuerden las partes

Tercero.- El monto pactado de común acuerdo por el arrendamiento del local es la suma de _____ (DOLARES AMERICANOS / NUEVOS SOLES) mensuales que serán abonados sin ningún requerimiento los días _____ de cada mes; que LA ARRENDATARIA abonará en forma puntual hasta el término del contrato.

.....

EL ARRENDADOR

.....

LA ARRENDATARIA

Cuarto.- LA ARRENDATARIA también se compromete a pagar los servicios de consumo de suministro de agua y luz eléctrica, así como los conceptos de los arbitrios municipales, y otros creados y por crear por el funcionamiento de dicho local comercial.

Quinto.- Igualmente convienen las partes que LA ARRENDATARIA está prohibido de subarrendar, parte o total del local comercial, traspasar, ceder y modificar, sin el consentimiento del ARRENDADOR. El incumplimiento de esta cláusula dará lugar a la rescisión automática del presente contrato.

Sexto.- En el caso de que LA ARRENDATARIA dejara de pagar el monto pactado en la cláusula tercera por el lapso de _____ meses, dará lugar a que EL ARRENDADOR del local asuma sus derechos de resolver el presente contrato.

Séptimo.- En Caso que LA ARRENDATARIA realice las modificaciones e instalaciones dentro del local comercial, los realiza bajo consentimiento por escrito del ARRENDADOR. Los mismos quedaran en beneficio del propietario, en cuanto se desocupe dicho local.

Cuadro de Insumo – Producto

Para los productos elaborados con insumos nacionales e importados directamente por el solicitante.

Solicitud de DRAWBACK: Cuadro de Insumo Producto										REGISTRO DE ADUANAS	
DECLARACION UNICA O SIMPLIFICADA DE EXPORTACION											
1.SERIE		1.1 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA EXPORTADA						1.2 FOB SUJETO A RESTITUCION			
2. DETALLE DE LA MERCANCIA IMPORTADA POR SERIE DE EXPORTACION										3. CANTIDAD DEL INSUMO	
2.1 DECLARACION		2.2 FACTURA COMPRA LOCAL			2.3 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA	2.4 UNIDAD DE MEDIDA	3.1 CONTENIDO NETO	3.2 EXCEDENTES CON /SIN VALOR COMERCIAL		3.3 INSUMO UTILIZADO 3.1 + 3.2	
AD-ANO-COD-NUMERO	SERIE	RUC PROVEEDOR	NUMERO	FECHA				C/V	S/V		
	RUC										
	RUC										
1.SERIE		1.1 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA EXPORTADA						1.2 FOB SUJETO A RESTITUCION			
2. DETALLE DE LA MERCANCIA IMPORTADA POR SERIE DE EXPORTACION										3. CANTIDAD DEL INSUMO	
2.1 DECLARACION		2.2 FACTURA COMPRA LOCAL			2.3 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA	2.4 UNIDAD DE MEDIDA	3.1 CONTENIDO NETO	3.2 EXCEDENTES CON /SIN VALOR COMERCIAL		3.3 INSUMO UTILIZADO 3.1 + 3.2	
AD-ANO-COD-NUMERO	SERIE	RUC PROVEEDOR	NUMERO	FECHA				C/V	S/V		
	RUC										
	RUC										
4. TOTAL FOB RESTITUCION POR DECLARACION											
EL PRESENTE DOCUMENTO TIENE CARÁCTER DE DECLARACION JURADA											

NOMBRE, FIRMA Y SELLO DEL REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA

Cuadro Insumo – Producto para insumos importados adquiridos a terceros

Para los productos elaborados con insumos nacionales e importados, éste último adquirido a través de una compra en el mercado nacional.

Solicitud de Drawbac: Cuadro de Insumo Producto para insumos importados adquiridos de terceros que se deducen al amparo del artículo 3° del D.S.

104-95-EF

PAG. No 1

REGISTRO DE ADUANAS

DUA o DS de Exportación						
1.SERIE	1.1 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA EXPORTADA				2. FOB SUJETO A RESTITUCION	
2. DETALLE DEL INSUMO IMPORTADO DEDUCIDO POR SERIE DE EXPORTACION						
2.1 FACTURA COMPRA LOCAL			2.2 DESCRIPCION DEL INSUMO	2.3 UNIDAD DE MEDIDA	2.4 CANTIDAD DE INSUMO	2.5 IMPORTE US\$ INSUMO
RUC PROVEEDOR	NUMERO	FECHA				
1.SERIE	1.1 DESCRIPCION DE LA MERCANCIA EXPORTADA				2. FOB SUJETO A RESTITUCION	
2. DETALLE DEL INSUMO IMPORTADO DEDUCIDO POR SERIE DE EXPORTACION						
2.1 FACTURA COMPRA LOCAL			2.2 DESCRIPCION DEL INSUMO	2.3 UNIDAD DE MEDIDA	2.4 CANTIDAD DE INSUMO	2.5 IMPORTE US\$ INSUMO
RUC PROVEEDOR	NUMERO	FECHA				
						3. TOTAL US\$

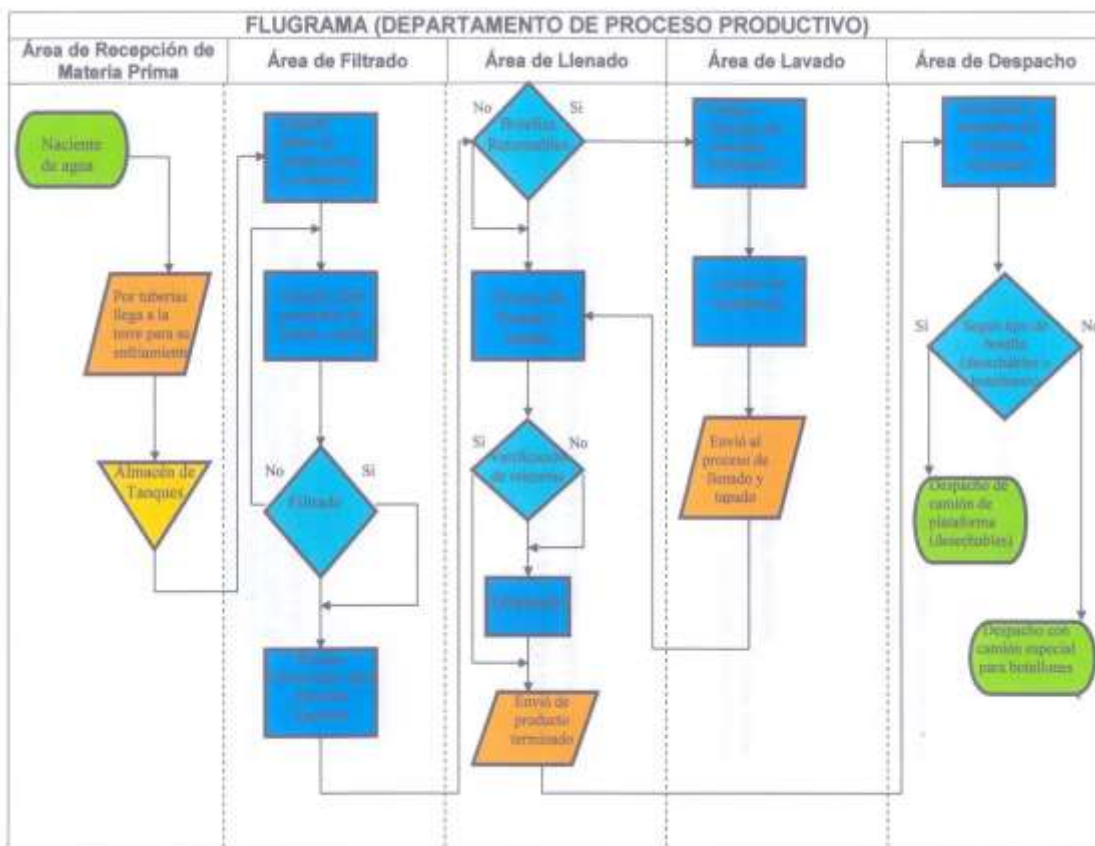
EL PRESENTE DOCUMENTO TIENE CARÁCTER DE DECLARACION JURADA

NOMBRE, FIRMA Y SELLO DEL REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA

Flujograma de proceso productivo

A fin de causar certeza en la Autoridad Aduanera acerca de los procedimientos internos para la elaboración de su producto materia de exportación y solicitud, es necesario que elabore un proceso productivo de la mercancía. Consiste básicamente en colocar en los gráficos de manera secuencial los pasos a seguir para lograr el producto final.

La siguiente imagen corresponde a un flujograma de proceso productivo para la elaboración de agua embotellada.



**ANEXO 12. CONTRATO DE
CONCESIÓN DP WORLD CALLAO S.R.L**

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: DP World Callao S.R.L.
Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur**

Fecha de actualización: 16 de noviembre de 2018

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero. <ul style="list-style-type: none"> ▪ El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario. 	
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Derecho de Concesión. ▪ Ingresos de la Concesión, netos de Retribución. ▪ Acciones o participaciones del Concesionario. ▪ Bienes del Concesionario. 	Cláusula 10.5. (p. 61)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión en obras: USD 218,434 millones ▪ Inversión en equipos: USD 254,674 millones ▪ I. Complementaria Adicional: USD 144 millones ▪ Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo 6
13	Obras a ejecutar	<p><u>Etapa 1:</u> dos amarraderos de 300m. y equipamiento (grúas pórtico de muelle y de patio)</p> <p><u>Etapa 2:</u> La tasa de ocupación del muelle no deberá ser superior al setenta (70%) por ciento de relación, entre el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determinará la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional, de acuerdo con su propuesta técnica.</p>	Anexo 4 (p. 111)
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras.	6.34. (p. 52)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) Arbitraje internacional para controversias mayores a USD 5 000 000,00 y ii) Arbitraje nacional para menores a USD 5 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 93) Cláusula 16.12. (p. 93)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur

Fecha de actualización: 16 de noviembre de 2018

Nº	Tema	Contenido	Referencia
1	Infraestructura	Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 11 de marzo de 2010. Incorporación de las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67., y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6. Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3. del anexo 9. 	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 42,7 millones (20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. ▪ USD 42,7 millones hasta la entrega de un amarradero. ▪ USD 32,0 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. ▪ USD 21,4 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2. (p. 60)
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario que: <ul style="list-style-type: none"> - Realizará las gestiones necesarias para que se publique el Decreto Supremo, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. - Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Esta garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles 	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: DP World Callao S.R.L.
Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur**

Fecha de actualización: 16 de noviembre de 2018

Nº	Tema	Contenido	Referencia
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 500 000 y USD 1 000 000) - Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000) - Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000) - Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000) - Explotación de la Concesión (entre USD 1 000 y 10 UIT) - Inversión Complementaria Adicional (entre USD 1 000 y 0,5% del monto a transferir) - Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000) - Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro) - Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 500 y USD 3 000) 	Cláusula XIX. (p. 99) Anexo 17 (p. 140)
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. - Término por incumplimiento del Concedente. - Decisión unilateral del Concedente. - Fuerza mayor o caso fortuito – Salida Unilateral del Concesionario. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 81)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en el caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a: <ul style="list-style-type: none"> i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables o ii) actos de gobierno; en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a: <ul style="list-style-type: none"> a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores. b) El presente Contrato con excepción de las disposiciones relacionadas con las tarifas. ▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar. ▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función 	Cláusula 8.22. (p. 55)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: DP World Callao S.R.L.
Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur**

Fecha de actualización: 16 de noviembre de 2018

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso.	
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicios Personales para Trabajadores. ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.3. (p. 68) Cláusula 11.4. (p. 68) Cláusula 11.5. (p. 69) Cláusula 11.6. (p. 70)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la Conformidad de la Obra por parte de APN, la cual puede ser por partes de la Obra o por la integridad de la misma. ▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	Cláusula 8.12. (p. 51)
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. ▪ <u>Tiempo para inicio de descarga: no más de 20 minutos</u> de tolerancia promedio trimestral y no mayor de 30 minutos por operación individual. ▪ <u>Tiempo para zarpe de la nave: no más de 20 minutos</u> de tolerancia promedio trimestral y no mayor de 30 minutos por operación individual. ▪ <u>Rendimiento de operación de embarque y descarga:</u> no menor de 25 contenedores por hora y no menor de 20 contenedores por hora por operación individual. ▪ <u>Tiempo de atención al usuario: no más de 20 minutos</u> de espera en promedio trimestral. 	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". Este mecanismo se aplicará siempre que los ingresos del Concesionario sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la cláusula 10.1.3. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. ▪ Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas 	Cláusula 8.19. (p. 54-55)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: DP World Callao S.R.L.
Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao-Zona Sur**

Fecha de actualización: 16 de noviembre de 2018

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EE. UU. desde el inicio de la Construcción.	
		Las tarifas (sin IGV) establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:	
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro-eslora por hora: USD 0,70 ▪ En función a la carga <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20": USD 90,00 - Contenedor lleno de 40": USD 135,18 - Contenedor vacío de 20": USD 72,00 - Contenedor vacío de 40": USD 108,14 ▪ Tarifas de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20": USD 72,00 - Contenedor lleno de 40": USD 108,14 - Contenedor vacío de 20": USD 72,00 - Contenedor vacío de 40": USD 108,14 <p>Las Tarifas para contenedores de otras dimensiones se adecuarán a las de 20 y 40 pies, según corresponda. El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos</p>	Anexo 5 (p. 113)
24	Retribución al Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación	Cláusula 8.20. (p. 55) Estado de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.	

**ANEXO 13. TARIFARIO APM
TERMINALS CALLAO S.A.**

TARIFARIO APM TERMINALS CALLAO S.A.

Item	Nombre y descripción del servicio	Naturaleza	Unidad de cobro	Tarifa (USD)				Tarifa Con Promoción (USD)			
SECCIÓN 1											
CONTENEDORES											
Sección 1.1 Servicios Estándar											
1.1.1	Servicio Estándar a la Nave - En Función a la Nave										
1.1.1.1	Uso o alquiler de amarradero (por hora o fracción de hora) (n1)	Regulado	Por metro eslo-ra-hora	1.04	Tasa 0%						
1.1.2	Servicio Estándar a contenedores Con Grúa Pórtico de Muelle (n2 y n3)										
1.1.2.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies		Por Movimiento	10.50	Tasa 0%	121.10	21.80	10.50	Tasa 0%	112.10	20.18
1.1.2.2	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies		Por Movimiento	10.50	Tasa 0%	185.50	33.39	10.50	Tasa 0%	170.30	30.65
1.1.2.3	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies	Regulado	Por Movimiento	104.00	Tasa 0%						
1.1.2.4	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies		Por Movimiento	153.00	Tasa 0%						
1.1.2.5	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 20 pies (n4)		Por Ciclo Completo	106.00	Tasa 0%			98.00	Tasa 0%		
1.1.2.6	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 40 pies (n4)		Por Ciclo Completo	159.10	Tasa 0%			146.00	Tasa 0%		
1.1.3	Servicio Estándar a contenedores Sin Grúa Pórtico de Muelle (n3 y n5)										
1.1.3.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies		Por Movimiento	5.00	Tasa 0%	100.00	18.00	5.00	Tasa 0%	96.50	17.37
1.1.3.2	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies		Por Movimiento	5.00	Tasa 0%	155.00	27.90	5.00	Tasa 0%	145.00	26.10
1.1.3.3	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies	Regulado	Por Movimiento	81.00	Tasa 0%						
1.1.3.4	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies		Por Movimiento	121.00	Tasa 0%						
1.1.3.5	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 20 pies (n4)		Por Ciclo Completo	83.00	Tasa 0%						
1.1.3.6	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 40 pies (n4)		Por Ciclo Completo	125.00	Tasa 0%						
(n1): Incluye amarrar y desamarrar. La longitud total de la nave a ser confirmada por su "Ship's Particulars". El uso de amarradero a contar desde la recepción de la primera esloja de la nave hacia la bota, hasta el desamarrar de la última esloja antes del zarpe.											
(n2): Esta tarifa es aplicable en los amarraderos que disponen de grúa pórtico de muelle.											
(n3): Aquellos contenedores que posean menores dimensiones a la de un contenedor de 20 pies se le cobrará la tarifa que correspondiera a un contenedor de 20 pies. A aquellos contenedores que superen los 20 pies se les cobrará la tarifa que correspondiera a contenedores de 40 pies.											
(n4): Contenedores de transbordo son los que embarcan y desembarcan en naves que operan en el Terminal Norte. La tarifa incluye el embarque y desembarque en ambas naves (ciclo completo de transbordo). Incluye 48 horas de uso de área operativa. Los contenedores de transbordo interterminales se facturan también de acuerdo a las tarifas descritas en esta sección (1.1.2.5, 1.1.2.6, 1.1.3.5 y 1.1.3.6), donde la tarifa aplica por movimiento y no por ciclo. Los contenedores que sean descargados en amarraderos con grúa pórtico de muelle y luego sean embarcados en amarraderos sin grúa pórtico de muelle (o en forma inversa) se aplicarán las tarifas de la sección 1.1.2.											
(n5): Esta tarifa es aplicable en aquellos amarraderos que no disponen de grúa pórtico de muelle o en aquellos casos que se descargue/embarque contenedores sin grúa pórtico de muelle.											
Sección 1.2 Servicios Especiales - En Función a la Nave (n6)											
1.2.1	Escotillas o tapas de bodegas (n7)										
1.2.1.1	Movilización de escotillas (ISO Hatches)	Regulado	Por Movimiento	0.00	Tasa 0%						
1.2.2	Re-estiba de contenedores (n7)										
1.2.2.1	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies		Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.2.2	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Regulado	Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.2.3	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies		Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.2.4	Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies		Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.3	Incremento de productividad de contenedores con grúa móvil										
1.2.3.1	Provisión de grúa móvil para incrementar productividad de embarque/descarga de contenedores (precio por turno o fracción de turno) (n8)	No Regulado	Por Grúa/Turno	2.500.00	Tasa 0%						
1.2.4	Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)										
1.2.4.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n9)	Regulado	Libre								
1.2.4.2	Días: 3 - 6 (Precio por día)		Por TEU/día	9.00	Tasa 0%						
1.2.4.3	Día 7 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	35.00	Tasa 0%						
1.2.4.4	Días: 8 en adelante (Precio por día)		Por TEU/día	15.00	Tasa 0%						
1.2.5	Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo)										
1.2.5.1	72 horas (Tiempo libre) (n10)	Regulado	Libre								
1.2.5.2	Días: 4 - 6 (Precio por día)		Por TEU/día	9.00	Tasa 0%						
1.2.5.3	Día 7 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	35.00	Tasa 0%						
1.2.5.4	Días: 8 en adelante (Precio por día)		Por TEU/día	15.00	Tasa 0%						
1.2.6	Uso de Área Operativa - Contenedores llenos de transbordo										
1.2.6.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n11)	Regulado	Libre								
1.2.6.2	Días: 3 - 4 (Precio por día)		Por TEU/día	16.00	Tasa 0%						
1.2.6.3	Días: 5 - 6 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	25.00	Tasa 0%						
1.2.6.4	Días: 7 en adelante (Precio por día)		Por TEU/día	33.00	Tasa 0%						
1.2.7	Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos de transbordo										
1.2.7.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n11)	Regulado	Libre								
1.2.7.2	Días: 3 - 4 (Precio por día)		Por TEU/día	16.00	Tasa 0%						
1.2.7.3	Días: 5 - 6 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	25.00	Tasa 0%						
1.2.7.4	Días: 7 en adelante (Precio por día)		Por TEU/día	33.00	Tasa 0%						
1.2.8	Uso de Área Operativa (empty pool) - Contenedores vacíos (excepto transbordo)										
1.2.8.1	Uso de área operativa de contenedores vacíos del empty pool (n12)	No regulado	Por TEU		Por convenio						
1.2.9	Contenedor especial - vacíos y transbordo										
1.2.9.1	Carga/descarga y entrega no ISO/COG (Adicional) - contenedor 20 y 40 pies (n7)	Regulado	Por contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.9.2	Tratamiento de carga peligrosos contenedores MO clase 1 (n13)		Por TEU	239.00	Tasa 0%						
1.2.9.3	Tratamiento de carga peligrosos contenedores MO clase 5.2, clase 6.2 y clase 7 (n13)		Por TEU	220.00	Tasa 0%						
1.2.9.4	Tratamiento de carga peligrosos MO 9 (n13)		Por TEU	106.00	Tasa 0%						
1.2.9.5	Tratamiento de carga peligrosos resto de clases de MO (n13)	No Regulado	Por TEU	136.00	Tasa 0%						
1.2.9.6	Suministro de equipos especiales para el manejo de contenedores de 20 pies con carga sobredimensionada en el patio de contenedores		Contenedor-Movimiento	160.00	Tasa 0%						
1.2.9.7	Suministro de equipos especiales para el manejo de contenedores de 40 pies con carga sobredimensionada en el patio de contenedores		Contenedor-Movimiento	266.00	Tasa 0%						
1.2.9.8	Contenedores alto cubijaje (high cube 96" altura) (n14)		Por contenedor	18.50	Tasa 0%						
1.2.10	Servicios complementarios a la estiba/desestiba										
1.2.10.1	Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave (n15)	No Regulado	Por contenedor	8.00	Tasa 0%						
1.2.11	Contenedores Reefer de transbordo										
1.2.11.1	Energía - contenedor 20 y 40 pies (n7 y n16)		Por contenedor/hora	0.00	Tasa 0%						
1.2.11.2	Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies (n7 y n16)	Regulado	Por contenedor/día	0.00	Tasa 0%						
1.2.11.3	Energía - Contenedor de 20 y 40 pies (n17)		Por contenedor/día	64.00	Tasa 0%						
1.2.11.4	Inspección y monitoreo - Contenedor de 20 y 40 pies (n17)	No Regulado	Por evento	22.00	Tasa 0%						
1.2.12	Contenedores Reefer de re-estiba (n18)										
1.2.12.1	Suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba	No Regulado	Por contenedor	69.00	Tasa 0%						
1.2.13	Inspección adicional de precintos										
1.2.13.1	Inspección o revisión adicional de precintos (n19)	No Regulado	Por Precinto	12.00	Tasa 0%						
1.2.14	Servicio de Tracción a contenedores de Transbordo Inter-terminal										
1.2.14.1	Transporte Inter-terminal de Contenedores de Transbordo (n20)	No Regulado	Por Contenedor	40.00	Tasa 0%						
(n6): Otros servicios que aplican a todos los tipos de naves se pueden observar en la sección 7 del presente Tarifario.											
(n7): Aplicable a todo usuario que requiera necesariamente el (o los) servicio(s), según las condiciones establecidas en el Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM Terminals Callao S.A.											
(n8): El cobro de este precio aplica cuando el servicio es solicitado por el usuario y tiene la finalidad de incrementar la productividad en el embarque / descarga de contenedores por encima de los niveles de productividad establecidos en el Contrato de Coesión. Este precio es adicional a la tarifa del servicio estándar sin grúa pórtico de muelle. En el caso que la productividad se incremente por iniciativa de APM Terminals Callao S.A. y sin solicitud del usuario el costo de este incremento se encuentra bajo responsabilidad de APM Terminals Callao S.A.											
(n9): El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave.											
(n10): El tiempo libre que se otorga es de 72 horas y se contabiliza desde que el contenedor ingrese al patio del Terminal para su posterior embarque hasta el ETB de la nave. Para efectos del cálculo del tiempo libre de almacenaje y del almacenaje facturable, el ETB que se deberá considerar es el denominado "ETB Facturable", el mismo que se encuentra publicado en la opción "Programa de Naves de Contenedores" de nuestra web y definido en el Reglamento de Tarifas y Políticas Comerciales de APM Terminals Callao S.A.											
(n11): El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave o una vez que el contenedor ingrese en el patio del Terminal para su posterior embarque.											
(n12): Aplicable para aquellos contenedores que se encuentran dentro del empty pool que por convenio otorgue APM Terminals Callao S.A. a una línea naviera. El precio es independiente del número de días de permanencia.											
(n13): En caso un contenedor posee varias clases de MO se aplicará un único precio que corresponderá al MO con el precio más alto. En caso de nitrato de amonio MO clase 5.1 no aplica el precio de la subsección 1.2.9.5 a excepción de que el servicio sea solicitado por el usuario. En caso de contenedores con harina de pescado MO clase 9 no aplica el precio de la subsección 1.2.9.4.											
(n14): Cubre uso de capacidad adicional de patio de contenedores o stacks por parte de contenedores vacíos (bótos los tráfico) y contenedores llenos de transbordo. Precio independiente del número de días de permanencia en el área operativa del Terminal.											
(n15): Precio aplicable a todos los contenedores descargados o embarcados por el Terminal, incluyendo a los contenedores de re-estiba (vía muelle y en la misma bodega), que requieren de este servicio. Precio aplicable por operación, sea de conexión o desconexión.											
(n16): Tarifa aplicable hasta el día 10 de almacenamiento (industrial).											
(n17): Precio aplicable desde el día 11 hacia adelante.											
(n18): Aplica a los contenedores de re-estiba vía muelle. Incluye en caso de ser necesario el servicio de inspección y monitoreo. El precio es único y se cobrará por todo el tiempo que se suministre de energía a los contenedores reefer de re-estiba.											
(n19): Aplica en aquellos casos originados por diferencias entre la información de precinto brindada por APM Terminals Callao S.A. y la información que posee el usuario, siempre y cuando la inspección adicional haya sido solicitada por el usuario. En aquellos casos que la discrepancia sea originada por APM Terminals Callao S.A. no se aplicará cobro alguno por el servicio. No aplica para casos de control de embarque.											
(n20): Consiste en transportar el contenedor entre terminales portuarios desde el Terminal Norte Multipropósito hasta el Muelle Sur, cuando el contenedor es desembarcado por el Terminal Norte Multipropósito y requiere ser embarcado en el Muelle Sur, o viceversa.											
Sección 1.3 Servicios Especiales de Uso de Área Operativa (Terminal Portuario) - En Función a la Carga											
1.3.1	Uso de Área Operativa - Contenedores llenos de desembarque (excepto transbordo) (n21)										
1.3.1.1	48 horas para importación y/o descarga (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n22)	Regulado				Libre					
1.3.1.2	Días: 3 - 6 (Tarifa por día)		Por TEU/día			23.00	4.14				
1.3.1.3	Día 7 (Precio por día) contenedor de 20 y 40 pies		Por TEU			75.00	13.50				
1.3.1.4	Días: 8 - 10 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.1.5	Días: 11 - 20 (Precio por día)		Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.1.6	Días: 21 - 28 (Precio por día)		Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.1.7	Día: 29 hacia adelante (Precio por día)		Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.2	Uso de Área Operativa - Contenedores llenos de embarque (excepto transbordo) (n21)										
1.3.2.1	72 horas para exportación vía embarque (Tiempo libre) (n23)	Regulado				Libre					
1.3.2.2	Días: 4 - 6 (Tarifa por día)		Por TEU/día			23.00	4.14				
1.3.2.3	Día 7 (Precio por día) contenedor de 20 y 40 pies		Por TEU			75.00	13.50				
1.3.2.4	Días: 8 - 10 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.2.5	Días: 11 - 20 (Precio por día)		Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.2.6	Días: 21 - 28 (Precio por día)		Por TEU/día			35.00	6.30				
1.3.2.7	Día: 29 hacia adelante (Precio por día)		Por TEU/día			35.00	6.30				
(n21): Las tarifas y precios establecidos en las sub-secciones 1.3.1 y 1.3.2 aplican para aquellos contenedores llenos que han sido descargados/embarcados por el Terminal Norte Multipropósito, de acuerdo a las condiciones establecidas en el Contrato de Conexión.											
(n22): El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave. Los días de uso de área operativa se contabilizan desde el término de la descarga de la nave y culmina con el retiro del contenedor del patio del Terminal.											
(n23): El tiempo libre que se otorga es de 72 horas y se contabiliza desde que el contenedor ingrese al patio del Terminal para su posterior embarque hasta el ETB de la nave. Para efectos del cálculo del tiempo libre de almacenaje y del almacenaje facturable el ETB que se deberá considerar es el denominado "ETB Facturable" que se encuentra publicado en la opción "Programa de Naves de Contenedores" de nuestra web y definido en el Reglamento de Tarifas y Políticas Comerciales de APM Terminals Callao S.A.											

SECCIÓN 3 CARGA RODANTE											
Sección 3.1 Servicios Estándar		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
3.1.1 Servicio Estándar a la Nave - En Función a la Nave											
3.1.1.1	Uso o alquiler de amarradero (por hora o fracción de hora) (n1)	Regulado	Por metro eslora-hora	1.04	Tasa 0%						
3.1.2 Servicio Estándar a la Carga Rodante											
3.1.2.1	Embarque o Descarga de Carga Rodante (n55)	Regulado	Por Tonelada	3.50	Tasa 0%	35.50	6.39	3.50	Tasa 0%	31.60	5.69
(n55) La tarifa en su posición nave será cargada a la línea naviera (o representante), a excepción de que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario. Si la posición nave de esta tarifa es cargada al consignatario de la carga, entonces se le añadirá el IGV.											
Sección 3.2 Servicios Especiales - En Función a la Nave (n6)											
3.2.1 Re-estiba carga rodante											
3.2.1.1	Re-estiba vía nave										
3.2.1.2	Re-estiba vía muelle (n66)	Regulado	Por tonelada	38.50	Tasa 0%	77.00					
3.2.2 Transbordo carga rodante											
3.2.2.1	Transbordo de carga rodante - ciclo completo (n67)	No Regulado	Por Tonelada	70.20	Tasa 0%						
(n66) Aplicable a aquella carga que se re-estiba en la misma bodega (nivel) u en otra bodega (nivel) de la nave pero que en ambos casos requiera de traslado temporal a muelle.											
(n67) El precio de este servicio incluye 3 días libres de almacenamiento el cual se contabiliza a partir de finalizada la descarga total de mercancías de la nave.											

SECCIÓN 3.3 Servicios Especiales de Uso de Área Operativa (Terminal Portuario) - En Función a la Carga											
Sección 3.3.1 Uso de Área Operativa - todos los tráfico (n58)		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
3.3.1.1	Días: 1 - 3 (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar)	Regulado				Libre					
3.3.1.2	Días: 4 - 10 (Precio por todo el periodo o fracción de periodo)					40.00	7.20				
3.3.1.3	Días: 11 hacia adelante (Precio por día o fracción de día)	No Regulado	Por tonelada/día			15.00	2.70				
(n58) Los precios de esta sección son aplicables a todo tipo de vehículo y maquinaria.											

SECCIÓN 3.4 Servicios Especiales de Depósito Temporal Aduanero - En Función a la Carga											
Sección 3.4.1 Servicio Integrado de depósito temporal - Incluir uso de área hasta el día 10		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
3.4.1.1	Carga rodante en general - Incluye uso de área hasta el día 10					68.00	12.24				
3.4.1.2	Uso de área desde el día 11 hacia adelante (Precio por día o fracción de día)	No Regulado	Por tonelada/día			10.00	1.80				
3.4.1.3	Otros servicios (n60)					Ver sección 3.5					
(n59) Aplica cuando APM Terminals Callao S.A. actúa como depósito temporal (código 3014) previa coordinación y aceptación del direccionamiento de la carga por parte de APM Terminals Callao S.A. (espacio sujeto a disponibilidad). Incluye el servicio estándar posición carga, el uso de área operativa hasta el día 10 inclusive, transmisión a aduanas y emisión de volante. Los tres primeros días calendario son libres y forman parte del servicio estándar. Los precios de esta sección son aplicables a todo tipo de vehículo y maquinaria.											
(n60) Para otros servicios en el Depósito Temporal, independientemente del número de días de permanencia de la carga rodante aplican los precios que correspondan de la sección 3.5.											

SECCIÓN 3.5 Otros Servicios Especiales a Carga Rodante (Terminal Portuario y Depósito Temporal)- En Función a la Carga											
Sección 3.5.1 Servicios de manipuleo en zonas de almacenamiento		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
3.5.1.1	Manipuleo por Registro de Carga Rodante (n61)					10.50	1.89				
3.5.1.2	Movimiento Extra de Carga Rodante (n62)	No Regulado	Por Tonelada			2.10	0.38				
3.5.2 Desconsolidación/Consolidación											
3.5.2.1	Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's (n63)					268.00	48.24				
3.5.2.2	Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's con grúas móviles (precio por turno o fracción de turno) (n64)	No Regulado	Por Turno			1,250.00	225.00				
3.5.2.3	Desconsolidación/consolidación de MAFI's (n64)			81.00	14.56						
(n61) Manipuleo de la carga mediante el uso de cuadrillas y/o equipos para el registro o inspección de la carga, ya sea a solicitud del usuario, (dueño de carga o consignatario), o de las autoridades.											
(n62) Movimiento adicional de la carga rodante dentro del Terminal Norte Multipropósito entre dos puntos del Terminal Norte Multipropósito no contemplado en el servicio estándar, ya sea a solicitud del usuario, (dueño o consignatario de la carga), o de las autoridades.											
(n63) Tarifa aplicable por el tratamiento especial de la carga rodante en zona de almacenamiento con el fin de separar/refrir/descargar y colocar/cargar mercancía rodante de las plataformas metálicas (denominadas MAFI trailer). Precio facturado al consignatario de la carga.											
(n64) Precio aplicable por el tratamiento especial de la carga rodante en zona de almacenamiento con el uso de grúas móviles por un periodo de cuatro (04) horas con el fin de separar/refrir/descargar y colocar/cargar mercancía rodante de las plataformas metálicas (denominadas MAFI trailer). Precio facturado al consignatario de la carga. El precio es aplicable en los casos que se utilice la grúa móvil por un periodo menor a las cuatro (04) horas. Servicio sujeto a disponibilidad de grúa móvil.											

SECCIÓN 4 CARGA SÓLIDA A GRANEL											
Sección 4.1 Servicios Estándar		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
4.1.1 Servicio Estándar a la Nave - En Función a la Nave											
4.1.1.1	Uso o alquiler de amarradero (por hora o fracción de hora) (n1)	Regulado	Por metro eslora-hora	1.04	Tasa 0%						
4.1.2 Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel - En Función a la Carga											
4.1.2.1	Embarque o Descarga de Granel Sólido	Regulado	Por tonelada			5.31	0.96			5.20	0.94
Sección 4.2 Servicios Especiales - En Función a la Nave											
4.2.1 Escollitas o tapas de bodegas (n7)											
4.2.1.1	Movilización de escollitas (ISO Hatches)	Regulado	Por Movimiento	0.00	Tasa 0%						
Sección 4.3 Servicios Especiales - En Función a la Carga											
4.3.1 Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves											
4.3.1.1	Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves	Regulado	Por Operación			1,250.00	225.00				
4.3.2 Uso de Área Operativa - todos los tráfico											
4.3.2.1	Días: 1 - 5 (Tiempo libre - incluido en el servicio estándar) (n66)	Regulado				Libre					
4.3.2.2	Días: 6 - 15 (Precio por todo el periodo o fracción de periodo)					2.75	0.50				
4.3.2.3	Días: 16 - 30 (Precio por todo el periodo o fracción de periodo)	No Regulado	Por Tonelada			4.00	0.72				
4.3.2.4	Día: 31 hacia adelante (Precio por día o fracción de día)		Por tonelada/día			0.40	0.07				
4.3.3 Otros servicios											
4.3.3.1	Pesaje adicional (no incluye movimiento extra) (n66)	No Regulado	Por camión			21.00	3.78				
(n65) Los días libres otorgados aplica para aquellas mercancías que hacen uso de torres absorbentes y silos.											
(n66) Se realizará dentro de las instalaciones del Terminal Norte Multipropósito, ya sea a solicitud del usuario o de las autoridades. Se requiere el movimiento (extra) de la carga sólida a granel, desde su lugar de apilamiento hasta la zona de balanza. El servicio no comprende el servicio de movimiento extra.											

SECCIÓN 5 CARGA LÍQUIDA A GRANEL											
Sección 5.1 Servicios Estándar		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
5.1.1 Servicio Estándar a la Nave - En Función a la Nave											
5.1.1.1	Uso o alquiler de amarradero (por hora o fracción de hora) (n1)	Regulado	Por metro eslora-hora	1.04	Tasa 0%						
5.1.2 Servicio Estándar a la Carga Líquida a Granel - En Función a la Carga											
5.1.2.1	Embarque o Descarga de Granel Líquido	Regulado	Por tonelada			2.01	0.36			1.95	0.35
Sección 5.2 Servicios Especiales - En Función a la Carga											
5.2.1 Uso de barreras de contención											
5.2.1.1	Uso de barreras de contención (Tarifa por día o fracción de día) (n67)	Regulado	Por día			990.00	178.20				
(n67) Tarifa aplicable por el uso de las barreras de contención durante las operaciones de carga o descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas como hidrocarburos u otros granules líquidos. Incluye el tendido y recojo de las barreras de contención así como la posterior limpieza simple y secado de la barrera. La tarifa en el caso de carga/descarga de granel líquido peligroso será cobrada al consignatario de la carga, a menos que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario.											

SECCIÓN 6 PASAJEROS											
Sección 6.1 Servicios Estándar		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
6.1.1 Servicio Estándar a la Nave - En Función a la Nave											
6.1.1.1	Uso o alquiler de amarradero (por hora o fracción de hora) (n1)	Regulado	Por metro eslora-hora	1.04	0.19						
6.1.2 Servicios Estándar para pasajero											
6.1.2.1	Servicios Estándar para pasajero (n68)	Regulado	Pasajero			11.68	2.10				
(n68) Se exceptúa el cobro de la tarifa a los niños menores de 12 años y a la tripulación de la nave.											

SECCIÓN 7 OTROS SERVICIOS COMUNES A LAS NAVES (n69)											
Sección 7.1 Servicios Especiales - En función a la Nave		Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
7.1.1 Uso de barreras de contención											
7.1.1.1	Uso de barreras de contención (Tarifa por día o fracción de día) (n70)	Regulado	Por día			990.00	178.20				
7.1.2 Limpieza de bodegas (n71)											
7.1.2.1	Limpieza de bodegas de las naves (precio por cuadrilla-jornada o fracción) (n72)	No Regulado	Por cuadrilla/jornada			500.00	90.00				
7.1.2.2	Desembarque de residuos proveniente de la limpieza (precio por M3 o fracción) (n73)	No Regulado	Por M3			250.00	45.00				
7.1.3 Gestión de residuos											
7.1.3.1	Gestión de residuos oleosos (n74)	No Regulado	Por camión			1,300.00	234.00				
7.1.3.2	Desembarque de desechos sólidos (precio por M3 o fracción) (n75)	No Regulado	Por M3			350.00	63.00				
7.1.4 Otros servicios											
7.1.4.1	Suministro de agua (n76)	No Regulado	Por tonelada			8.50	1.53				
7.1.4.2	Suministro de servicio telefónico	No Regulado	Por actividad								
(n69) Servicios aplicables a todos los tipos de naves.											
(n70) Tarifa aplicable por el uso de las barreras de contención durante las operaciones de abastecimiento de combustible a las naves. Incluye el tendido y recojo de las barreras de contención así como la posterior limpieza simple y secado de la barrera. Esta tarifa será cobrada a la línea naviera o representante.											
(n71) El servicio se presta a usuarios denominados "clientes de atención ordinaria" que son aquellos que por medio únicamente embarcan o desembarcan mercancías y en caso de que en un mismo envío embarquen y desembarquen mercancías, estas mercancías sean compatibles. No se prestará el servicio a aquellos usuarios que en un mismo envío desembarquen y embarquen mercancías incompatibles, es decir, que desembarquen productos que sean incompatibles a los productos que embarcarán. Este servicio incluye en todos los casos el siguiente conjunto de servicios: la limpieza de bodegas de las naves (que se cobrará con el precio de la sub-sección 7.1.2.1), el desembarque y gestión de los residuos producto de la limpieza (que se cobrará con el precio de la sub-sección 7.1.2.2). No incluye lavado de bodegas.											
(n72) Consiste en el recojo y reemplazamiento a bordo de la nave de residuos sólidos provenientes de materiales utilizados para la trínca y destriaca (cartón, madera, sunchos y otros) así como otro tipo de residuos sólidos autorizados (restos de las mercancías embarcadas o descargadas, etc).											
(n73) Consiste en desembarcar de las embarcaciones residuos sólidos provenientes de materiales utilizados para la trínca y destriaca (cartón, madera, sunchos y otros) así como otro tipo de residuos sólidos autorizados (restos de las mercancías embarcadas o descargadas, etc). Incluye el almacenamiento temporal dentro del Terminal (en caso de ser necesario) y la disposición final de los residuos (hacia un relleno sanitario o de seguridad). La facturación mínima asciende a US\$ 200.											
(n74) El precio de este servicio incluye el recojo o evacuación de los residuos oleosos provenientes de las naves y la disposición final de estos residuos.											
(n75) Servicio que consiste en desembarcar o recibir de las embarcaciones residuos recuperables del tipo: plástico, sunchos, madera, cartón, papel, revistas, u otros del mismo tipo o similares. El precio de este servicio aplica para aquellos casos en que APM Terminals Callao S.A. no realice el servicio de limpieza de bodega de la nave (sección 7.1.2). La facturación mínima asciende a US\$ 350.											
(n76) Servicio que se otorgará según disponibilidad o capacidad de los amarres y/o muelles del Terminal. Este precio será cobrado a la línea naviera o representante.											

SECCIÓN 8											
POLÍTICAS COMERCIALES (n77)											
Sección 8.1	Para contenedores	Naturaliza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
8.1.1	Cancelación de embarque y retro del contenedor (n78)										
8.1.1.1	Contenedor de 20 pies	No Regulado	Por contenedor			200.00	36.00				
8.1.1.2	Contenedor de 40 pies		Por contenedor			250.00	45.00				
8.1.2	Cancelación de embarque de carga fraccionada y rodante (n79)										

(n77): Para mayores detalles de los alcances y condiciones de los descuentos, las ofertas y promociones aplicables, remítase al Capítulo V del Reglamento de Tarifas y Política Comercial de APM Terminals Callao S.A. publicado en la página web: www.apmterminalscallao.com.pe

(n78): Precios aplicables cuando el usuario (consignatario, su representante o la línea naviera) retire el contenedor del Terminal previa cancelación del embarque. Los precios señalados en esta sección cubren los costos por los recursos dispuestos que genera la cancelación del servicio estándar y el retro del contenedor. En estos casos no se cobrará la tarifa del servicio estándar. Estos precios son aplicables para contenedores llenos. Asimismo, aplican las tarifas de uso de área operativa de la sección 1.3 en caso el contenedor permanezca más de 48 horas.

(n79): Cuando el usuario (consignatario de la carga, su representante o la línea naviera) solicite el retro de la carga que no se embarcó, por razones tales como "overbooking", "stack weight", limitaciones de estiba, cambio de nave o situaciones similares, deberán pagar el servicio estándar (poción tierra) y aplicará el uso de área operativa del Terminal Portuario. Para el caso de uso de área operativa aplican las tarifas de la secciones 2.3.1 y 3.3.1 en caso la carga fraccionada y rodante permanezca por encima del tiempo libre que otorga el servicio estándar de carga fraccionada y rodante.

POLÍTICAS COMERCIALES

DESCUENTOS, OFERTAS Y PROMOCIONES

Los descuentos, ofertas y promociones corresponden a prácticas comerciales generalmente aceptadas, que responden a circunstancias compensatorias, las cuales serán determinadas por APM TERMINALS CALLAO S.A. con estricto cumplimiento del principio de no discriminación, igualdad ante la ley, neutralidad, prohibición de transferencia de precios y libre elección.

En este sentido APM TERMINALS CALLAO S.A. establecerá de manera general las siguientes prácticas comerciales de descuentos, ofertas y promociones:

Descuentos

Los descuentos tendrán validez durante el plazo establecido por APM TERMINALS CALLAO S.A. Los Usuarios que accedan a esta modalidad deberán considerar la posibilidad de que los descuentos no sean renovados.

Promociones y ofertas temporales

Como parte de su política comercial, APM TERMINALS CALLAO S.A. podrá ofrecer de manera temporal, ofertas y promociones, siempre que existan condiciones equivalentes.

Para los casos previstos en los numerales 5.1.1 y 5.1.2 del Reglamento de tarifas y política comercial, APM TERMINALS CALLAO S.A. publicará en su página web el plazo de vigencia previsto para los descuentos, las promociones y ofertas temporales, con la suficiente descripción que permita a los Usuarios conocer las características y condiciones para acceder a las mismas.

De la misma manera, APM TERMINALS CALLAO S.A. publicará de forma oportuna en su página web, el vencimiento o modificación de los descuentos, promociones y ofertas.

CRITERIOS PARA LA APLICACIÓN DE DESCUENTOS, OFERTAS Y PROMOCIONES

APM TERMINALS CALLAO S.A. efectuará descuentos, ofertas y promociones al importe de las Tarifas y/o Precios vigentes, aplicadas a las naves y/o Carga teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Evaluación Costo/Beneficio.
- Competitividad en el mercado.
- Promoción de aquellos Servicios que no se hubiesen podido concretar sin la aplicación de descuentos ofertas y promociones.
- Generar mayor demanda de los Servicios prestados tanto a las naves, a la Carga u otros.
- Generar mayor productividad.

En el caso de Servicios a las naves, los descuentos, ofertas y promociones se establecerán acorde con la frecuencia de recalada, volumen de carga y otros criterios que por su naturaleza resulten aplicables.

En el caso de Servicios a la Carga, los descuentos, ofertas y promociones se establecerán acorde al volumen de carga y otros criterios que por su naturaleza resulten aplicables.

Los descuentos, ofertas y promociones están dirigidos a todo aquel Usuario debidamente constituido y representado formalmente.

DE LOS SERVICIOS ESPECIALES CON DESCUENTO FIJADOS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN

APM TERMINALS CALLAO S.A. prestará los siguientes Servicios Especiales establecidos en el Contrato de Concesión con descuento al cien por ciento (100%), en aquella oportunidad que un Usuario lo solicite complementariamente a la prestación del Servicio Estándar.

- Movilización de escotillas (ISO Hatches)
- Re-estiba de contenedores (en bodega o vía muelle)
- Carga/descarga y entrega no ISO/DOD (Adicional) – contenedor 20 y 40 pies
- Movimiento horizontal en el Terminal Norte Multipropósito
- Manipuleo de Carga por registro (con y sin montacargas)
- Energía Reeler
- Inspección y monitoreo reeler
- Montaje y desmontaje de sistema clip on reeler Genets

Estos Servicios Especiales serán prestados observando los principios señalados en el Reglamento de tarifas y política comercial y en el Contrato de Concesión, de tal manera que APM TERMINALS CALLAO S.A. y el Usuario no podrán realizar conductas que tengan por efecto alterar la competencia de los servicios en el Terminal que impliquen conductas abusivas y/o ineficientes de alguna de las partes. Para ello los servicios portuarios descritos anteriormente serán prestados conforme a la operatividad normal y razonable que el comercio exterior peruano exige.

Los alcances de la descripción de cada servicio se encuentran comprendidos en el Capítulo VI Resumen de Servicios del Reglamento de tarifas y política comercial.

RESERVA DE VENTANA DE ATAQUE GARANTIZADA

Podrá efectuarse la reserva de espacio para acodernamiento de las naves, siempre que esta haya sido convenida previamente entre APM TERMINALS CALLAO S.A. y las líneas navieras según lo previsto en el Reglamento de Operaciones y el Procedimiento de Reserva de Ventana de Ataque para naves de Servicio Regular, los cuales se encuentran dentro del marco establecido en la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión.

APLICACIÓN DEL IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS (IGV)

Las tarifas y precios de los servicios estándar y especiales gravados con tasa cero por ciento (0%) se refieren a aquellos servicios que de acuerdo a la Ley del IGV son considerados como exportación de servicios. Aplicará tasa 0% siempre y cuando el Usuario se considere dentro de la categoría "Transportista de Carga Internacional". Caso contrario se aplicará la tasa vigente del IGV que asciende al 18%.

CONDICIONES DE PAGO

Moneda de pago: Las tarifas y precios en dólares de los Estados Unidos de América (US) podrán ser cancelados en Nuevos Soles (S/.) de acuerdo al tipo de cambio indicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS) el día de la fecha de pago.

Formas de pago: Los pagos podrán realizarse mediante transferencia bancaria, depósito en efectivo o cheque certificado en la cuenta que para este efecto designará APM TERMINALS CALLAO S.A.

Fechas de pago: Los pagos se deberán realizar de acuerdo a las siguientes consideraciones:

- Servicio Estándar - Importaciones: Antes del retro de la mercadería del terminal.
- Servicio Estándar - Exportaciones: Al momento de solicitar la cita para el ingreso del contenedor al terminal para embarque.
- Servicios Especiales - Importaciones: Al momento de solicitar la cita para el retro del contenedor del terminal.
- Servicios Especiales - Exportaciones: Al momento de solicitar el servicio.
- En aquellos servicios que se presten según un contrato específico firmado entre APM Terminals Callao y un cliente, las condiciones de pago regirán de acuerdo al contrato.

PROMOCIONES

(1) PROMOCIÓN PARA CONTENEDORES DE CARGA SECA DEL DEPÓSITO TEMPORAL DE APM TERMINALS CALLAO

Estimados Clientes y Usuarios,

Les informamos que APM Terminals Callao (APMTC) ha dispuesto promociones para los contenedores a ser atendidos a través de su Depósito Temporal (código 3014) que cumplan con las consideraciones indicadas líneas abajo, según el tipo de operación. Estas promociones incluyen una ampliación del tiempo libre de almacenamiento.

1. Ampliación de días libres-Importación de carga seca

- Grupo objetivo: Importadores de carga seca
- Segmento: Importadores de carga seca que direccionen su carga al Depósito Temporal de APMTC
- Oferta temporal: A los importadores que aseguren un volumen anual mínimo de 250 contenedores a través del Depósito Temporal de APMTC se les otorgará una ampliación en el uso de área operativa a 20 días (considerando los 10 días incluidos en el Servicio integrado de Depósito temporal de importación).
- Vigencia: A partir del 02 de mayo 2018 hasta el 01 de mayo 2019
- Consideraciones: Para tal efecto, los importadores deberán remitir al área comercial de APMTC las proyecciones para los siguientes doce meses a fin de determinar la disponibilidad de espacio en el terminal. En caso al término del período anual se verifique que no se ha alcanzado el volumen mínimo exigible para la aplicación de esta oferta, APMTC cobrará los días adicionales utilizados posteriores a los siete días incluidos en el paquete de servicios "Depósito Temporal", según el tarifario vigente al momento de la verificación.
- Acceso a la promoción sujeto a la disponibilidad de espacio que confirme APMTC

2. Ampliación de días libres-Exportación de carga seca

- Grupo objetivo: Exportadores de carga seca
- Segmento: Exportadores de carga seca que direccionen su carga al Depósito Temporal de APMTC
- Oferta temporal: A los exportadores de carga seca que aseguren un volumen anual de contenedores ingresados al depósito temporal de APMTC, de más de 500, 3000 y 5500 contenedores, se les otorgará una ampliación en el uso de área operativa (considerando los 7 días incluidos en el Servicio integrado de Depósito temporal de exportación) según el siguiente detalle:
 - (i) > 500 contenedores = 3 días libres adicionales
 - (ii) > 3.000 contenedores = 8 días libres adicionales
 - (iii) > 5.500 contenedores = 13 días libres adicionales
- Vigencia: A partir del 02 de mayo 2018 hasta el 01 de mayo 2019
- Consideraciones: Para tal efecto, los exportadores deberán remitir al área comercial de APMTC las proyecciones para los siguientes doce meses a fin de determinar la disponibilidad de espacio en el terminal. En caso al término del período anual se verifique que no se ha alcanzado el volumen mínimo exigible para la aplicación de esta oferta, APMTC cobrará los días adicionales utilizados posteriores a los siete días incluidos en el paquete de servicios "Depósito Temporal", según el tarifario vigente al momento de la verificación.
- Acceso a la promoción sujeto a la disponibilidad de espacio que confirme APMTC

(2) PROMOCIÓN PARA HARINA DE PESCADO EN CONTENEDORES DE ALTO CUBICAJE

Estimados Clientes y Usuarios,

Les informamos que APM Terminals Callao (APMTC) ha dispuesto que a los contenedores con harina de pescado para embarque no se le aplicará el precio del servicio especial de "contenedores de alto cubicaje", de la subsección 1.5.1.7. Esta promoción estará vigente desde el 01 de enero de 2019 hasta el 30 de junio de 2019.

(3) PROMOCIÓN PARA CARGA RODANTE – REGIMEN DE ADMISION TEMPORAL PARA REEXPORTACION EN EL MISMO ESTADO

Estimados Clientes y Usuarios,

Les informamos que APM Terminals Callao (APMTC) ha dispuesto una promoción para la carga rodante atendida a través del Terminal Portuario que cumpla con las consideraciones indicadas líneas abajo. Esta promoción incluye un descuento por concepto de uso de área operativa

1. Descuento en el servicio de uso de área operativa – Admisión temporal para reexportación en el mismo estado

- Grupo objetivo: Importadores de carga rodante.
- Segmento: Importadores de carga rodante que utilicen el régimen de admisión temporal para su posterior reembarque
- Oferta temporal: A los importadores que realicen la descarga de carga rodante y posteriormente embarquen al menos el 90% de lo descargado vía APMTC se les otorgará 50% de descuento por concepto de uso de área operativa. La medición de la descarga, reembarque y porcentajes se realizará en función de las toneladas movilizadas.
- Vigencia: A partir del 26 de diciembre de 2018 hasta el 26 de enero de 2019.
- Consideraciones: Para tal efecto, los importadores deberán de confirmar la cantidad de toneladas a descargar y a ser embarcadas posteriormente vía APMTC, siendo esta última al menos el 90% de lo descargado.
- Acceso a la promoción sujeto a la disponibilidad de espacio que confirme APMTC.

Publicado y actualizado el 14/12/2018

Tarifario vigente a partir del 01/01/2019

Las tarifas de servicios estándar con promoción estarán vigentes hasta el 30 de junio de 2019.

Visite nuestra página web: www.apmterminalscallao.com.pe

ANEXO 14. TARIFARIO PUERTO ANTOFAGASTA



LISTADO DE TARIFAS ATI PERIODO 2019-2020

Vigencia: Desde el 1° de Abril de 2019 al 31 de Marzo de 2020

ITEM	Tarifa	Unidad de cobro
------	--------	-----------------

I. TARIFAS DE SERVICIOS USO DE MUELLE

SERVICIOS DE TRANSFERENCIA

TAR 101 Transferencia de contenedores llenos 20 pies	108,87	Usd/Teu
TAR 102 Transferencia de contenedores llenos 40 pies	89,98	Usd/Teu
TAR 103 Transferencia de contenedores vacíos 20 pies	108,87	Usd/Teu
TAR 104 Transferencia de contenedores vacíos 40 pies	89,98	Usd/Teu
TAR 105 Transferencia de carga fraccionada	3,48	Usd/T.M.
TAR 106 Transferencia de automotores	13,25	Usd/T.M.
TAR 107 Transferencia de carga a granel	7,55	Usd/T.M.
TAR 108 Transferencia de carga a granel Bolivia	7,55	Usd/T.M.
TAR 896 Transferencia de carga de proyecto	22,92	Usd/T.M.

SERVICIOS DE USO DE MUELLES NAVE Y CARGA

TAR 111 Uso de Muelle a la Nave Sitio 4-5, 6 y 7	2,26	Usd/Metro Eslora Hora
TAR 113 Uso de Muelle para Embarcaciones Menores	31,42	Usd/Nave/Día
TAR 114 Uso de Muelle Naves de Guerra o Científicas	0,65	Usd/Metro Eslora Hora
TAR 115 Uso de Muelle a la Carga General	6,18	Usd/T.M.
TAR 116 Uso de Muelle a la Carga Granel	6,18	Usd/T.M.
TAR 117 Uso de Muelle a la Carga Cabotaje	6,18	Usd/T.M.
TAR 118 Uso de Muelle a la Carga FIO Boliviana	0,85	Usd/T.M.

II. TARIFAS DE SERVICIOS TERMINALES

SERVICIOS ESPECIALES

TAR 121 Reestibas vía nave de contenedores de 20 pies	116,35	Usd/Teu
TAR 122 Reestibas vía nave de contenedores de 40' pies	97,93	Usd/Teu
TAR 123 Reestibas vía muelle de contenedores de 20 pies	232,70	Usd/Teu
TAR 124 Reestibas vía muelle de contenedores de 40 pies	195,88	Usd/Teu
TAR 125 Trabajador extra por labores no incluidas en la transferencia (movilizadores)	164,19	Usd/Hombre/Turno
TAR 126 Carga de Proyecto, Tandem Grúas Gottwald	A convenir	Usd/Movimiento
TAR 127 Tiempo muerto, tiempo en espera y no provisión de trabajo en la nave	931,45	Usd/Hora/Mano
TAR 130 Reestibas vía nave de carga fraccionada	4,22	Usd/T.M.
TAR 131 Reestibas vía muelle de carga fraccionada	8,45	Usd/T.M.
TAR 132 Reestibas vía nave automotores	13,25	Usd/T.M.
TAR 133 Reestibas vía muelle automotores	26,49	Usd/T.M.
TAR 134 Reestibas vía nave de carga proyecto	22,92	Usd/T.M.
TAR 135 Reestibas vía muelle de carga proyecto	45,83	Usd/T.M.

SERVICIO A CONTENEDORES REFRIGERADOS

TAR 201 Conexión y desconexión de contenedores refrigerados	136,40	Usd/Box
TAR 203 Monitoreo contenedores reefers	162,85	Usd/Box/Turno
TAR 204 Suministro de Energía Eléctrica	A convenir	Demanda Máxima + Consumo USD/KWH + 30%

RECEPCIÓN DE CARGAS FUERA DE PLAZO

TAR 211 Recepción de contenedores fuera del horario establecido	79,91	Usd/Box
TAR 212 Recepción de carga fraccionada fuera del horario establecido	7,28	Usd/T.M.

SERVICIOS DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN

TAR 221 Consolidación o desconsolidación de contenedores 20'	281,45	Usd/Box
TAR 222 Consolidación o desconsolidación de contenedores 40'	367,07	Usd/Box
TAR 223 Consolidación o desconsolidación de contenedores especiales (OT/FR)	667,46	Usd/Box
TAR 225 Consolidación de contenedores cobre metálico	220,41	Usd/Box

SERVICIOS ESPECIALES

TAR 241 Aforo simple	46,53	Usd/Box
TAR 244 Remanejo o selección de contenedores en el Terminal	46,44	Usd/Movimiento
TAR 246 Aforo o reconocimiento de carga fraccionada	38,41	Usd/T.M.
TAR 247 Aforo o reconocimiento de carga en contenedores	562,89	Usd/Box
TAR 248 Inspección SAG u otros organismos fiscalizadores de carga en contenedores	562,89	Usd/Box
TAR 250 Habilitación de terminal	716,60	Usd/Habilitación
TAR 251 Traslado de contenedores entre 2 puntos del terminal	176,96	Usd/Box
TAR 252 Sellado o resellado de contenedores	41,40	Usd/Box

III. TARIFAS DE SERVICIOS DE ALMACENAMIENTO, ACOPIO Y DEPÓSITO COMERCIAL

TAR 331 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 01 a 02	8,27	Usd/T.M./Día
TAR 332 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 03 a 10	9,16	Usd/T.M./Día
TAR 333 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 11 a 20	10,62	Usd/T.M./Día
TAR 334 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 21 a 30	12,40	Usd/T.M./Día
TAR 335 Almacenaje de Contenedores Llenos, Vacíos o General Descubierta 31 en Adelante	16,54	Usd/T.M./Día
TAR 341 Almacenaje de contenedores con carga sobre dimensionada (FR/OT) desde el día 1 al 30	15,43	Usd/T.M./Día
TAR 342 Almacenaje de contenedores con carga sobre dimensionada (FR/OT) desde el día 31 en adelante	46,30	Usd/T.M./Día

IV. TARIFAS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS AL ALMACENAJE

TAR 401 Carguío y descarguío de carga general fraccionada	6,29	Usd/T.M.
TAR 402 Carguío y descarguío de contenedores llenos o vacíos	58,78	Usd/Box
TAR 421 Copia de documentos de recepción de carga	24,58	Usd/Unidad
TAR 424 Pesaje Unitario de bultos	16,85	Usd/T.M.
TAR 425 Romaneo	2,93	Usd/T.M.
TAR 426 Emisión de documentos de recepción de carga	27,03	Usd/DRES
TAR 427 Recargo por no presentación de documentación de carga peligrosa	992,22	Usd/Documento
TAR 428 Reconfección de facturas	38,59	Usd/Factura
TAR 429 Recepción y despacho de contenedores con carga extradimensionada	98,88	Usd/Box
TAR 430 Peso bruto verificado (VGM) Contenedores	55,49	Usd/Box
TAR 431 Cubrimiento de carga depositada en área descubierta	A convenir	Usd/Bulto

V. OTROS SERVICIOS

TAR 501 Reamarra de naves	630,33	Usd/Faena
TAR 503 Suministro de agua	A convenir	Consumo Usd/M3 + 35%
TAR 504 Permanencia de vehículos de carga	23,01	Usd/Hora/Vehículo
TAR 506 Permiso provisorio de ingreso de vehículos / personas	10,35	Usd/Unidad
TAR 508 Servicio de terminal intermodal	58,78	Usd/Box
TAR 511 Permiso permanente de vehículos	15,53	Usd/Unidad
TAR 522 Retiro de basura o material de trinca de la carga	A convenir	Usd/M3
TAR 523 Uso de vías férreas	4,62	Usd/Carro/día
TAR 780 Uso de grúa móvil de puerto para carga general	1.233,40	Usd/Hora
TAR 781 Uso de Grúa Móvil de puerto para carga general (Stacker) (mínimo 3 horas)	235,04	Usd/Hora
TAR 782 Habilitación Interzona	164,19	Usd/Turno
TAR 783 Emisión de pases permanente para personas	13,46	Usd/Unidad
TAR 784 Arriendo de Grúas Móviles de puerto para manipulación de carga (mínimo 2 horas)	A convenir	Usd/Hora
TAR 787 Arriendo de Utilería	A convenir	Usd/Unidad
TAR 788 Trasvasije de maxi sacos	88,36	Usd/Unidad
TAR 793 Uso de portalón	881,97	Usd/Turno
TAR 800 Material de Trinca adicional	A convenir	Usd/Teu
TAR 854 Falsa Nombrada de Personal	164,19	Usd/Hombre/Turno
TAR 864 Llenado de maxi sacos	9,33	Usd/T.M.
TAR 871 Re-confección de documentación para embarque	23,30	Usd/Documento
TAR 920 Encarpado / Desencarpado de medio de transporte	634,10	Usd/Turno
TAR 934 Daño en infraestructura Portuaria	A convenir	Costo USD + 15%
TAR 955 Servicio de asperjado de contenedores	51,22	Usd/Box

VI. SERVICIOS AL COBRE METÁLICO Y CONCENTRADOS MINERALES

TAR 321 Acopio de Cobre	0,10	Usd/m2/Día
TAR 601 Recepción de cobre en zona de almacenaje	0,98	Usd/T.M.
TAR 602 Carguío de cobre en zona de almacenaje y porteo al gancho	0,62	Usd/T.M.
TAR 603 Estiba / desestiba de cobre	2,01	Usd/T.M.
TAR 604 Porteo y recepción de cobre en zona de almacenaje	1,02	Usd/T.M.
TAR 605 Carguío de cobre desde zona de almacenaje para despacho	2,94	Usd/T.M.
TAR 606 Uso de instalaciones de TEDG desde día 1 al 2, terminadas las 72 horas liberadas	6.688,11	Usd/Día
TAR 607 Uso de instalaciones de TEDG desde día 3 al 9	12.273,74	Usd/Día
TAR 608 Uso de instalaciones de TEDG desde día 10 al 20	23.445,02	Usd/Día
TAR 609 Uso de instalaciones de TEDG desde día 21 al 30	56.958,86	Usd/Día
TAR 610 Uso de instalaciones de TEDG desde día 31 en adelante	62.545,06	Usd/Día
TAR 786 Remanejo y marcaje de cobre	1,58	Usd/T.M.
TAR 795 Palos fumigados en estibas de cobre metálico NIMF N°15	0,17	Usd/T.M.
TAR 823 Confección guías de despacho	203,42	Usd/Hombre/Turno
TAR 870 Derrames al Interior del Terminal	2.559,82	Usd/Evento
TAR 921 Limpieza de cobre	2,78	Usd/T.M.
TAR 922 Incumplimiento Mínimo de Recepción por Turno de contenedores volteables (30 cont/turno)	15,67	Usd/Contenedor
TAR 933 Lavado camiones	359,52	Usd/Camión

Teu: Twenty equivalent unit.

T.M.: Tonelada Métrica.

Carga de proyecto: Significa todo bulto o pieza de 30 o más toneladas de peso y/o que su volumen (incluye embalaje) sea igual o superior a 40 m3.

OT: Open Top

FR: Flat Rack

**ANEXO 15. TARIFARIO PUERTO
BUENAVENTURA**

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS

Hoja uno (1)

1.- MUELLEAJE

HORA O FRACCION, COBRO MINIMO DE SEIS (6) HORAS 1.1.-

**NAVES DE TRAFICO INTERNACIONAL NAVES DE LINEA
REGULAR O SERVICIOS CONJUNTOS**

RECALADAS / AÑO	USD/METRO ESLORA/HORA
DE 1 A 60	0.55
MAS DE 60	0.44

1.2.- NAVES DE CABOTAJE Y NAVES FLETADAS

Metro eslora / hora	0.60
---------------------	-------------

1.2.1 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (CEREALES)

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/METRO ESLORA/HORA
	0.60
	0.58
	0.55
	0.53
	0.50

HASTA 5,000

DE 5,001 A 5,700

DE 5,701 A 6,300

DE 6,301 A 7,000

MAS DE 7,000

1.2.2 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (FERTILIZANTES)

RENDIMIENTO USD/METRO ESLORA/HORA TONELADA/BUQUE/DIA

HASTA 3,500

0.60

	USD/METRO ESLORA/HORA
	0.60
	0.58
	0.55
	0.53
	0.50

	USD/METRO ESLORA/HORA
	0.60
	0.58
	0.55
	0.53
	0.50

DE 3,501 A 4,000	0.58
DE 4,001 A 4,500	0.55
DE 4,501 A 5,000	0.53
MAS DE 5,000	0.50

1.2.3 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (MINERALES)

RENDIMIENTO

TONELADA/BUQUE/DIA

HASTA 4,500

DE 4,501 A 5,000

DE 5,001 A 5,500

DE 5,501 A 6,000

MAS DE 6,000

1.2.4 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (CARBON)

RENDIMIENTO

TONELADA/BUQUE/DIA

HASTA 8,000

DE 8,001 A 9,000

DE 9,001 A 10,000

DE 10,001 A 11,000

MAS DE 11,000

1.3.- REMOLCADORES

Remolcadores por unidad / mes	700.00
-------------------------------	--------

2.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA

COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS

2.1.- CARGA GENERAL

IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA

TONELAJE /AÑO	USD/TONELADA
1 A 10,000	5.00
10,000 A 15,000	4.90
15,000 A 25,000	4.70
25,000 A 50,000	4.60
50,000 A 100,000	4.00
MAS DE 100,000	2.95

2.2.- CARGA GENERAL DE TRANSBORDO

TONELADA	USD/TONELADA
Carga general por tonelada	5.00

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS

Hoja dos (2)

2.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA

COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS 2.3.- GRANELES SOLIDOS/ LIQUIDOS POR TONELADA IMPORTACION/EXPORTACION

TONELAJE /AÑO	USD/TONELADA
1 A 10,000	4.50
10,000 A 15,000	4.42
15,000 A 25,000	4.30
25,000 A 50,000	4.20
50,000 A 100,000	3.80
100,000 A 150,000	3.30
MAS DE 150,000	3.00

2.3.1 GRANEL SOLIDO (CEREALES)

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 5,000	4.50
DE 5,001 A 5,700	4.30
DE 5,701 A 6,300	4.00
DE 6,301 A 7,000	3.60
MAS DE 7,000	3.00

2.3.2 GRANEL SOLIDO (FERTILIZANTES)

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 3,500	4.50
DE 3,501 A 4,000	4.30
DE 4,001 A 4,500	4.00
DE 4,501 A 5,000	3.60

MAS DE 5,000	3.00
2.3.3 GRANEL SOLIDO (MINERALES)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 4,500	4.50
DE 4,501 A 5,000	4.30
DE 5,001 A 5,500	4.00
DE 5,501 A 6,000	3.60
MAS DE 6,000	3.00

2.3.4 GRANEL SOLIDO (CARBON)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 8,000	4.50
DE 8,001 A 9,000	4.30
DE 9,001 A 10,000	4.00
DE 10,001 A 11,000	3.60
MAS DE 11,000	3.00

2.4.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS IMPORTACION/EXPORTACION/REESTIBA/CABOTAJE		
CONTENEDORES/AÑO	USD/CONTENEDOR	
	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
1 A 625	94.00	115.00
626 A 938	86.00	110.00
939 A 1,563	85.00	107.00
1,564 A 3,125	83.00	105.00
3,126 A 6,250	79.00	102.00
6,251 A 9,375	75.00	97.00
MAS DE 9,376	70.00	90.00

NOTA : La reestiba se considera cuando la carga pasa buque/muelle/buque y se cobra por una sola vez
Para la reestiba se cobra la tarifa **MINIMA** dentro de cada escala

2.4.1- CONTENEDORES NO ESTANDAR		
DESCRIPCION	CONTENEDOR DE 20'	CONTENEDOR DE 40'
Flat Rack	101.00	142.00
Open Top	89.00	115.00
Isotanques	120.00	
Extradimensionados 45'	158.00	

2.5.- CONTENEDORES VACIOS DE 20' Y 40' CARGADOS/DESCARGADOS/REESTIBA/CABOTAJE	
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR
Contenedor Vacio de 20'	18.00
Contenedor Vacio de 40'	22.00

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS
PORTUARIAS**

Hoja tres (3)

2.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA**COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS****2.6.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS Y VACIOS****TRANSITO INTERNACIONAL Y TRANSBORDO**

CONTENEDORES/AÑO	USD/CONTENEDOR	
	LLENOS	VACIOS
1 A 4,500	38.00	11.00
DE 4,500 A 7,000	32.50	10.00
MAS DE 7,000	30.00	9.00

2.7.- LLENADO/VACIADO DE CONTENEDORES**IMPORTACION/ EXPORTACIÓN**

CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR
Contenedor de 20' por unidad	11.00
Contenedor de 40' por unidad	15.00

2.8.- VEHICULOS POR UNIDAD (MT³)**IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA/TRANSBORDO/CABOTAJE**

MT ³ /VEHICULO	USD/VEHICULO
Vehículo de 1 a 10 m ³	35.00
Vehículo 10.1 a 19.9 m ³	45.00
Vehículo entre 20 y 40 m ³	83.00
Mas de 40 m ³	152.00

2. 9.- CABOTAJE**CARGA GENERAL, GRANEL SOLIDO Y LIQUIDO**

TONELADA	USD/TONELADA
Carga General y Granel	3.00

NOTA: TEU's transbordados se cuentan para cargue / descargue como un solo movimiento**2.10.- AZUCAR EN SACOS****IMPORTACION / EXPORTACION**

TONELAJE/AÑO	USD/TONELADA
1 A 100,000	3.00
100,000 A 200,000	2.05
200,000 A 300,000	1.70
MAS DE 300,000	1.50

2.11.- AZUCAR A GRANEL**IMPORTACION / EXPORTACION**

TONELAJE/AÑO	USD/TONELADA
1 A 100,000	3.00
100,000 A 200,000	2.60
200,000 A 300,000	2.40
300,000 A 400,000	2.15
MAS DE 400,000	2.00

2.12.- MELAZA**IMPORTACION / EXPORTACION**

TONELAJE/AÑO	USD/TONELADA
--------------	--------------

1 A 25,000	1.30
25,000 A 50,000	1.15
50,000 A 75,000	1.05
75,000 A 100,000	0.95
MAS DE 100,000	0.80

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.
TARIFAS PORTUARIAS**

Hoja cuatro (4)

3.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS

3.1.- CARGA GENERAL

IMPORTACION/EXPORTACION/REESTIBA/TRANSITO Y TRANSBORDO/CABOTAJE

TONELADA	USD/TONELADA
Carga General por Tonelada	1.00

3.2.- GRANEL IMPORTACION / EXPORTACION

3.2.1.- CEREALES A GRANEL

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 5,000	1.00
DE 5,001 A 5,700	0.85
DE 5,701 A 6,300	0.65
DE 6,301 A 7,000	0.36
MAS DE 7,000	0.30

3.2.2.- FERTILIZANTES A GRANEL

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 3,500	1.00
DE 3,501 A 4,000	0.85
DE 4,001 A 4,500	0.65
DE 4,501 A 5,000	0.36
MAS DE 5,000	0.30

3.2.3.- MINERAL A GRANEL

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 4,500	1.00
DE 4,501 A 5,000	0.85
DE 5,001 A 5,500	0.65
DE 5,501 A 6,000	0.36
MAS DE 6,000	0.30

3.2.4.- AZUCAR A GRANEL

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 3,000	1.00
3,001 A 3,500	0.44
3,501 A 4,000	0.36
MAS DE 4,000	0.30

3.2.5.- CARBON A GRANEL

RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 8,000	1.00
DE 8,001 A 9,000	0.85
DE 9,001 A 10,000	0.65
DE 10,001 A 11,000	0.36
MAS DE 11,000	0.30
3.3.- GRANEL LIQUIDO IMPORTACION, EXPORTACION Y CABOTAJE	
USD/TONELADA	1.00
3.4.- OTROS GRANELES SOLIDOS IMPORT., EXPORT. Y CABOTAJE	
USD/TONELADA	1.00

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.
TARIFAS PORTUARIAS**

Hoja cinco (5)

**3.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS
AL OPERADOR PORTUARIO MARITIMO**

**3.5.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS
POR UNIDAD IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA**

CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
UNIDAD	18.50	24.00

**3.6.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' VACIOS
POR UNIDAD IMPORTACION /EXPORTACION/REESTIBA
TRANSITO Y TRANSBORDO**

CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR
UNIDAD	3.30

**3.7.- CONTENEDORES DE 20' Y 40'
LLENOS DE TRANSITO Y TRANSBORDO**

CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR
UNIDAD	5.50

NOTA

La reestiba, el transito internacional y el transbordo se cobra al descargue y al cargue (por operación)

**4.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS
AL OPERADOR PORTUARIO TERRESTRE**

4.1.- CONTENEDORES DE 20' Y DE 40' IMP/EXP LLENOS Y VACÍOS

CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR
Contenedores Llenos de 20' y 40'	2.00
Contenedores Vacíos de 20' y 40'	1.00

4.2.- CARGA GENERAL DE IMP/EXP

TONELADAS	USD/TONELADA
Tonelada de Carga General	0.20

**5.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS
AL OPERADOR PORTUARIO DE REMOLCADORES
POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE**

MANIOBRA	USD/MANIOBRA
Cobro por Maniobra	35.00

**6.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LOS PILOTOS PRACTICOS
POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE**

MANIOBRA	USD/MANIOBRA
Cobro por Maniobra	12.00

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS
PORTUARIAS**

Hoja seis (6)

7.- ALMACENAJE (DOLARES AMERICANOS)

7.1.- CARGA GENERAL

DIAS	Cubierto	Descubierto
Del día 1 al día 3	Libre	Libre
Del día 4 al día 5	1.40	1.10
Del día 6 al día 10	1.63	1.30
A partir del día 11	4.05	3.15

7.2.- CONTENEDORES IMPORTACION/EXPORTACION

DIAS	LLENOS		VACIOS	
	20'	40'	20'	40'
Del día 1 al día 3	Libre		Libre	
Del día 4 al día 5	18.15	20.35	8.80	13.20
Del día 6 al día 10	21.45	24.05	10.40	15.60
A partir del día 11	45.00	50.40	21.60	30.60

7.3.- TRANSBORDO Y TRANSITO

DIAS	LLENOS		VACIOS	
	20'	40'	20'	40'
Del día 1 al día 7	Libre		Libre	
Del día 8 al día 15	21.45	24.05	10.40	15.60
A partir del día 16	45.00	50.40	21.60	30.60

7.4.- VEHICULOS (UNIDAD M3 / DIA)

DIAS	1 A 10 M ³	10.1 A 19.9 M ³	20 A 40 M ³	MAS DE 40 M ³
Del día 1 al día 3	Libre	Libre	Libre	Libre
Del día 4 al día 5	3.25	4.50	7.80	15.60
Del día 6 al día 10	4.00	5.25	9.00	18.00
A partir del día 11	10.40	12.70	19.60	33.40

8.- SERVICIOS VARIOS

8.1.- PESAJE (Tarifas en Pesos Col)

Granel por tonelada	\$ 266,00
Carga suelta/ton, Contenedor/ton.	\$366.00

8.1.- CONEXIÓN Y DESCONEXIÓN, SUMINISTRO DE ENERGÍA Y MONITOREO

Servicio por hora o fracción	1.60 USD
------------------------------	----------

para contenedores de 20´ y de 40´

8.2- GRUAS PORTICO Y MULTIPROPOSITO
COBRO POR HORA (VALOR EN DOLARES AMERICANOS)

8.2.1.- GRUAS MOVILES MULTIPROPOSITO

TARIFA / HORA	USD
Cobro por Hora	450.00

8.2.2.- GRUAS PORTICO

ENDIMIENTO CONTENEDORES / HOR	USD
18 O MENOS	600.00
MAS DE 18 A 22	550.00
MAS 22 A 26	500.00
MAS DE 26	450.00

RECARGOS

SE APLICAN A SERVICIOS DE USO DE INSTALACIONES
PORTUARIAS A LA CARGA Y ALMACENAJE

Para cargamentos Peligrosos

Recargo a la tarifa	25%
---------------------	-----

Para cargamentos explosivos

Recargo a la tarifa	40%
---------------------	-----

DESCUENTOS

DESCUENTOS HASTA 40% EN FUNCION DEL VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO DURANTE EL AÑO

Ultima Modificacion: Febrero 01 de 2013