



UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

PROGRAMA ACADÉMICO DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Análisis de los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el
retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período
2018 - 2020

TESIS

Para optar el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales

AUTOR(ES)

Domenack Dávila, Julio Joaquín Heriberto (0000-0003-2444-5656)

Ly Arrascue, Germán Alfonso (0000-0002-8288-7965)

ASESOR

Gómez Bustamante, Luis (0000-0001-8531-9077)

Lima, 22 de octubre del 2021

DEDICATORIA

A mis padres Armando y Doris por ser mi ejemplo y mi mayor motivación.

A mi esposa Grace y a mis hijos Jorge Armando y Andrew

*Por ser mi soporte incondicional, mi aliento y mi fuerza para ser un mejor ser humano
donde quiera que yo vaya.*

Julio Joaquín Heriberto Domenack Dávila

A mi esposa Wendy y a mi hija Sabrina.

*Ambas son siempre mi motivación y mi fuerza para ser un mejor profesional en
mi propósito por acompañar a las personas en su largo camino por superarse.*

Germán Alfonso Ly Arrascue

AGRADECIMIENTOS

A Dios por guiarme. A mi compañero de grupo Germán Ly por el aporte, conocimiento y experiencia. A nuestro asesor Luis Gómez, por el apoyo para la conclusión de esta investigación. A las personas, autoridades, empresas y amigos que hicieron posible que la tesis rinda sus frutos. Finalmente, a nuestra Alma Mater por vernos concluir en la carrera profesional de Negocios Internacionales con éxito.

Julio Joaquín Heriberto Domenack Dávila

A toda la plana docente del programa de Titulación de la UPC. Al equipo de trabajo conformado por nuestro asesor Luis Gómez, mi compañero Joaquín Domenack, docentes, expertos y líderes de opinión; quienes pudimos elaborar la presente tesis para obtener nuestra Licenciatura en Negocios Internacionales.

Germán Alfonso Ly Arrascue

Índice

| | |
|--|-----------|
| RESUMEN | 8 |
| ABSTRACT | 9 |
| CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO | 10 |
| 1.1 Marco conceptual | 10 |
| 1.1.1 Definición de términos clave | 10 |
| 1.2 Antecedentes de la investigación | 25 |
| 1.3.1 Antecedentes nacionales | 25 |
| 1.3.2 Antecedentes internacionales | 39 |
| 1.3 Bases teóricas | 46 |
| CAPÍTULO II. PLAN DE INVESTIGACIÓN | 49 |
| 2.1 Realidad problemática | 49 |
| 2.2 Formulación del problema | 60 |
| 2.2.1 Problema principal | 60 |
| 2.2.2 Problemas específicos | 60 |
| 2.3 Objetivos | 61 |
| 2.3.1 Objetivo principal | 61 |
| 2.3.2 Objetivos específicos | 61 |
| 2.4 Hipótesis | 61 |
| 2.4.1 Hipótesis principal | 61 |
| 2.4.2 Hipótesis específicas | 61 |
| 2.5 Justificación de la investigación | 62 |
| 2.5.1 Justificación teórica | 62 |
| 2.5.2 Justificación práctica..... | 62 |
| 2.5.3 Justificación temporal | 62 |
| CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE TRABAJO | 64 |
| 3.1 Enfoque de la investigación | 64 |
| 3.1.1 Tipo y alcance de la investigación | 65 |

| | | |
|--|--|------------|
| 3.1.2 | Diseño de la investigación | 65 |
| 3.2 | Proceso de muestreo: Tamaño y selección de la muestra..... | 66 |
| 3.2.1 | Población de estudio | 66 |
| 3.2.2 | Tamaño, selección y descripción de la muestra..... | 67 |
| 3.3 | Mapeo de actores (MAC) | 69 |
| 3.4 | Fuentes de información | 75 |
| 3.5 | Instrumentos y validación | 79 |
| 3.5.1 | Técnica de recolección de datos: Investigación cualitativa | 79 |
| 3.5.2 | Técnica de recolección y forma de procesamiento de los datos | 80 |
| 3.5.3 | Validación de instrumento cualitativo | 80 |
| 3.6 | Aspectos éticos de la investigación | 81 |
| 3.7 | Limitaciones de la investigación | 81 |
| CAPITULO IV. DESARROLLO Y APLICACIÓN | | 83 |
| 4.1 | Desarrollo cualitativo | 83 |
| 4.1.1 | Perfil de los entrevistados | 83 |
| 4.1.2 | Descripción del análisis de las entrevistas bajo la herramienta cualitativa | 85 |
| 4.2 | Difusión de los instrumentos..... | 85 |
| CAPÍTULO V. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS..... | | 86 |
| 5.1 | Análisis | 86 |
| 5.2 | Discusión | 116 |
| CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | | 120 |
| 6.1 | Conclusiones | 120 |
| 6.2 | Recomendaciones | 123 |
| Bibliografía | | 125 |
| Anexos | | 127 |

Índice de Figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1. Ubicación Geográfica del Puerto del Callao | 13 |
| Figura 2. Transporte de carga terrestre | 20 |
| Figura 3. Cadena de Suministro DP World | 21 |
| Figura 4. Segmentación operativa: Puerto vs. Terminal Extra Portuario | 23 |
| Figura 5. Gruas Pórtico Fuente: DP World | 24 |
| Figura 6. Índice de desempeño logístico Fuente: Comex Perú | 51 |
| Figura 7. Desempeño por Pilar Fuente: LPI 2018 | 52 |
| Figura 8. Comparativo de Tiempos Fuente: SUNAT 2021 | 53 |
| Figura 9. Rangos de Tiempos Agregados por Tipo de Despacho | 54 |
| Figura 10. Tiempos Promedios de Importación por Fase y Agente (días) – Despacho Anticipado | 55 |
| Figura 11. Tarifario Despacho Anticipado DP Word Callao 2018 | 57 |
| Figura 12. Tarifarios DP Word 2019 Fuente: DP Word Callao 2021 | 57 |
| Figura 13. Tarifarios DP Word 2020 Fuente: DP Word Callao 2021 | 58 |
| Figura 14. Proceso de ingreso y salida de contenedores del puerto | 72 |
| Figura 15. Vista de red “Afectan el Despacho Anticipado” procesado a través del software Atlas Ti | 87 |
| Figura 16. Vista de red “Excesos de tiempos” procesado a través del software Atlas Ti | 90 |
| Figura 17. Vista de red “Infraestructura” procesado a través del software Atlas Ti | 92 |
| Figura 18. Vista de red “Sobrecostos y la tecnología digital” procesado a través del software Atlas Ti | 96 |

Índice de tablas

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Etapas de concesión para APM Terminals | 15 |
| Tabla 2. Resumen de Antecedentes Nacionales | 34 |
| Tabla 3. Resumen de Antecedentes Internacionales..... | 44 |
| Tabla 4. Estado de los Resultados Integrales ENAPU | 56 |
| Tabla 5 Mapeo de Actores Clave del plan de investigación..... | 73 |
| Tabla 6 Planteamiento Para la Recolección de Datos..... | 75 |
| Tabla 7 Lista de entrevistados | 76 |
| Tabla 8 Lista de Actores Clave Entrevistados | 83 |

RESUMEN

El terminal portuario del Callao es el más importante del Perú, ya que es considerado como la principal conexión del país con el mundo por concentrar diversas operaciones de carga. El servicio de despacho anticipado es una modalidad de despacho aduanero que permite numerar la declaración de la importación antes de que ésta llegue al puerto. Para realizar el despacho anticipado, se deben cumplir con algunos requisitos como, por ejemplo, tener la Declaración Única de Aduanas (DUA) numerada y cancelada, con lo cual se podrá realizar el levante de su mercancía cuando ésta llegue al terminal portuario, en un plazo de 48 horas computados a partir del día siguiente del término de descarga, además de reducir costos. Sin embargo, no todos acceden a este beneficio.

Por tal motivo, el objetivo de esta investigación fue identificar cuáles fueron los factores operativos que afectaron al despacho anticipado. Para ello se utilizó un enfoque de investigación cualitativa. Del mismo modo, se realizaron entrevistas, que constaron de 12 preguntas, a 20 trabajadores de las agencias aduaneras, la cual arrojó como resultado que los factores operativos que dificultaron al despacho anticipado de carga contenerizada fueron los trámites burocráticos, así como también la carencia de una infraestructura vial adecuada y la presencia de un parque automotor antiguo de transporte terrestre. En general, estos factores impactaron en sobre costos y demoras excesivas en el despacho anticipado no pudiendo obtener los beneficios aduaneros. Luego del análisis se brindaron recomendaciones necesarias para poder optimizar la cadena logística.

Palabras claves: DP World Callao; despacho anticipado; Terminal Portuario del Callao; factores operacionales, cadena logística, carga contenerizada.

ABSTRACT

The Callao port terminal is the most important in Peru, since it is considered the main connection between Peru and the world for concentrating various operations. The advance clearance service is a customs clearance modality that allows the import declaration to be numbered before it arrives at the port; To carry out the early dispatch, some requirements must be met, such as having the Unique Customs Declaration numbered and canceled, with which your merchandise can be released when it arrives at the port terminal, within a period of 48 hours computed at starting the day after the discharge term, in addition to reducing costs; however, not everyone has access to this benefit.

For this reason, the objective of this investigation was to identify which were the operational factors that affected the anticipated dispatch. For this, a qualitative research approach was used. In the same way, interviews, consisting of 12 questions, were conducted with 20 workers of the customs agencies, which showed as a result that the operational factors that made it difficult to dispatch containerized cargo in advance were bureaucratic procedures, as well as the lack of a Adequate road infrastructure and the presence of an old land transport vehicle fleet, in general these factors impacted on cost overruns and excessive delays in early clearance, not being able to obtain customs benefits. After the analysis, the necessary recommendations were provided to optimize the logistics chain.

Keywords: DP World Callao; advance clearance; Callao Port Terminal; operational factors, logistics chain, containerized cargo.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO

1.1 Marco conceptual

Para Reidl-Martínez (2012), el desarrollo de un marco conceptual incluye supuestos teóricos que representan el punto de partida de una investigación. Sin embargo, se encuentra conformado, también, de la metodología que se emplea en la recolección de la información. A partir de ello, se determina el tipo de análisis que se realizará. Por tanto, la autora señala que los supuestos teóricos van a determinar la metodología de investigación y la posición teórica que tome la investigación. Con el fin de sustentar la presente investigación, se realizará un análisis de la literatura existente sobre el tema de investigación. Esto, con el fin de poner en contexto frente al tema presentado.

1.1.1 Definición de términos clave

Para un mejor entendimiento y comprensión hemos identificado y detallado las siguientes instituciones y términos claves:

Instituciones:

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

“Dirige, coordina, ejecuta y supervisa la política de comercio exterior en nuestro país, promocionando la internacionalización de las empresas, mediante la diversificación de los mercados. Establece el marco normativo para el desarrollo de las actividades de comercio exterior y optimiza la facilitación de comercio. Así mismo tiene como funciones establecer la política de comercio exterior orientada a lograr un desarrollo creciente y sostenido del país, obtener las mejores condiciones de acceso y competencia para una adecuada inserción del país en los mercados internacionales, alcanzar el óptimo aprovechamiento de los acuerdos o convenios comerciales suscritos por el país, así como de los diferentes esquemas preferenciales, desarrollar las acciones que permitan la óptima participación del país en los diferentes foros de comercio internacional, esquemas de integración, cooperación económica y social y en las negociaciones comerciales internacionales y promover el desarrollo de las actividades en la Zonas

Francas, de Tratamiento Especial Comercial y de Zonas Especiales de Desarrollo, a fin de incrementar las exportaciones”. (APN, 2021)

Autoridad Portuaria Nacional (APN)

“Autoridad Portuaria Nacional es un organismo que pertenece al MTC y se especializa en incentivar el desarrollo de los puertos nacionales. Se creó en 2003 y tiene su sede en el Callao, además, tiene 10 oficinas desconcentradas en todo el país junto con 7 anexos”. (Autoridad Portuaria Nacional [APN], 2021)

SUNAT

“Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, de acuerdo con la Ley de creación N° 24829, Ley General aprobada por Decreto Legislativo N° 501 y la Ley 29816 de Fortalecimiento de la SUNAT. Organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con personería jurídica de derecho público, con patrimonio propio y goza de autonomía funcional, técnica, económica, financiera, presupuestal y administrativa que, en virtud a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, expedido al amparo de lo establecido en el numeral 13.1 del artículo 13° de la Ley N° 27658, ha absorbido a la Superintendencia Nacional de Aduanas, asumiendo las funciones, facultades y atribuciones que por ley, correspondían a esta entidad”. (SUNAT, 2021)

Aduanas

“La Aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y la recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos; la resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; y, la prevención, persecución y sanción de las infracciones que ello concierne.” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2021)

Terminal portuario del Callao

“El Terminal Portuario del Callao es considerado por la APN como la principal conexión del Perú con el mundo por concentrar la mayoría de las operaciones, como se puede observar en la figura 1 este se encuentra ubicado en la ciudad de Lima. Siendo considerado, así como uno de los tres mayores puertos con mayor movimiento de contenedores de la Costa Oeste de Latinoamérica y el N.º 1 de la Costa Oeste de América del Sur – COAS. En ese sentido, es probable que logre constituirse como un puerto HUB en esta parte del continente. Logro que se evidenciaría por el aumento de operaciones, movimiento de contenedores de importación y exportación al igual que los transbordos, en comparación con terminales del COAS. En la actualidad, es administrado por tres operadores portuarios: DP World, APM Terminals, y Transportadora Callao”. (APN, 2021)

Servicios del terminal portuario:

Servicio en función a la nave

Comprende la utilización de los amarraderos del terminal portuario. La tarifa por este concepto aplica por metro de eslora de la nave y por hora o fracción de hora. Se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada al muelle. La tarifa incluye el servicio de amarre y desamarre de la nave. La presente tarifa será cobrada a la nave en base a la longitud total (LOA) de la nave confirmada por su Ship's Particulars. (APN,2021)

Servicios en función a la carga

Comprende los servicios de descarga y/o embarque bajo métodos estándares de carga que arriban de forma regular al Terminal Portuario, así como la utilización de la infraestructura y Equipamiento Portuario disponible del terminal. (APN, 2021)

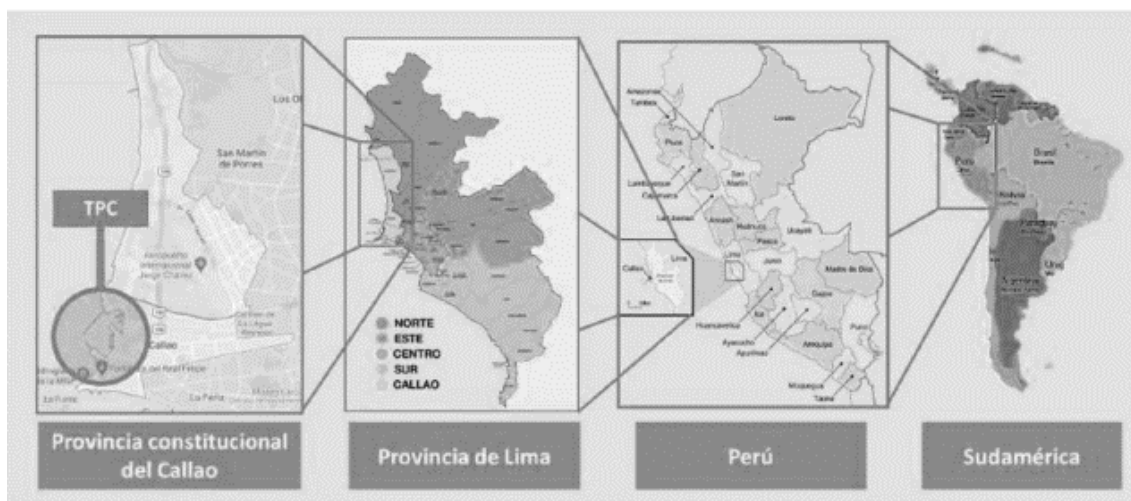


Figura 1. Ubicación del Terminal Portuario del Callao. Adaptado de “Plan Director del PCS-Callao”, por MINCETUR, 2021

DP World

DP World Callao es una empresa subsidiaria de DP World que facilita servicios de logística y soluciones tecnológicas. En el 2006, DP World Callao ganó la concesión del Muelle Sur; tras dos años empezaron las operaciones de construcción para que finalmente 4 años después inicien sus operaciones. Se diseñó particularmente para el tráfico de contenedores, con 27.56 ha de capacidad, además de 7 grúas pórtico. (APN, 2021).

Terminal de Contenedores Muelle Sur: Los terminales de contenedores se encargan de la atención de busques especializados en el transporte de contenedores.

Operador: DP World Callao

Concesionado 24/07/2006 por 30 años

Inversión Referencial: US\$ 707 MM

Inversión Realizada: US\$ 332 MM

Inicio de operaciones: mayo 2010

Infraestructura:

Fase I culminada:

- Muelle: 650 m, profundidad: 14 m
- Patio de contenedores: 21.5 ha Capacidad: 850 mil TEUS anuales

- 6 grúas pórtico y 18 grúas de patio
- Fase II (según la demanda):
- Muelle: Extensión 310 m
- Capacidad: 1,250 mil TEUS anuales
- grúas pórtico y 9 grúas de patio

APM Terminals

Es un terminal multipropósito, es decir, un puerto no especializado. Se encuentra ubicado a 15 km de la capital del país: Lima. Esta empresa ganó la licitación para encargarse del Muelle Norte en abril de 2011. (APN, 2021)

Terminal Norte Multipropósito: Es un puerto no especializado, ya que ofrece manejar diversas cargas, así como la carga y descarga de mercancías.

Operador: APM Terminals Callao

- Concesionado 11/05/2011 por 30 años
- Inversión Referencial: US\$ 749 MM
- Muelle: 4 amarraderos de 300 m c/u para contenedores y amarraderos multipropósito
- Capacidad: 2.9 millones TEU (Término fase 5)
- Ubicación: Entre el muelle 7 y el varadero El Ancla
- Capacidad de 5.6 millones de TM / año

Infraestructura:

- Muelle de embarque
- Muelle: 200 m. profundidad 14 m
- Sistema hermético de faja transportadora de 3,000 m entre el Open Access y el muelle.
- Shiploader
- Torre de Transferencia

Tabla 1.*Etapas de concesión para APM Terminals*

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

Nota. El proyecto de modernización del Terminal Norte Multipropósito del puerto del Callao se lleva a cabo en cinco fases durante 10 años con una inversión aproximada de US\$ 750 millones, por APM Terminals Callao, 2021

Transportadora Callao

“La agrupación Transportadora Callao S.A., se encuentra conformada por las empresas Impala Perú S.A.C., Perubar S.A., Sociedad Minera El Brocal S.A.A., Minera Chinalco Perú S.A. y Trabajos Marítimos S.A., presentó a ProInversión y a la Autoridad Portuaria Nacional el Proyecto del “Terminal de Embarque y Faja Transportadora Tubular para Concentrados de Minerales en el Puerto del Callao”, como una propuesta de orden privado para construir una faja transportadora fija y un terminal de embarque para concentrados de minerales adjunto al puerto del Callao, con el objetivo de transportar y embarcar estos, desde los almacenes existentes del puerto hasta los barcos”. (APN, 2021)

Terminal Concentrado de Minerales:

Operador: Transportadora Callao

Construcción de un muelle especializado para atención de minerales

Concesionado 28/01/2011 por 20 años

Fecha probable inicio operaciones: 2014

Inversión Referencial: US\$ 120 MM

Ubicación: entre el muelle 7 y el varadero

Términos clave:

Negocios internacionales

Rugman & Hodgetts (1997) señalan que los negocios internacionales son el estudio de las transacciones que se llevan a cabo en el extranjero; esto, con el fin de satisfacer las necesidades individuales y organizacionales. Estas operaciones comerciales son las exportaciones e importaciones. De ello, se entiende que la importación consiste en ingresar bienes al país. Según el Diccionario de la Real Academia Española (2021), la importación es “la acción de importar mercancías, costumbres, etc., de otro país”. En ese sentido, la importación consiste en comprar bienes o servicios a un abastecedor proveniente de un país distinto al del comprador.

Este tipo de transacciones comerciales conlleva un tipo de regulación tributaria y, en el Perú, el ente encargado de velar por ello es la SUNAT. Al respecto, la Ley General de Aduanas indica que la importación para el consumo se define como:

Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras. (SUNAT, 2021)

Despacho anticipado

El portal de la SUNAT (2021) manifiesta que es la “modalidad de despacho aduanero que permite numerar la declaración de importación, antes de la llegada del medio de transporte a nuestro país, pudiendo incluso el importador, obtener el levante de su mercancía (libre disponibilidad) una vez descargada la misma en el terminal portuario, terminal de carga aérea o terrestre, previo cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras”.

Además, se señala que se obtienen otros beneficios como los siguientes:

- La reducción de costos financieros: Si hace uso de una garantía previa se tendrá un mayor plazo para el pago de impuestos de importación, hasta 20 días calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga. (SUNAT, 2021)
- No pago de multas: Si se debe rectificar algún dato o información en la declaración de importación, se podrá hacer sin la aplicación de alguna multa, siempre que la declaración se rectifique dentro de los quince días calendario al término de la descarga. (SUNAT, 2021)
- Eficiencia de la cadena logística: Numerando la declaración de importación con antelación a la llegada de las mercancías, se tiene

mayor tiempo para optimizar la gestión de los servicios logísticos necesarios y así obtener la pronta disponibilidad de la mercancía a su llegada al país. (SUNAT, 2021)

- Reducción de tiempo: El tiempo total promedio de importación del despacho anticipado es de 22.5 horas versus 170.04 horas del despacho diferido. (SUNAT, 2021)

Modelo portuario peruano

Desde el año 1970 el Perú ha ido adoptando el modelo portuario Land lord port que define al Estado como un concedente y a la empresa privada como concesionario. Bajo esta concepción, el Estado entrega en concesión la infraestructura, superestructura y equipos portuarios a la inversión privada (Samaniego, 2011).

En el año 2003 gracias a la Ley del Sistema Nacional Portuario (en adelante, LSPN2) se establecen los parámetros para la reforma portuaria del país. Las reformas contemplan mayor participación del sector privado con la finalidad de mejorar la eficiencia y competitividad del modelo portuario existente ya que gracias a sus ventajas permite generar impulsos en la inversión de infraestructura y equipamiento (BANCO MUNDIAL & MINCETUR, 2016).

Logística portuaria nacional

“El objetivo principal de la logística portuaria es promover una eficiente integración y coordinación entre los actores públicos y privados que intervienen en la planeación, implementación y control de flujo de transporte marítimo internacional de manera eficiente. Un buen manejo en la cadena logística portuaria evitará operaciones basadas en papeles y trámites presenciales. Con el manejo de una cadena logística también se evitará una excesiva congestión en los puntos de acceso a las ciudades portuarias” (Gonzales Ramírez, 2016).

Regulación portuaria

En el negocio marítimo y portuario se están presentando cambios importantes que afectan en el mercado global y que por consecuencia también están presentes dentro de la región. Estos cambios incluyen concentración de la oferta, alianzas estratégicas integración entre operadores de terminales y navieras. Otros cambios importantes refieren a la tecnología que involucra mayor capacidad de puertos y buques, sistematización de los terminales para aumentar la eficiencia de los servicios portuarios (APN, 2021).

Tovar Mena (2006) menciona en su artículo “Apuntes Sobre la Regulación de los Puertos” en la revista Derecho & Sociedad, que pese a que el Perú tiene una ley especial para los puertos (Ley No 27943), el Estado no cuenta con los recursos suficientes por lo que se debe promover que sea el sector privado quien invierta en la mejora de los puertos del país. En este sentido, el papel del Estado pasa de ser un prestador de servicios público a ser un ente regulador. Por otro lado, en el informe “Costos Portuarios y Marítimos en el Perú” presentado por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo con apoyo del Banco Mundial, indica que existe dentro de la regulación portuaria nacional, una que está dirigido a lo económico y otro al aspecto técnico. Con respecto al aspecto económico, la responsabilidad recae sobre el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte (en adelante, OSITRAN). OSITRAN tiene como principal tarea, controlar comportamientos anticompetitivos que surgen en el mercado. En lo referente a la regulación técnica, la responsabilidad es asumida por la autoridad portuaria quien cumple el papel de concedente. En este sentido, la autoridad portuaria emite normas y regulaciones que imperan como parte de las prácticas de las operaciones en el puerto. Para el cumplimiento de las normas y regulaciones, la autoridad portuaria nacional (en adelante, APN), se apoya en las autoridades portuarias regionales (BANCO MUNDIAL & MINCETUR, 2016).

Costos aduaneros

Engloba aquellos gastos efectuados ante la agencia de Aduanas vinculados al tratamiento aduanero de la carga, principalmente; precintos, comisión agente aduanero y gastos del agente aduanero, gastos como la movilidad, fotocopias, carguío, trámite documentario, etc. (APN, 2021)

Transporte de carga

Se define el transporte de carga como aquel móvil que se encarga de trasladar bienes y mercaderías, tales como materias primas, vehículos y herramientas, piezas de maquinaria, compuestos químicos o incluso productos de consumo, como podemos observar en la figura 2, en la que se muestra el transporte de carga terrestre. En una economía globalizada, el transporte de carga es una de las actividades más comunes, y emplea vehículos de tierra, aire y agua. Para mantener la integridad de la carga, esta actividad requiere condiciones especiales para mover los bienes de un destino a otro, de manera tal que estos alcancen su destino en buen estado y dentro de un lapso adecuado. (APN,2021)



Figura 2. Transporte de carga terrestre, por Manual de Comercio Exterior, 2020

Cadena de suministro para los servicios portuarios.

Según definen los expertos de la APN, la cadena de suministro corresponde a todas aquellas partes involucradas de manera directa o indirecta en la satisfacción de una solicitud de un cliente como se muestra en la figura 3.

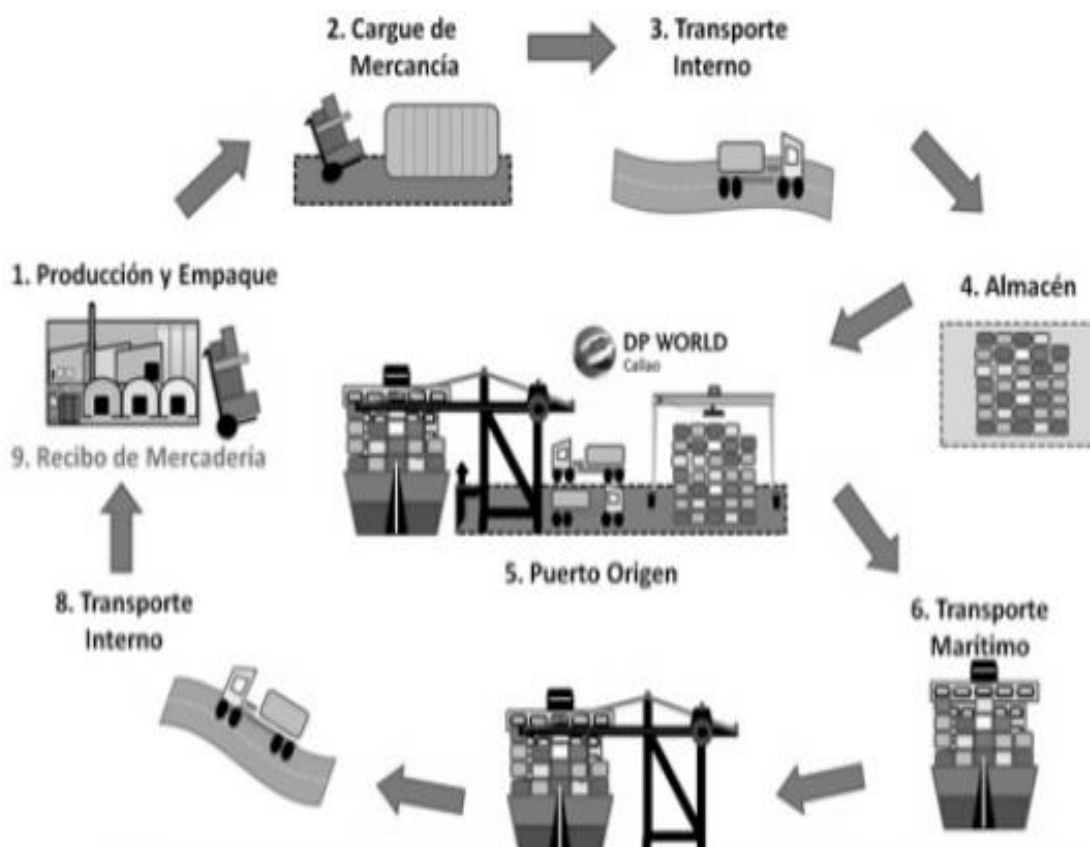


Figura 3. La infografía explica el proceso de la cadena de suministro desde la Producción hasta el Recibo de mercadería, por DP World, 2020

La cadena de suministro para los servicios portuarios es un conjunto de elementos que trabajan para la fabricación y/o entrega de un producto o servicio a un consumidor final, dentro de ellas podemos definir:

Línea naviera

Está conformada por las empresas propietarias de las unidades de transporte marítimos (barcos) y transitan por las rutas marítimas mundiales. Este sector está caracterizado por una creciente

concentración del comercio internacional en unas cuantas líneas, entre ellas tenemos a Maersk, MSC, CSAV, Hapag Lloyd, NYK (ONE), entre otros.

Agente de carga o Consolidador

En general, estos términos se emplean como sinónimos y se refieren a las personas físicas y morales que reciben cargas de distintas empresas exportadoras, llevando a cabo consolidaciones de mercancías para su transporte, que realizan con distintos medios, entre ellos el marítimo, para lo cual expiden conocimientos de embarque a cada uno de sus clientes.

Agente Aduanal

Es la persona jurídica física autorizada por la secretaría, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos por la ley.

Logística portuaria

“La logística marítima portuaria se trata del transporte marítimo. Este está influenciado por dos nodos operativos: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZALs). Ambos se conectan con el objetivo de agilizar las operaciones logísticas y generales de las cargas de manera óptima”. (APN, 2021)

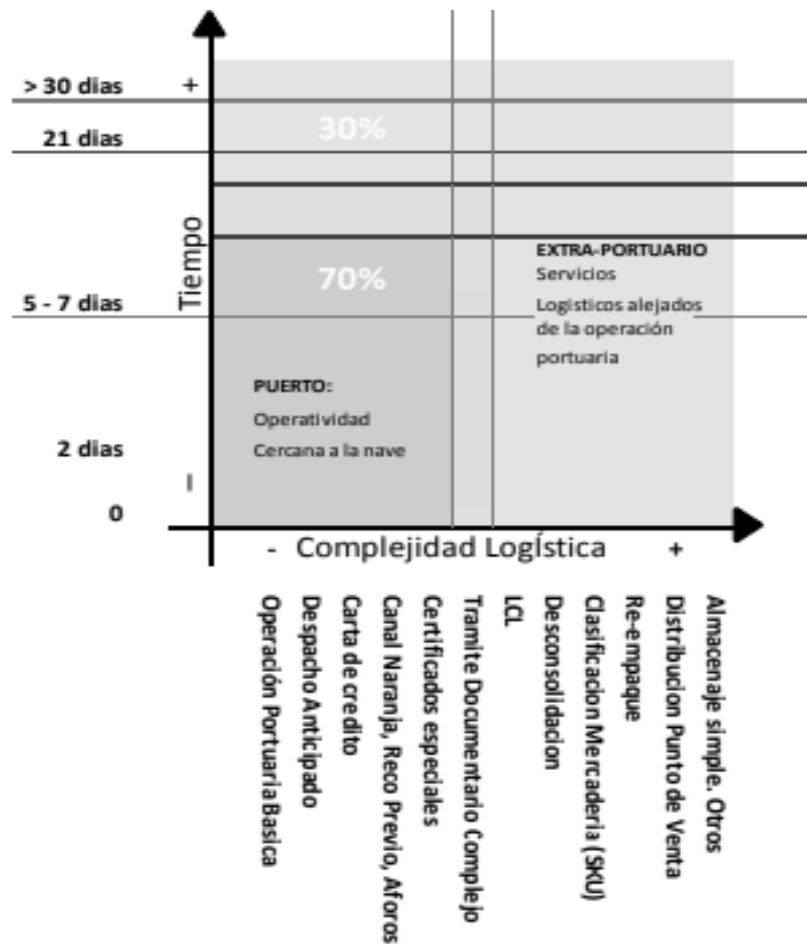


Figura 4. La infografía explica la relación entre el tiempo a utilizar según su nivel de complejidad logística. Adaptado de “Segmentación operativa: Puerto vs. Terminal Extra Portuario”, por DP World, 2021

En la figura número 4 podemos ver que el 70% de la carga en Callao podría ser atendida directamente en el puerto de Valparaíso en este es de 85%. En la Zona intermedia podría acomodar ambos tipos de operaciones, la extraportuaria y la portuaria, esto dependiendo del perfil de la carga o del cliente. La carga necesita periodos extensos de almacenaje, y de servicios logísticos complejos de valor agregado.

Transporte interno y manipuleo

“En importación, es el transporte de mercancías fuera del terminal extraportuarios al local del importador, así como los gastos de carga y descarga que se originan por este concepto.

En exportación, es el transporte de carga del almacén del exportador al Puerto o Terminal de Almacenamiento incluyendo el manipuleo necesario para realizar la operación.” (APN,2021)

Cargos portuarios

“Se define como el conjunto de cargos cobrados por el agente marítimo, agentes de carga, el terminal de almacenamiento y el puerto o terminal portuario, estibador al usuario, o depósitos de contenedores que se cargan al usuario durante los procesos de exportación e importación de mercancías.” (APN, 2021)

Grúas pórtico

“Las grúas pórtico son un equipo mecánico, cuya función principal es elevar diferentes tipos de carga y se usan comúnmente en los puertos internacionales. El uso de este tipo de grúas es excepcional para el traslado de contenedores pesados.”. (APN, 2021) Se puede observar cómo es una grúa pórtico en la figura 5.



Figura 5. Grúas Pórtico, por DP World, 2021

1.2 Antecedentes de la investigación

Un trabajo de investigación representa un desafío para quienes se proponen indagar cualquier campo del conocimiento. Dicha empresa supone plantearse incógnitas y desarrollar capacidades que contribuyan a resolverlas. Una de estas habilidades es la competencia en la redacción y construcción de antecedentes. Al respecto, Alvarado y Díaz (2018) sostienen que “los antecedentes de una investigación permiten conocer el estado de conocimiento que se tiene sobre nuestro tema de investigación, y a partir de las mismas conducirnos o encaminarnos hacia el área en la que queremos investigar” (p.68). De ello, se desprende que los antecedentes de una investigación deben estar relacionados con el campo de conocimiento que se investiga. Al respecto, los autores indican que el contenido de dichos antecedentes “deben estar vinculados con las variables o categorías del estudio” (p.69). Por lo tanto, se ha realizado un rastreo de fuentes bibliográficas predecesoras, como tesis y artículos de investigación que aborden el tema de la presente investigación. Con el fin de obtener dicha información, se ha revisado diversas bases de datos como Scopus, Proquest, Dialnet y Repositorios Académicos de diferentes universidades locales; mediante el uso de palabras claves como “despacho anticipado” y “factores operativos de descarga contenerizada”.

Por otro lado, Martínez (2011) y Orozco (2016, citados en Alvarado y Díaz 2018) indican que es pertinente estructurar los antecedentes en nacionales e internacionales, por lo que se detallarán los estudios en dicho orden a continuación.

1.3.1 Antecedentes nacionales

Como antecedente histórico, Falla (2017), en su tesis sobre “Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao”, presentada ante la Universidad César Vallejo muestra un enfoque de tipo cuantitativo y un de diseño descriptivo no experimental. Para la recolección de los datos, se realizaron listas organizadas según el número de importadores. Asimismo, el autor menciona el origen de la problemática actual del despacho anticipado. Es decir, cómo a causa de la ineficiente infraestructura, en los años 80,

se inicia la apertura de almacenes temporales y cómo esto ocasionó el incremento de los costos de los servicios logísticos de importación.

Otros factores mencionados en este estudio son la falta de orientación a los importadores por parte de la autoridad competente, así como, la falta de documentación original por parte del importador, tales como: factura comercial, Bill of Lading (BL), póliza de seguro, pago de impuestos con garantía o sin garantía, manifiesto de la carga según datos del BL. El autor indica que algunos importadores no pueden usar el despacho anticipado por falta de estos documentos por parte de su proveedor. En este caso menciona que es necesario orientar a las empresas importadoras en usar este tipo de despacho para así poder gestionar todo el procedimiento logístico más rápido. En este sentido, el autor concluye que la aplicación del despacho anticipado es sumamente beneficioso para los importadores en términos de costos y tiempos.

Álvarez Aroni (2020), en su artículo “Análisis del despacho anticipado y diferido en la intendencia de aduana marítima del Callao 2015-2018”, la cual es difundida por la revista Quipucamayoc de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM), plantea estudiar los tiempos empleados en el proceso de importación de mercancías mediante el despacho anticipado y diferido en la intendencia antes mencionada. Para cumplir con el objetivo, que es realizar el análisis, la investigación se centró en el método deductivo. Asimismo, se empleó una data sobre el tiempo de cadena logística de importación, la que fue analizada usando la prueba de Kolmogorov – Smirnov, con la finalidad de determinar su normalidad y la ecuación de predictibilidad. Tuvo como resultado que, al analizar los tiempos empleados en el proceso de importación en los dos tipos de despacho, los tramos de la cadena logística logran explicar el comportamiento de esta por lo que se crea una ecuación de predictibilidad de comportamiento. En base a esto el autor llega a la conclusión de que la modalidad de despacho diferido tiene mejores tiempos en el proceso de importación, es por esto por lo que la administración aduanera deberá formular estrategias que ayuden a mejorar el despacho anticipado.

Torres (2017) en su tesis sobre “Factores que benefician la logística portuaria del puerto Callao 2011 – 2016”, hace mención de diversos autores, entre

ellos, a Martínez, Tinajeros, Zevallos, y Zerpa (2016), donde concluyen que se establecen como objetivo general el presentar el desarrollo de los pilares de actividad portuaria, además de presentar las principales debilidades del Puerto Callao tales como la infraestructura, tanto del Terminal Sur como la extraportuaria. Además, respecto al nivel logístico, se comprobó que no había un sistema que integre las actividades de comercio exterior sin perjudicar a los integrantes de la comunidad portuaria tanto públicos como privados. Otro autor que Torres menciona es Hidalgo, J., (2016), quien considera que la importancia de este autor es el énfasis que da al estudio de los puertos como eje vital de la economía. No solo involucrando a los agentes, los participantes en el transporte marítimo y los de comercio exterior como parte de este estudio, sino también al ciudadano. Además, la falta de modernización de la infraestructura de los puertos ha generado como consecuencia el tener que trabajar bajo estándares ineficientes que a su vez originaron una pérdida de competitividad en actividades de comercio exterior tanto para el importador como para el exportador. En ese sentido, en este mismo estudio, se resalta que el autor demuestra que a pesar de que APM Terminals y DP World son concesionarios que trabajan de una forma eficiente a nivel mundial, la falta de inversión por parte del Estado ha generado una disminución de actividades, como el embarque, desembarque y movimientos de carga, a lo largo de los años.

Pérez (2018) en su tesis sobre “Análisis de los sobrecostos logísticos relacionados a la carga contenerizada movilizada vía DP World Callao” analiza los sobrecostos logísticos relacionados a la carga contenerizada movilizada vía DP World, por lo cual, propuso detectar cómo esta afecta al usuario final. En ese sentido, la investigación concluye que, si bien el puerto del Callao registra una mayor eficiencia al ofrecer un beneficio de precios integrados a una posible mejor tarifa, al final, esto puede ser variable. Además, el estudio de los costos evitables y los posibles retrasos en los sucesos logísticos portuarios están asociados a contenidos de regulaciones de mercados y participación de la sociedad civil. Por lo tanto, la complejidad de las potenciales participaciones es elevada y requiere una concertación interinstitucional, ya que la excesiva documentación requerida, falta de estandarización en los trámites para el desaduanamiento, falta de trazabilidad virtual del trámite, falta de modernización de los sistemas y la falta

de colaboración entre aduanas y entidades del Estado, entre otras problemáticas, son las que hacen que el flujo de la carga se retrase.

Mientras tanto, el ámbito económico es un factor importante para los negocios, sin embargo, este puede verse afectado cuando ocurren eventualidades que no dependen de un costo específico, si no del propio servicio contratado. El aporte principal de la presente tesis es el enfoque que posee hacia los servicios portuarios básicos y el desarrollo de un tema afín a esta investigación, es decir, el sistema logístico portuario de DP World Callao.

Calderón y Montoya (2017) en su tesis “Análisis comparativo de los sobrecostos logísticos portuarios en el Puerto del Callao y Buenaventura” tiene como objetivo analizar y comparar los costos logísticos de un alcance portuario y cómo esto afecta al usuario final, y sobre todo, cómo el ámbito económico puede verse gravemente afectado cuando ocurren eventualidades que no dependen de un costo en específico, sino de un propio servicio contratado que al retrasarse, puede ocasionar pérdidas numéricas considerables. Esta tesis se desarrolló bajo un enfoque mixto porque busca comprender la realidad objetiva y subjetiva. Por un lado, se realiza un rastreo y análisis de fuentes bibliográficas y el material extraído del Banco Mundial, CEPAL, DP World, APM Terminals, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN), Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN) y Kuehne+Nagel.

Por otro lado, analizan los costos logísticos portuarios aplicables en una importación y exportación de los países en estudio dentro de las instalaciones portuarias. Este trabajo de investigación concluye que el puerto colombiano demuestra una mayor eficiencia respecto al peruano al brindar un servicio de costos integrados a mejor tarifa. Asimismo, los autores demuestran que la brecha diferencial en cuanto al desempeño logístico internacional entre Perú y Chile es considerablemente menor que la de Colombia y Chile, esto se respalda con que el puerto peruano tiene una mejor perspectiva con respecto al puerto colombiano, en variables como la transferencia de carga, tiempos de espera, uso de muelle, fuerza laboral y número de contenedores trabajados.

Lo que indica que el Perú es un país comprometido con la mejora continua de su infraestructura logística y servicio en operaciones de comercio exterior.

Tomando en cuenta lo antes mencionado, esta investigación es un gran aporte para nuestro trabajo porque otorga información actualizada respecto a DP World y el transporte de contenedores en puertos de la región.

Dorta González (2019), en su libro “Transporte y Logística Internacional”, manifiesta que, en mercados muy competitivos, los plazos de entrega suelen ser muy estrictos. Entregar tarde o de forma defectuosa una mercancía puede significar perder a un cliente, por lo que la correcta coordinación de todas las actividades, desde que se inicia una operación hasta que se termina, constituye una labor fundamental. Se sabe que el comercio internacional conlleva a que se transporten las cargas a largas distancias, y el buen manejo de la cadena logística generaría no solo buenos resultados en el ahorro de costos, sino que la misma empresa obtenga mejoras en su flujo financiero. Además, es importante entender la preparación que conlleva la mercadería antes de ser exportada como, por ejemplo, los requisitos del país de destino, indicaciones de embalaje, entre otros.

Álvarez y Velarde (2018), en su tesis presentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “Mejora de la productividad en el proceso de despacho aduanero en la Intendencia de Aduana Aérea y Postal basado en el modelo de satisfacción de necesidades del personal”, con el objetivo de reducir los tiempos del despacho aduanero mediante la atención de las necesidades de los colaboradores, releva y categoriza las necesidades de las personas en tres dimensiones: Psico corpóreas, De Conocimiento y Afectivas, con la finalidad de identificar qué motivos pueden atender dichas necesidades y establecer la calidad motivacional. Para lo cual diseña una investigación de enfoque es mixto (cualitativo y cuantitativo), no experimental, con análisis exploratorio y descriptivo. En base a ello, la investigación concluye que un personal satisfecho, en la dimensión trascendente, mejora su productividad y, por tanto, estará en condiciones de alcanzar las reducciones de tiempo de despacho deseadas contribuyendo a mejorar la competitividad del país.

Cabrera y Castillo (2019), en su tesis también presentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “Análisis de los principales factores que permitieron desarrollar una eficiente transformación digital en las principales

empresas del sector banca múltiple peruano”, analiza el proceso de transformación digital de los principales bancos del sector banca múltiple peruano, identificando aquellos factores que son más relevantes en este proceso, de acuerdo con la percepción de sus trabajadores. Para cumplir con sus objetivos, diseña una investigación de enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo), no experimental, descriptivo, correlacional y no inferencial. En ese sentido, la investigación concluye que, a nivel exploratorio, la percepción que tienen los trabajadores sobre la transformación digital en su centro laboral (banco) no siempre está alineada con los líderes de esta iniciativa. Esto se refleja en los resultados de las encuestas, pues difieren con lo mencionado por los expertos en las entrevistas.

Por su parte, Crovetto y Yupanqui (2020), en su tesis presentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “La transformación digital de la Aduana peruana y sus consecuencias en el proceso de Despacho aduanero de importación de las agencias de aduanas de Lima y Callao durante el Periodo Julio 2018 - Julio 2020”, con el objetivo de comprender los resultados de la transformación digital de la aduana peruana en el proceso de despacho aduanero de importación de las agencias de aduanas de Lima y Callao durante el periodo julio 2018 a julio 2020, diseña una investigación de enfoque cualitativo, de alcance exploratorio y corte transversal. En base a su análisis, la investigación concluye que la transformación digital influye de manera positiva en el proceso de despacho aduanero de importación de las agencias de aduana de Lima y Callao durante el periodo julio 2018 a julio 2020, brindando mayor agilidad, simplicidad y facilidad en los trámites documentarios; con ello, trajo una reducción de costos y tiempo en materia de impresiones documentarias y traslados físicos de personal hacia diferentes puntos de trabajo. Asimismo, las agencias de aduanas han optimizado el tiempo del personal administrativo producto de la digitalización y, por lo tanto, dicho personal puede tomar decisiones más rápidas y estar a la altura de las exigencias de sus clientes.

Bajonero y Torres (2018), en su tesis presentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “Factores que influyeron en la disminución de las Agro exportaciones peruanas de espárragos al mercado estadounidense durante los años 2013 al 2017”, se plantea como objetivo el validar que los factores de internacionalización como la creación de capacidad, destinos de

internacionalización, beneficios y barreras, las perspectivas del futuro, son factores que influyeron en el decrecimiento de las agro exportaciones de los espárragos registrados al mercado estadounidense durante el periodo 2013 – 2017. Para cumplir sus objetivos, diseña una investigación de enfoque mixto de alcance descriptivo no experimental longitudinal. La investigación concluye que las empresas exportadoras de espárrago durante el periodo 2013 - 2017, han atravesado por factores que dificultaron el incremento de las exportaciones al mercado estadounidense, principalmente en su cantidad exportada, la cual en volúmenes han frenado su crecimiento, llevando a que muchos de estas opten por invertir en producción de otros productos agrícolas como los arándanos. Además, el precio FOB exportado aumentó, favorecido por la baja oferta del competidor mexicano.

Vílchez y Mariátegui (2020), en su tesis presentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “Digitalización del proceso aduanero y su relación con la operatividad aduanera del puerto del Callao durante el periodo 2016 – 2020”, con el objetivo de determinar la relación entre la digitalización del proceso aduanero y la operatividad aduanera del puerto del Callao durante el periodo 2016 - 2020, diseña una investigación de enfoque cuantitativo no experimental de tipo transversal descriptivo y correlacional. En ese sentido, la investigación concluye que se puede mejorar los costos de la operatividad aduanera a través de la digitalización y la eliminación de ciertos procesos físicos.

Covos (2019), en su tesis presenta en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “Transformación digital y el nuevo consumidor en el negocio de clasificados laborales Aptitus”, con el objetivo de analizar el proceso de transformación digital y al nuevo consumidor del negocio de clasificados laborales Aptitus, diseña una investigación de enfoque cualitativo de alcance descriptivo. En ese sentido, se concluyó que en los últimos dos o tres años ha habido un crecimiento muy fuerte respecto a la creación de negocios digitales en el Perú. Las empresas se están encontrando en la obligación de ofrecer propuestas de valor digitales a sus nuevos consumidores.

Jacinto y Manay (2020), se plantean como objetivo el determinar la relación entre el uso de las tecnologías digitales y el desarrollo de las

exportaciones de las MYPE del sector textil participantes de “Perú Moda”, en el periodo 2016 al 2018. Esto en su tesis presenta en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, “La relación entre el uso de las tecnologías digitales y el desarrollo de las exportaciones de las medianas y pequeñas empresas (MYPE) participantes de la feria “Perú Moda” durante el 2016 al 2018”, donde diseñan una investigación de enfoque mixto de alcance descriptivo y correlacional. Se concluyó que existe relación del uso de las tecnologías digitales para el desarrollo de las exportaciones de las MYPE del sector textil participantes de “Perú Moda”, en el periodo 2016 al 2018. Por lo tanto, a mayor uso de esta tecnología mayor será el desarrollo de sus exportaciones. Sin embargo, este resultado está sujeto a limitaciones que se deben tener en consideración para el uso de la información.

Rosales y Ruiz (2020), en su tesis presenta en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “La transformación digital y su influencia en la transformación cultural en las empresas del sector financiero en Lima Metropolitana en el 2019”, con el objetivo de explicar la influencia que tiene la transformación digital en la transformación cultura de las empresas del sector financiero en Lima Metropolitana en el 2019, diseña una investigación de enfoque cuantitativo no experimental de corte transversal.. En base a su análisis, se concluye que existe un grado de relación entre ambas variables de intensidad media, dado que la correlación existente entre la variable de transformación digital y la variable de transformación cultural aún no es completamente fuerte.

Chilet (2020), en su tesis “Estrategias de transformación digital y su influencia en el nivel de satisfacción del cliente de Banca Personal en los principales bancos de Lima en el 2019”, presentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, con el objetivo de determinar el nivel de influencia de las estrategias de transformación digital utilizadas en los principales bancos de Lima, en el 2019, en el nivel de satisfacción de los clientes de la Banca Personal, diseña una investigación de enfoque cuantitativo no experimental de corte transversal. En ese sentido, se concluye que las estrategias de transformación digital utilizadas en los principales bancos de Lima en el 2019 influyen significativamente en el nivel de satisfacción del cliente de la Banca Persona, se encontró que la variable de transformación digital influye en un 46% en el nivel de satisfacción del cliente,

lo cual indica que a medida que se implementen nuevas estrategias de transformación digital incrementará el nivel de satisfacción del cliente.

Finalmente, Salazar y Laguna (2021), en su tesis presenta en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas sobre “Diseño de un modelo de transformación digital de los procesos centrales que permita elevar la productividad de una empresa de logística ligera de Lima, Perú”, con el objetivo de identificar los pilares del índice de competitividad global que afectan significativamente el desempeño logístico de un país, diseña una investigación de enfoque cualitativo no experimental. Su investigación demostró como conclusión que la transformación digital es la técnica más adecuada para incrementar la productividad de los procesos operativos de la empresa en estudio. Para ello, fue fundamental definir las herramientas y pasos que seguirá la metodología propuesta y aplicarlo de manera secuencial con la finalidad de automatizar la operatividad de la organización.

Tabla 2.
Resumen de Antecedentes Nacionales

| Antecedentes Nacionales | | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|---|
| “Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao” | “Factores que benefician la logística portuaria del puerto Callao 2011 – 2016” | “Análisis de los sobrecostos logísticos relacionados a la carga contenerizada movilizadas vía DP World Callao” | “Análisis comparativo de los sobrecostos logísticos portuarios en el Puerto del Callao y Buenaventura” | “Mejora de la productividad en el proceso de despacho aduanero en la Intendencia de Aduana Aérea y Postal basado en el modelo de satisfacción de necesidades del personal” | “Análisis de los principales factores que permitieron desarrollar una eficiente transformación digital en las principales empresas del sector banca múltiple peruano” | “La transformación digital de la Aduana peruana y sus consecuencias en el proceso de Despacho aduanero de importación de las agencias de aduanas de Lima y Callao durante el Periodo Julio 2018 - Julio 2020” |
| Autor: Falla Bendezú | Autor: Torres Nicho | Autor: Pérez Bellido | Autor: Calderón y Montoya | Autor: Alexander Álvarez y Rosa Velarde | Autor: Cristian Cabrera y Solange Castillo | Autor: Mary Crovetto y Lila Yupanqui |

| | | | | | | |
|--|--|--------------------------------------|--|---|--|---|
| Tipo de estudio: No experimental, cuantitativo | Tipo de estudio: No experimental cuantitativo. | Tipo de estudio: No experimental. | Tipo de estudio: Cuantitativa y cualitativa. | Tipo de estudio: Mixto (cualitativo y cuantitativo), no experimental | Tipo de estudio: Mixto, no experimental, descriptivo, correlacional y no inferencial. | Tipo de estudio: Cualitativo de alcance exploratorio. |
|--|--|--------------------------------------|--|---|--|---|

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Repositorio: https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/1726 | Repositorio: https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/33617 | Repositorio: https://repositorio.utp.edu.pe/handle/20.500.12867/4071 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/62155 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/62586 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/65043 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/65546 |
|---|---|---|---|---|---|---|

Variables:

| | | | | | | |
|---|--|---|---|--|---|--|
| Variable Dependiente: Despacho anticipado dimensiones: Almacenaje sobreestadía, | Variable Dependiente: Logística Portuaria dimensiones: | Variable Dependiente: Sobrecostos logísticos | Variable Dependiente: Sobrecostos logísticos Se analizaron los siguientes: | Variable Dependiente: Mejora de la productividad en el proceso de despacho aduanero en la Intendencia de | Variable Dependiente: Principales factores que permitieron desarrollar una eficiente transformación | Variable Dependiente: La transformación digital de la Aduana peruana y |
|---|--|---|---|--|---|--|

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------------|-------------------------------------|---|---|---|
| trámites y levante en 48 horas. | Costos de servicios portuarios, tráfico marítimo e infraestructura | Variable Independiente: | Entrada y salida de contenedores | Aduana Aérea y Postal basado en el modelo de satisfacción de necesidades del personal | digital en las principales empresas del sector banca múltiple peruano | Variable Independiente: |
| Variable Independiente: | | Carga contenerizada movilizad | Pesaje | | | sus consecuencias en el proceso de despacho aduanero de importación de las agencias de aduanas de Lima y Callao |
| Costo logístico | | | Control de aduanas | | | |
| Indicadores: | Variable Independiente: | | Manipuleo de frente portuario | | | |
| Transmisión rectificaciones, pago electrónico, canal rojo, naranja y verde | Factores logísticos | | Carga y descarga de contenedores | | | |
| | | | Estiba y desestiba en grúas pórtico | | | |

Antecedentes Nacionales

| | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|--|
| “Factores que influyeron en la disminución de las agroexportaciones peruanas de espárragos al mercado estadounidense durante los años 2013 al 2017” | “Digitalización del proceso aduanero y su relación con la operatividad aduanera del puerto del Callao durante el periodo 2016 – 2020” | “Transformación digital y el nuevo consumidor en el negocio de clasificados laborales Aptitud” | “La relación entre el uso de las tecnologías digitales y el desarrollo de las exportaciones de las MYPE participantes de la feria “Perú Moda” durante el 2016 al 2018” | “La transformación digital y su influencia en la transformación cultural en las empresas del sector financiero en Lima Metropolitana en el 2019” | “Estrategias de transformación digital y su influencia en el nivel de satisfacción del cliente de Banca Personal en los principales bancos de Lima en el 2019” | “Diseño de un modelo de transformación digital de los procesos centrales que permita elevar la productividad de una empresa de logística ligera de Lima, Perú” |
| Autor: Julio Jácome y Luis A. Torres | Autor: Daniel Loo y Rafael Mariátegui | Autor: Gabriela Cobos | Autor: Laura Jacinto y Bridgitte Manay | Autor: Brayan Rosales y Grecia Ruiz | Autor: Nicole Chile | Autor: Rafael Salazar y Luis Laguna |
| Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6257 42 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6534 91 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6516 83 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6527 27 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6528 78 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6545 70 | Repositorio: https://repositorioac.ademico.upc.edu.pe/handle/10757/6562 29 |

| | | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|--|
| Tipo de estudio: Mixto de alcance descriptivo no experimental longitudinal | Tipo de estudio: Cuantitativo no experimental de tipo transversal descriptivo y correlacional. | Tipo de estudio: Cualitativo de alcance descriptivo | Tipo de estudio: La investigación es del tipo mixto, con un alcance descriptivo y correlacional | Tipo de estudio: Cuantitativo no experimental de corte transversal. | Tipo de estudio: Cuantitativo no experimental de corte transversal | Tipo de estudio: Cualitativo no experimental |
| Variables: | | | | | | |
| Variable Dependiente: Factores que influyeron en la disminución de las agroexportaciones peruanas de espárragos al mercado estadounidense | Variable Dependiente: Digitalización del proceso aduanero, operatividad aduanera del puerto del Callao | Variable Dependiente: Transformación digital y el nuevo consumidor en el negocio de clasificados laborales Aptitud | Variable Dependiente: Uso de las tecnologías digitales y el desarrollo de las exportaciones de las MYPE | Variable Dependiente: La transformación digital y su influencia en la transformación cultural en las empresas del sector financiero en Lima Metropolitana | Variable Dependiente: Estrategias de transformación digital y su influencia en el nivel de satisfacción del cliente de Banca Personal | Variable Dependiente: Diseño de un modelo de transformación digital de los procesos centrales que permita elevar la productividad de una empresa de logística ligera |

Nota. La tabla está ordenada por el título de la investigación, nombre del autor, tipo de estudio, ubicación en el repositorio y descripción de la variable estudiada.

1.3.2 Antecedentes internacionales

La competitividad comercial de un país en el contexto internacional se concentra en el éxito del despacho aduanero y no necesariamente en ofrecer el mejor producto. Ya que lo que se requiere es atender la demanda consumista de una población en el menor tiempo. Así lo explican Zamora Torres & Navarro Chávez (2015), en su investigación “Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional” difundida por la revista SciELO, en ella plantean identificar los factores que definen la competitividad de las aduanas en el marco del comercio internacional. Asimismo, discuten que el despacho aduanero determina la competitividad comercial internacional y que los obstáculos que aparezcan durante su proceso imposibilitan la expansión comercial de un país. Para cumplir con el objetivo planteado se propuso un estudio de enfoque cuantitativo. Mediante el análisis factorial de correspondencias se mide la competitividad comercial de 29 países de acuerdo a 5 componentes. Entre los resultados estadísticos al 100%, identifican que los factores con mayor influencia en este estudio son el impuesto al comercio exterior con 32,21%, siendo que uno de los grandes inconvenientes de acceso al despacho aduanero para la nacionalización de la mercancía. El otro factor es el tiempo promedio y eficiencia del despacho con 14.61%. De este último resultado se desprende que países como Hong Kong, Dinamarca, Alemania, China, Estados Unidos son los más competitivos en el comercio internacional, por el contrario, Argentina y Venezuela son los menos competentes. Es así que, el despacho aduanero puede ser una vía ágil para la expansión comercial siempre que las políticas administrativas sean eficientes, pero por el contrario podría limitar el comercio internacional cuando no resuelven sus deficiencias, es decir termina siendo un obstáculo para los importadores.

En relación con lo mencionado por Zamora Torres & Navarro Chávez (2015), Salamá, B. (2016), en su tesis “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”, extraído del depósito institucional de la Universidad Politécnica de Catalunya, desarrolla una descripción de las circunstancias en las que se encuentran los puertos de América

del Sur, tomando énfasis en los puertos Puerto Cabello y la Guaira, Cartagena, Callao y Santos, que pertenecen a los países de Venezuela, Colombia, Perú y Brasil, respectivamente. Por tal motivo, esta investigación se desarrolla bajo un enfoque cualitativo-cuantitativo, lo que permitió la descripción, interpretación y análisis de los hallazgos, utilizando perspectivas y procedimientos diversos para optimizar los resultados de la investigación. En el estudio, la autora indaga sobre los indicadores de las variables Globalización del Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario y luego se describe la situación de los puertos seleccionados y, posteriormente, los analiza para poder generar aportes. En tal sentido, el tipo de investigación es descriptivo, interpretativo y analítico. Finalmente, al realizar la comparativa entre estos puertos, la autora concluye que existe una diferencia enorme entre los puertos de Cartagena, Callao y Santos respecto a los de Venezuela. Esto se debe a que los puertos de Venezuela no permiten la inversión privada, lo que lo ha distanciado de lo que implica la globalización del transporte marítimo. Asimismo, esto se traduce en los modelos de gestión portuaria que adoptó cada puerto y los desequilibrios en cuanto a equipos, estructuras y eficiencia portuaria que poseen los puertos de la región.

Respecto al procedimiento antes de la modalidad despacho anticipado Esquivel (2020), menciona en su artículo de investigación para la Universidad Militar Nueva Granada “Diseño de una propuesta metodológica para la implementación de la declaración anticipada en la importación de producto terminado contenerizado vía marítima en Colombia” una propuesta para describir la implementación, características, ventajas y restricciones del uso de la declaración anticipada en la importación de producto. El estudio se llevó a cabo en los puertos de Colombia. Se trata de un estudio de enfoque cualitativo y de diseño no experimental, donde se correlaciona la modalidad de descargo del producto importado vía marítima con el tiempo de nacionalización y costo. En el análisis, tras la recopilación de información, la autora evidencia que la modalidad de despacho anticipado no atiende eficientemente la nacionalización de todo tipo de mercancía. Es así que, en la práctica cuando se identifica el riesgo de un producto, el tiempo de su inspección es lenta, así como la emisión de su documentación. Por otro lado, la información emitida en el puerto no es la misma que manejan los agentes dentro de la oficina de despacho. Con todo esto, señala el autor, no existe una respuesta adecuada a este tipo de casos, lo cual lleva al

estancamiento de la mercancía en la aduana y la pérdida del beneficio de despacho anticipado.

Similarmente, Guillermo (2015), en su tesis de maestría para el Instituto Politécnico Nacional en México “Propuesta de mejora en la modernización del despacho aduanero mexicano”, señala que el origen de los inconvenientes se encuentra en el sistema administrativo. Por ello, tiene a fin identificar los obstáculos en la modalidad denominado “despacho aduanero” en México. Su estudio, al ser de tipo longitudinal y descriptivo, analiza las variables durante el periodo 2013-2014 y define las condiciones en las que se desarrolla el despacho aduanero mexicano. Por otro lado, para el análisis de la situación actual del despacho aduanero aplicó un cuestionario perceptual a los usuarios de la aduana: transportistas, agentes aduanales y autoridades de la aduana. También consideró importante y fundamental el análisis del despacho aduanero. De los resultados de su análisis identificó los siguientes obstáculos: costos provenientes de la falta de información confiable, falta de coordinación entre entidades, exceso de trámites y problemas de infraestructura en la aduana. Finalmente, el autor concluye en su propuesta establecer la declaración anticipada electrónica a fin de que el importador pueda testificar en un documento la mercancía provisoria o incompleta para acceder al despacho inmediato de manera ágil. Adicionalmente, señala que los retrasos también se deben a que importadores y exportadores no tienen los conocimientos suficientes sobre las políticas administrativas por lo que deberían instalarse programas de asesoría.

García Pacheco & Ordóñez Cortez (2016), en su investigación para la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil “Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado”, indican la importancia de explicar los errores frecuentes al nacionalizar las mercancías bajo la modalidad despacho anticipado.

El estudio es concebido del tipo exploratorio y descriptivo, se concentró en el puerto marítimo de Guayaquil, donde se centra la gestión de la logística aduanera. La recolección de información se realizó a través de entrevistas semiestructuradas a profundidad aplicados a agentes de aduanas y la observación para la revisión documental. El análisis se enfoca en evidenciar los procesos que

entorpecen el despacho anticipado, es decir, en el proceso de la “declaración aduanera”. Cabe mencionar, que a través del sistema informático Ecuapass se realiza el despacho anticipado, si la Declaración Aduanera de Importación (DAI) fue transmitida antes de la llegada del medio de transporte entonces se retira la carga. En conclusión, esta investigación ayuda a la comprensión de los procesos involucrados en el despacho anticipado y los factores operacionales que con los que se interrelacionan. La mala revisión del documento o el desconocimiento para acceder a este beneficio implica el retraso del proceso de nacionalización, en consecuencia, ocurren faltantes o sobrantes, que para ser corregidos demandan una nueva inspección posterior a su observación, produciendo un costo aparte para su almacenaje y transporte; es decir, anula el objetivo del despacho anticipado.

Por otra parte, una infraestructura adecuada en los puertos aduaneros permite el desarrollo óptimo en la entrega de cargas. En cambio, el desorden durante la actividad dilata considerablemente el rendimiento en la zona portuaria. Barreto (2017), en su investigación para la Universidad Cooperativa de Colombia, denominada “Prácticas realizadas en control previo, Sociedad Portuaria de Santa Marta”, quien tiene como objetivo, la descripción y análisis de la optimización de los procesos de autorización de los retiros de carga de importación. La metodología de campo de nivel exploratorio se basó en una revisión de documentos informativos del puerto de Santa María.

El análisis de esta información dio como resultado un informe con las recomendaciones necesarias para el ciclo de carga de importación. En primera línea, establecer una preparación introductoria para el personal de nuevo ingreso. Esto, porque se identificaron falencias operativas durante los retiros de carga de importación. También se sugiere un responsable para la autorización de las solicitudes de los retiros de carga para agilizar el despacho.

Para Alvarado, Hernández y Mujica (2019) en su investigación “Caracterización y creación del manual de los procesos y procedimientos de importación de gráneles sólidos en el puerto marítimo de Buenaventura Colombia tiene como propósito crear un manual de procesos y procedimientos de importación de graneles sólidos en el puerto de Buenaventura, ubicado en Colombia.

Además, describir los procesos que se llevan a cabo en la importación de graneles sólidos, identificar los tiempos y responsables del proceso de importación de graneles sólidos y diseñar un manual de procesos y procedimientos de importación. Si bien el Puerto de Buenaventura tiene una ubicación privilegiada ya que algunas de las rutas más importantes pasan por allí se encuentran falencias dentro de las operaciones de comercio. En este sentido con esta investigación se buscó identificar los factores que afectan los procesos de importación. Este estudio tiene, en primer lugar, un enfoque del tipo cualitativo descriptivo y una vez concluida esta etapa será de tipo aplicada, ya que tiene como finalidad crear un manual de procesos y procedimientos de importación de graneles sólidos. Una vez analizados los datos las autoras tomaron en cuenta los tiempos y responsables, los procesos y procedimientos a los que se enfrentan los empresarios al realizar operaciones de importación.

Tabla 3.*Resumen de Antecedentes Internacionales*

| ANTECEDENTES INTERNACIONALES | | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|--|
| “Un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico” | “Prácticas realizadas en control previo, Sociedad Portuaria de Santa Marta” | “Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional” | “Diseño de una propuesta metodológica para la implementación de la declaración anticipada en la importación de producto terminado contenerizado vía marítima en Colombia” | “Propuesta de mejora en la modernización del despacho aduanero mexicano” | “Caracterización y creación del manual de los procesos y procedimientos de importación de gráneles sólidos en el puerto marítimo de Buenaventura Colombia” | “Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado” |
| Autor: Salamá Benazar | Autor: Barreto | Autor: América Ivonne, César Lenin Navarro | Autor: Esquivel | Autor: Guillermo | Autor: Lavado, Hernández, Mujica. | Autor: García, Ordóñez. |

| | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|
| Tipo de estudio: Cualitativo- cuantitativo | Tipo de estudio: Investigación documental | Tipo de estudio: Cualitativo | Tipo de estudio: Cualitativo, diseño no experimental | Tipo de estudio: Longitudinal, descriptivo. | Tipo de estudio: Cualitativo y descriptivo | Tipo de estudio: Investigación descriptiva |
| Repositorio: https://www.tdx. cat/handle/1080 3/392608 | Repositorio: https://repository.ucc.ed u.co/handle/20.500.1249 4/13701 | Repositorio: http://www.scielo .org.mx/pdf/cya/v 60n1/v60n1a9.pdf | Repositorio: https://repository .unimilitar.edu.c o/handle/10654/3 8264 | Repositorio: https://tesis.ipn. mx/jspui/handle/ 123456789/1881 9?mode=full | Repositorio: https://hal.archives- ouvertes.fr/hal-02293631/ | Repositorio: http://repositorio.ulvr.edu .ec/handle/44000/1068 |

Variables

| | | | | | | |
|--|---|--|---|---|--|---|
| Variables Dependiente: Globalización del Transporte marítimo | Variables Dependiente: Procesos de autorización de los retiros de carga de importación. Variable Independiente: operaciones ejecutadas en la Sociedad Portuaria de Santa Marta | Variables: Aduana, impuestos para la importación y volumen de exportaciones, importaciones, valor de exportaciones | Variables Dependiente: Implementación de la declaración anticipada Variable Independiente: Importación de producto terminado | Variables Dependiente: Modernización portuaria Independiente: Percepción del despacho aduanero | Variables Dependiente: Trámites ante la autoridad aduanera en la importación Variable Independiente: Procesos y tiempos de importación de gráneles | Variables Dependiente: Nacionalización de la mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado. Independiente: Proceso de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil. |
|--|---|--|---|---|--|---|

Nota. La tabla está ordenada por el título de la investigación, nombre del autor, tipo de estudio, ubicación en el repositorio y descripción de la variable estudiada.

1.3 Bases teóricas

Según señalan León Chen, Santiago y otros (2013): “en el contexto actual, la liberación de los mercados mundiales y la conformación de una geografía de bloques económicos, los puertos están compitiendo por incrementar los volúmenes y los flujos de carga” y, “la competitividad portuaria se manifiesta por los conceptos derivados de las ventajas comparativas y por las diferentes concesiones, producto de las decisiones administrativas o de los niveles de gobernanza de las de las autoridades portuarias” [...]“en este sentido, la demanda de las instalaciones y servicios portuarios deben responder a las nuevas necesidades de los flujos comerciales para el mercado de oferta – demanda” (León Chen, et al., 2013, pp. 80-81).

Comercio internacional

Existe una diversidad de leyes y teorías que sustentan la teoría del comercio internacional los cuales hacen mención al conjunto de movimientos comerciales, financieros y de distintas operaciones que se realicen entre naciones, ya que es una característica universal que realizan diversas comunidades humanas. Además, Garrone (1986) mencionó que el Comercio Internacional se realiza entre los Estados que componen la comunidad internacional ya sea por medio de organismos oficiales o de los particulares mismos, además, también debe considerarse como aquel que tiene lugar entre un Estado y una comunidad económica. Sin embargo, con fin de sostener la tesis planteada, es necesario entender la Teoría del Comercio Internacional de Adam Smith. Al respecto, Torres (1976) explica que esta teoría supone al comercio internacional como la unión de dos campos de estudio: la teoría pura y la teoría monetaria.

La teoría pura, como su nombre lo indica, hace referencia al análisis de valor adaptado al intercambio comercial internacional, es decir, se trata de contar con un planteamiento teórico en específico después de investigar los hechos y, finalmente, de aplicar medidas que sean pertinentes. La teoría monetaria, por su parte, engloba dos aspectos: la utilización de principios monetarios en el intercambio internacional, esto es, que describa la circulación monetaria a través del precio de las mercancías, el saldo comercial, los ingresos, el tipo de cambio y el tipo de interés; y el análisis del proceso de ajuste mediante el empleo de instrumentos monetarios, cambiarios y financieros, con el fin de contrarrestar los

efectos de los desequilibrios de la balanza de pagos en cuanto a la duración, intensidad y amplitud, hasta recobrar el equilibrio o hasta preservar el nivel que se desea. En tanto, la razón medular por la que se hace necesario ambos campos de estudio es que abordan tanto el análisis teórico y práctico del comercio internacional, dando fundamento a la política comercial y a sus cambios.

Teoría de Sistemas

Los especialistas de la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (2014) se refieren a los puertos como sistemas, afirmando que el incremento en el transporte marítimo ha ejercido presión sobre los sistemas portuarios debido al requerimiento de equipos, organización y eficiencia; por ello, una de las teorías que sustenta la presente investigación es la Teoría General de Sistemas (Bertalanffy,1989), en donde se define un sistema un complejo de elementos que interactúan entre sí.

Dicha interacción se entiende como algún elemento, P, relacionándose con otro elemento R, de tal forma que el comportamiento de un elemento P en R es diferente a su comportamiento en otra relación R'(Bertalanffy,1989). Por otro lado, Ludwig Von Bertalanffy (2015) biólogo austriaco señaló que dicha teoría “consiste en un enfoque multidisciplinario que hace foco en las particularidades comunes a diversas entidades”. Hemos tomado estas teorías debido a que puede ser aplicada a los puertos debido a que se pueden entender éstos como entidades donde convergen diversas disciplinas tales como, la carga y descarga de mercancía, el almacenamiento, estiba, consolidación, despacho aduanero, entre otras. Del mismo modo, en este sistema existen entradas y salidas de entidades los cuales están en constante interacción. Por ello el puerto DP World Callao se puede considerar como un sistema abierto, ya que interactúa con el medio ambiente.

Teoría de las restricciones (TOC)

Esta teoría fue introducida por el Dr. Goldratt Eliyahu en 1984, con su libro “The Goal”, en esta obra expuso esta teoría de gerenciamiento empresarial ejemplificándola con un personaje que enfrenta múltiples problemas en su fábrica, pero que sobrevive al dejar las prácticas tradicionales. Goldratt indica que toda organización es creada para lograr una meta, por lo que se debe estar consciente

de que los logros obtenidos han estado determinados por las restricciones que actúan sobre la organización. En ese sentido, si hay alguna carencia de restricción, los logros obtenidos pueden ser múltiples. Dentro de las restricciones más consideradas se encuentra la restricción de política, estas son todas las reglas que evitan que la empresa alcance su meta, que puede ser visible cuando la organización ha adoptado prácticas, implementado procedimientos, estímulos o formas de operación que conducen a resultados contrarios a los deseados, por ejemplo, no realizar horas extras o no realizar ventas a plazos.

Modelo SCOR

El modelo SCOR (*Supply Chain Operations Reference model*), según Calderón, J. & Lario, F. (2005), es una herramienta que permite representar, analizar y configurar las cadenas de suministro. Como indican los autores, este modelo brinda un marco que une los procesos de negocio, los indicadores de gestión, las mejores prácticas y las tecnologías en una estructura unificada para apoyar la comunicación entre los socios de la cadena de suministro y mejorar la eficacia de la gestión de la cadena de suministro y de las actividades de mejora para la misma. Asimismo, este modelo ha permitido proporcionar una base para la mejora de la cadena de suministro tanto en proyectos globales como en proyectos locales. A su vez, el Modelo SCOR es un modelo de referencia pues no posee descripción matemática ni métodos heurísticos, en su lugar posee una estandarización de la terminología, así como de los procesos de una cadena de suministro con el fin de modelar, comparar y analizar diferentes alternativas y estrategias de las entidades de la cadena. En tal sentido, el modelo SCOR es una herramienta estratégica que permite tener una visión panorámica de la cadena de suministro, así como de los procesos y elementos de esta. En tanto, analiza, mide, establece objetivos de rendimiento, determina oportunidades de mejora, identifica las mejores prácticas y sistemas, y priorizar proyectos.

CAPÍTULO II. PLAN DE INVESTIGACIÓN

2.1 Realidad problemática

Según el Programa de Capacitación Portuaria de la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), los puertos desempeñan un papel fundamental en la economía nacional ya que están conectados al comercio internacional, específicamente, entre el 75% y el 90% del comercio de un país se canaliza a través de los puertos o vías marítimas. Los editores de Comex Perú (2018) en su artículo “Una mirada a la infraestructura portuaria” señala que en los años noventa, el Perú decidió seguir un modelo de crecimiento de apertura e integración con el mundo, dos décadas después tenemos un país distinto, la economía peruana despegó y eso se debe, en gran medida, al desempeño de las exportaciones. Un factor clave para este sector es la infraestructura nacional, ya que una mejor calidad de esta representa menores costos y mayor eficiencia para toda la cadena de comercio exterior, es decir, exportadores, importadores y todos aquellos que brindan servicios.

Por lo tanto, la forma en que está organizado el sistema portuario, según la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley N° 27943 (2013), se da a través de los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, con el fin de facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios; por lo que, tiene un profundo impacto en el volumen de comercio y transporte de las importaciones. Respecto a ello, actualmente existen diversos problemas en las operaciones portuarias, es decir, la entrada, salida, atraque, desatraque, amarre, desamarre, así como la permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto.

En el año 2010, Humberto Córdova elaboró un estudio que abordaba una proyección sobre la optimización de las vías de acceso junto con propuestas de mejora para contribuir con la competitividad del nuevo terminal de contenedores Muelle Sur del Puerto del Callao (NTCMS), operado por la empresa DP World en el Callao. En este estudio, Córdova (2010) evaluó las principales propuestas de mejora de la red vial de transporte de carga contenerizada del Callao hasta el año 2017. Asimismo, se enfatizó que se debía optimizar el uso de las principales ocho avenidas identificadas en su investigación, estas son: las avenidas Manco Cápac, Guardia Chalaca, Argentina, Néstor Gambetta, Enrique Meiggs, Atalaya y Huáscar. Otra propuesta fue promover la concentración de las terminales extraportuarias en la

avenida Néstor Gambetta con el fin de descongestionar los otros trayectos. Por último, la modernización y ampliación del trayecto que está entre las avenidas Manco Cápac, Huáscar, Atalaya y Néstor Gambetta.

Otro problema que considerar, lo indican Martínez Medina, Tinajeros Álvarez, Zevallos Lugo, & Zerpa Calderón, (2016) en su “Planeamiento Estratégico del Puerto del Callao”, señalan que los contenedores que se reciben en el puerto del Callao cuentan con una saturación al momento del servicio del movimiento de contenedores. En el año 2015, se registró que la tasa de ocupación de DP WORLD, APMT y TRANSPORTADORA CALLAO, supero el 70 %, lo cual refleja que se encuentran saturados y esto ocasiona la espera de los buques para atracar, y que la productividad de las grúas no sea la esperada ya que por ejemplo en ese mismo año se pudo observar que hubo una baja de 24 a 21 contenedores por hora (Andrade,2015). Con lo mencionado se evidencia que los puertos se encuentran saturados para la atención de los contenedores.

En ese sentido, tanto las importaciones como las exportaciones impactan en el flujo de ingreso y salida de mercancías. Estos problemas cotidianos son cada vez más agravantes. Los expertos del Banco Mundial (2018) a través de su Índice de Desempeño Logístico, compara que tan eficientes son los países en materia logística. Al respecto, para el 2018 el Perú retrocedió 14 posiciones con respecto al último informe publicado el 2016 ubicándolo en el puesto 83. De acuerdo con el reporte “las falencias de nuestro país se encuentran precisamente en los pilares clave de la logística, es decir, aquellos relacionados a las áreas de regulación de tiempos de despacho e infraestructura. En 2018, el puntaje más bajo lo obtuvo en el pilar “Calidad de la infraestructura”, seguido por el de “Eficiencia y calidad de los servicios logísticos”. Los pilares mencionados dependen uno del otro de manera directa.

Los profesionales del LPI internacional (2018) compararon 160 economías sobre la base de seis pilares agrupados en dos categorías:

- i. Áreas para la regulación de tiempos de despacho e infraestructura (que incluye los pilares de eficiencia de aduanas, calidad de la infraestructura y calidad y eficiencia de los servicios logísticos), como inputs de la cadena logística en general.

- ii. Desempeño de la cadena de suministros (puntualidad de entrega, rastreo y seguimiento, y facilidad para realizar envíos internacionales a precios competitivos).

Alcanzar mayor eficiencia en la primera categoría es crucial, en la medida que estos los indicadores que inciden directamente en el desempeño de toda la cadena logística. Así, los países mejores ubicados en el ranking son los que logran mayores puntajes en estos pilares, mayoritariamente países europeos que integran la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos – OCDE (con Alemania en el primer lugar a nivel global), aunque otros, como Japón, Emiratos Árabes Unidos y Nueva Zelanda, han logrado grandes avances en los últimos años.

Por su parte, los países de la Alianza del Pacífico (AP) han mostrado un desempeño distinto, como podemos observar en la figura 6. Mientras que Chile no registró cambios, y México y Colombia avanzaron, el Perú mostró una tendencia a la baja en 2018, al ocupar el puesto 83, muy por debajo de Chile (34), México (51) y Colombia (58), con un retroceso de 14 posiciones respecto de la edición de 2016.

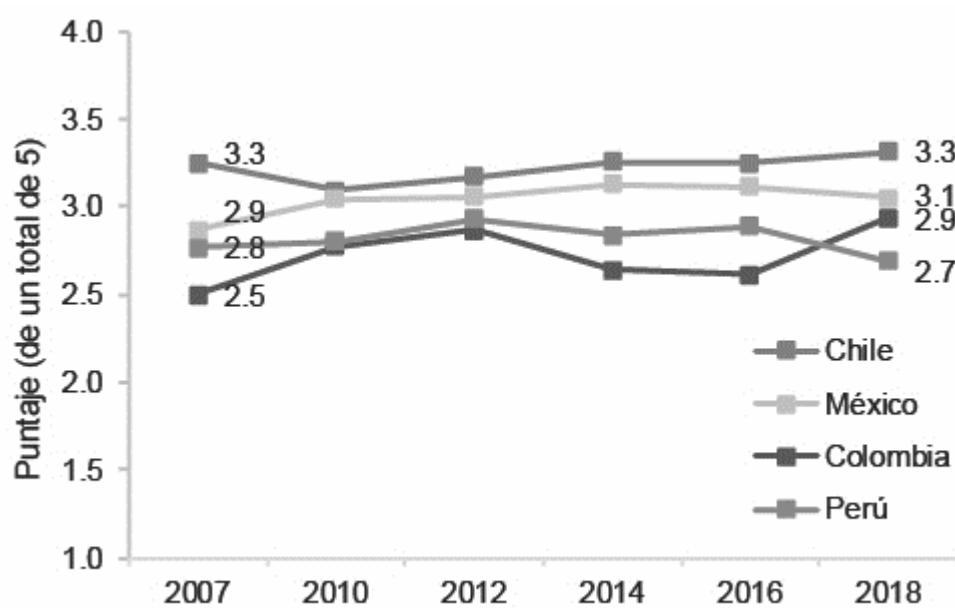


Figura 6. Índice de desempeño logístico de los países de la Alianza del Pacífico, por ComexPerú, 2018

De acuerdo con el reporte, podemos observar que las falencias del Perú se encontraron precisamente en los pilares clave de la logística, es decir, aquellos

relacionados a las áreas de regulación de políticas, así mismo el puntaje más bajo lo obtuvo en el pilar “Calidad de la infraestructura”, seguido por el de “Eficiencia y calidad de los servicios logísticos” (transporte, reenvío e intermediación aduanera), podemos observar el desempeño por pilar de cada país en la figura 7.



Figura 7. Desempeño por pilar logístico, por LPI, 2018

En los últimos meses se ha observado incremento en los tiempos de espera y, por consiguiente, demoras y sobrecostos para el cliente incluso realizando la gestión del retiro de sus importaciones mediante la modalidad de Despacho Anticipado tal y como se muestra en la Figura 8.

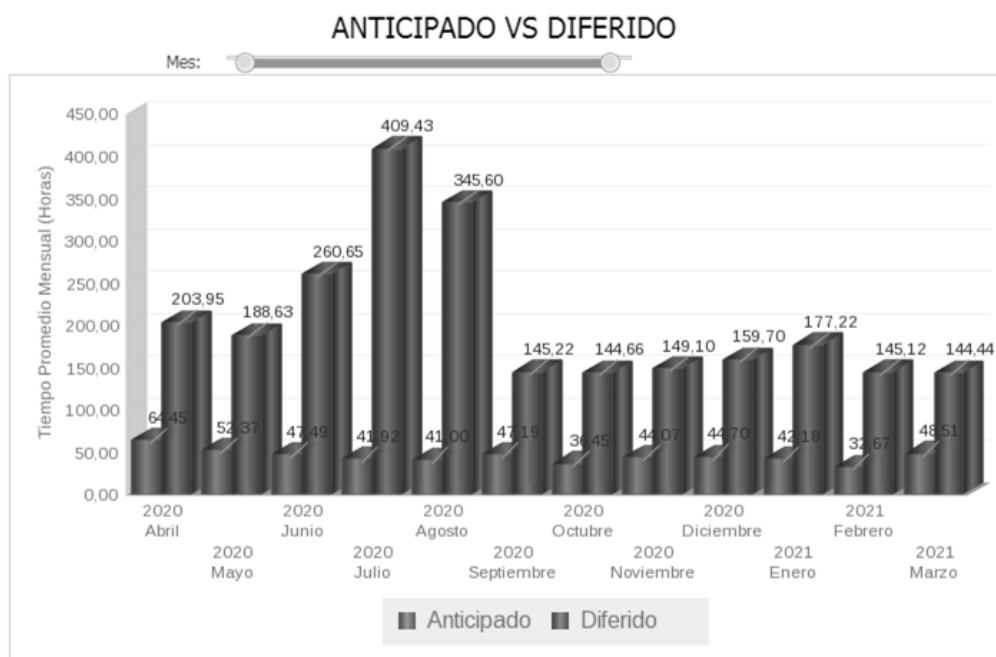


Figura 8. Comparativo de tiempos promedio de espera entre las modadlidades de despacho, por SUNAT, 2021

Realizando comparaciones de rangos posibles de tiempos entre el Despacho Anticipado y el Excepcional los especialistas de la SUNAT (2021) señalan que la importación con despacho anticipado toma en condiciones ideales 2.42 días en ser completado. Mientras que con despacho excepcional toma 7.85 días. Sin lugar a duda, un importador debería buscar beneficiarse de las ventajas procedurales que involucra usar el despacho anticipado. Los procesos aduaneros, particularmente en lo que se refiere a la asignación de los canales de riesgo e inspecciones, afectan significativamente los tiempos de la importación. Por lo cual no sorprende que los grandes ahorros de tiempos vengan por la simplificación de los procesos aduaneros que introduce el despacho anticipado (y que se ven reflejados en los tiempos de la fase Numeración-Canal en la figura 9) y los procesos de Arribo-Descarga debido a que con un despacho anticipado sin inconvenientes la mercancía importada no requiere ser trasladada a los depósitos temporales (Primera columna de la figura 9). Cuando se esperan fallas o retrasos en los procesos, la decisión del importador de optar por despacho anticipado no es tan obvia. En el peor de los escenarios, los tiempos de importación con despacho anticipado pueden llegar a ser hasta 8.82 días, es decir podrían aumentar en 265%. Esta fluctuación es enorme, particularmente si se compara con la variabilidad máxima en el despacho excepcional que es del 100% (Véase figura 9). Debido a que predictibilidad es uno de los factores más importantes

en la logística, no es de sorprenderse que cuando un importador tiene la expectativa de retrasos, éste opte directamente por el despacho excepcional en lugar de siquiera iniciar los trámites por el despacho anticipado.

| Despacho Anticipado | | | |
|---------------------|----------------|---------------------|--------------------------|
| | Escenario Base | Escenario Pesimista | Variación de Tiempos |
| | (Días) | | (% sobre escenario base) |
| Preparatoria | 0.17 | 0.53 | 219% |
| Numeración-Canal | 0.93 | 4.54 | 390% |
| Arribo-Descarga | 0.99 | 2.74 | 177% |
| Inspecciones | 0.29 | 0.92 | 214% |
| Levante | 0.04 | 0.08 | 100% |
| TOTAL | 2.42 | 8.82 | 265% |

| Despacho Excepcional | | | |
|----------------------|----------------|---------------------|-------------------------------|
| | Escenario Base | Escenario Pesimista | Variación de Tiempos |
| | (Días) | | (% sobre escenario eficiente) |
| Preparatoria | 0.18 | 0.53 | 200% |
| Numeración-Canal | 5.25 | 9.65 | 84% |
| Arribo-Descarga | 1.45 | 3.27 | 125% |
| Inspecciones | 0.88 | 2.08 | 138% |
| Levante | 0.09 | 0.19 | 100% |
| TOTAL | 7.85 | 15.72 | 100% |

Figura 9. Rangos de tiempos agregados por tipo de despacho, por Banco Mundial, 2020

Hay que considerar que los tiempos de cada canal de riesgos fueron agregados usando la probabilidad de ocurrencia de incidencia de cada canal, para ello se utilizó la frecuencia con la que aparece cada uno de estos canales.

Con respecto a la atribución de Tiempos Promedio por Actor y Fase los expertos de la SUNAT (2021) indican que, en la importación con despacho anticipado, los aspectos relacionados con el arribo y descarga de mercancía, así como los procesos aduaneros generan respectivamente, 43% y 39% de los tiempos agregados promedios. En el despacho excepcional, por mucho, son los procesos aduaneros los que definen los tiempos. De hecho 65%, un poco más de dos tercios

de los tiempos agregados, pueden vincularse a trámites que están en las manos de los agentes de aduana o procesos bajo la responsabilidad de SUNAT.

| Responsable | Preparatoria | Numeración- Canal | Arribo- Descarga | Inspecciones | Levante | Total | Composición (%) |
|----------------------------|--------------|----------------------|---------------------|--------------|-------------|--------------|---------------------|
| Agente de Aduana | 0.06 | 0.89 | - | | | 0.95 | 17% |
| Agente de Aduana/Inspector | | | | 0.31 | | 0.31 | 5% |
| Agente de Aduana/SENASA | | | | 0.23 | | 0.23 | 4% |
| Agente Marítimo | 0.08 | 0.06 | | | | 0.15 | 3% |
| Importador | 0.21 | | | | | 0.21 | 4% |
| Depósito Temporal | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Inspector | | 0.56 | | | | 0.56 | 10% |
| Operador Portuario | | | 0.51 | | | 0.51 | 9% |
| SUNAT | | 0.70 | 1.50 | 0.06 | 0.06 | 2.33 | 41% |
| Transportista | | | 0.45 | | | 0.45 | 8% |
| Total | 0.35 | 2.22 | 2.46 | 0.60 | 0.06 | 5.69 | 100% |
| Composición (%) | 6% | 39% | 43% | 11% | 1% | 100% | |
| Despacho Excepcional | | | | | | | |
| Responsable | Preparatoria | Numeración -Canal | Arribo- Descarga | Inspecciones | Levante | Total | Composic ión (%) |
| Agente de Aduana | | 3.40 | | | | 3.40 | 27% |
| Agente de Aduana/Inspector | | | | 0.75 | | 0.75 | 6% |
| Agente de Aduana/SENASA | | | | 0.67 | | 0.67 | 5% |
| Agente Marítimo | 0.15 | | | | | 0.15 | 1% |
| Depósito Temporal | | 0.06 | - | | 0.06 | 0.13 | 1% |
| Importador | 0.21 | | | | | 0.21 | 2% |
| Inspector | | 0.75 | | | | 0.75 | 6% |
| Operador Portuario | | | 1.76 | | | 1.76 | 14% |
| SUNAT | | 3.85 | | 0.06 | | 3.91 | 32% |
| Transportista | | | 0.56 | | 0.08 | 0.64 | 5% |
| Total | 0.35 | 8.06 | 2.33 | 1.48 | 0.14 | 12.36 | 100% |
| Composición (%) | 3% | 65% | 19% | 12% | 1% | 100% | |

Figura 10. Tiempos Promedios de Importación por Fase y Agente (días) – Despacho Anticipado, por Banco Mundial, 2020

Aparte de los agentes de aduanas y SUNAT, otro de los actores que impactan los tiempos son los inspectores de las Agencias de Sanidad del Estado (SENASA o SANIPES) que definen 9% para el anticipado y 11% para el excepcional del total de los tiempos promedio. Es decir, existe muy poca coordinación entre las Autoridades de Aduanas y Sanidad, lo que dificulta lograr que ambas autoridades coincidan para efectuar el reconocimiento físico y la inspección, este hecho que genera pérdidas de tiempo para el importador, que posteriormente, se reflejan en los tiempos totales de los despachos.

En resumen, a 5 de los 10 actores involucrados en los procesos administrativos de importación (agente de Aduanas, Agente de Aduanas/Inspector, Agente de Aduana/SENASA, Inspector y SUNAT) se les puede atribuir 77% del tiempo total de importación con despacho anticipado, y hasta un 77% del tiempo total de importación en el caso del despacho excepcional.

Estos incrementos de tiempo frecuentes pueden llegar a representar grandes cantidades incurriendo en pérdidas considerables para los actores involucrados en

este proceso tal como ocurrió en el 2018 según señalaron en su reporte los expertos del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), indicando que La Empresa Nacional de Puerto (ENAPU) tuvo ingresos netos por un monto de S/. 30,7 millones, los cuales representaron una reducción de 14,7%, respecto al año anterior, principalmente, producto de una reducción en el tráfico de carga. En efecto, los ingresos por concepto del servicio a la carga, este se refiere al embarque y/o descarga de carga contenerizada, fraccionada, rodante, de proyecto, a granel, sólida y líquida, aportaron un 78,9% del total de ingresos, mientras que el servicio a la nave, que comprende la utilización de los amarraderos del terminal portuario, tuvo una participación de 20,1%. (OSITRAN, 2018).

Tabla 4.
Estado de los Resultados Integrales ENAPU

| Cuadro N° 12: Estado de resultados integrales, 2017 - 2018 | | |
|---|-------------------|-------------------|
| (En miles de Soles) | | |
| CONCEPTO | 2018 | 2017 |
| Ingresos netos de act. Ordinarias | 30 656,2 | 35 926,1 |
| Costo de ventas | (37 660,3) | (37 187,4) |
| Utilidad bruta | (7 004,1) | (1 261,4) |
| Gastos de administración | (38 170,0) | (32 313,0) |
| Otros ingresos | 19 400,1 | 25 181,7 |
| Otros gastos | (16 156,4) | (413,0) |
| Utilidad (Pérdida) de operación | (41 930,4) | (8 805,7) |
| Ingresos financieros | 867,1 | (628,3) |
| Gastos financieros | 1 098,9 | 3 165,3 |
| Diferencias de cambio | (3 157,6) | (3 768,2) |
| Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio | (43 122,1) | (10 036,9) |
| Gasto por impuesto a las ganancias | 0,0 | 0,0 |
| (Pérdida) Ganancia neta del ejercicio | (43 122,1) | (10 036,9) |

Nota. Se muestra el Estado de Resultados de los años 2017 y 2018 de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) para fines comparativos en el desempeño financiero, por ENAPU, 2019.

Por otro lado, tomando como referencia el tarifario de precios del operador del muelle sur en Callao, DP World, el cual es nuestro objeto de estudio, en el

período 2018 – 2020 se observó una disminución de precios en su servicio estándar de descarga de contenedores, teniendo así para el año 2018 un precio de \$96.76 (ver Figura 11), considerando como referencia la descarga de un contenedor estándar de 20 pies (20' SDT) para el siguiente año en el 2019 el precio era de \$96.51 (ver Figura 12), y para el año 2020 su precio fue de \$ 96.10 (ver Figura 13), respectivamente.



Figura 11. Tarifario Despacho Anticipado DP Word Callao del año 2018, por DP Word Callao, 2021



Figura 12. Tarifario Despacho Anticipado DP Word Callao del año 2019, por DP Word Callao, 2021



Figura 13. Tarifario Despacho Anticipado DP Word Callao del año 2020, por DP Word Callao, 2021

Se observa una reducción del 0.68% en el precio de este servicio el cual indica eficiencia en los procesos internos, sin embargo, ello no ocurre debido a que existen factores operativos, como la solicitud de citas y la infraestructura del puerto, que afectan el tiempo de descarga de los contenedores los cuales hacen que no se aproveche debidamente este beneficio aduanero. Si bien el costo por contenedor ha tenido una reducción eso no se vio reflejado en una mejora de tiempos lo que impacta en el costo total del importador.

Estos factores operativos que generan la demora en los tiempos tienen su origen en el procedimiento que ha implementado DP World para el retiro de contenedores para todo tipo de despachos, como se indica en el Anexo 4, principalmente en la actividad de solicitud de citas, y por otra parte es debido también a la infraestructura que posee el puerto el cual está especificado en un documento elaborado por la empresa, accesible desde cualquier buscador (Ver Anexo 12.3). Dicho procedimiento varía según la cantidad de contenedores a retirar, como se explicará a continuación.

Para el retiro de un contenedor individual específico, la cita de retiro debe hacerse por número de contenedor y cumplir ciertos requerimientos, a saber:

- No rebasar las 48 horas después de la descarga de la nave que porta el contenedor; solicitar la cita de modo presencial.
- Identificar la empresa de transportes y el chofer, así como la placa del tracto y la plataforma para comprobar la autorización.
- Declaración jurada que asegure la disponibilidad y recursos necesarios para el retiro del contenedor; y, de ser necesarias, las autorizaciones de autoridades competentes.

Luego de cumplidos los requerimientos, se describe el procedimiento de despacho, asignándole responsabilidades al usuario y al transportista, entre ellos la presentación de documentos originales (DP World, 2021).

Ahora bien, si se trata de un retiro por bloque de contenedores, la identificación por número de contenedor no es necesaria y los pasos a seguir se reducen; el proceso es idéntico al del retiro individual, pero termina con la identificación de la empresa de transportes y el chofer y continúa con el procedimiento de despacho.

Habiendo especificado los requerimientos de la empresa, se pueden distinguir dos factores operativos que podrían dilatar el proceso de retiro de carga contenerizada. Los especialistas de SUNAT (2021) dicen que, para la entrega de la mercancía en el terminal portuario, el transportista entrega al dueño o consignatario la mercancía en el punto de llegada designado previamente al arribo de la carga, siempre que cuente con una declaración aduanera de mercancía o con una resolución de autorización especial de zona primaria. Para el retiro de la mercancía la declaración aduanera debe contar con el levante o la autorización de salida, siendo de aplicación lo dispuesto en el procedimiento del régimen aduanero solicitado. Tomando en cuenta esto los dos factores que podrían dilatar este proceso son, primero, el carácter presencial de la solicitud de cita, que, aunque pueda hacerse desde cualquier agente despachador registrado, implica el tiempo de movilización del cliente hasta dichas sucursales. Segundo, la presentación del original de la cita, documento que, al ser físico, podría causar demora en caso de pérdida. Se menciona este requerimiento como retardante porque constituye solo el primer paso; luego de esta presentación se procede con controles estrictos, según lo que detalla la empresa. Dichos controles podrían ser garantía suficiente

para proceder con el despacho y el inicio del proceso no dependería del documento físico presentado por el chofer.

Sumado a ello no existe un diseño eficiente en la infraestructura dentro y fuera del puerto, como Hernani (2019) menciona en “Competitividad del terminal portuario del Callao”. En la localización y acceso a la terminal del puerto del Callao, se hizo un control de los tiempos de espera fuera de la terminal o antes de ingresar en el antepuerto de Carga General del Terminal Norte y del Terminal Sur de contenedores. Se observó a través de fotografías propias, registradas en el mes de octubre del 2018, las colas de vehículos portacontenedores y la congestión de flotas de camiones de carga a granel sólido estacionados en la avenida Guardia Chalaca. Además, se detalla cómo diversos especialistas, a lo largo de los años, han mencionado que existen diferentes factores que ocasionan esta congestión, tales como “la falta de infraestructura vial, el excesivo incremento del parque automotor y el desorden del transporte público, pero la solución requiere medidas concertadas a nivel del gobierno central, gobierno regional y gobiernos locales” (Amorrortu, 2015).

Finalmente, la congestión ocasionada por el colapso del tráfico, como lo advierte la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASPPOR), genera filas de vehículos de más de tres kilómetros desde que se inicia el puerto del Callao hasta los almacenes extraportuarios (o depósitos temporales), de esta manera, afectan los servicios logísticos de los que ofrecen a los clientes finales sin poder cumplirse en su totalidad con el alcance del servicio ofrecido en términos de eficiencia y tiempos.

2.2 Formulación del problema

2.2.1 Problema principal

¿Cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020?

2.2.2 Problemas específicos

- ¿Cómo afectó el exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del

puerto DP World Callao en el período 2018 - 2020?

- ¿Cómo afectó el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 - 2020?
- ¿Cómo afectaron los sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020?

2.3 Objetivos

2.3.1 Objetivo principal

Identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020.

2.3.2 Objetivos específicos

- Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.
- Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.
- Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

2.4 Hipótesis

2.4.1 Hipótesis principal

Los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020 fueron, principalmente, en la revisión documentaria, la infraestructura y el tiempo de espera.

2.4.2 Hipótesis específicas

- El exceso de tiempo en la revisión documentaria ocasionó demoras en la asignación de citas y el posterior retiro de carga contenerizada en el terminal portuario DP World Callao en el periodo 2018-2020.
- La infraestructura de accesos generó demoras en el tránsito del transporte para realizar el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período

2018 – 2020.

- Los sobrecostos ocasionan la exigencia de mayores trámites que ralentiza la solicitud de citas y en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

2.5 Justificación de la investigación

2.5.1 Justificación teórica

Durante el desarrollo de esta investigación, se hizo necesario la revisión de exhaustivas de fuentes bibliográficas para darle sustento teórico relacionado con las variables en estudio. Es así como el presente trabajo busca a través de conceptos sobre importaciones, manejo de carga, despacho anticipado entre otros, lo que permitirá a los investigadores contrastar diferentes concepciones sobre el tema objeto de estudio.

2.5.2 Justificación práctica

La presente investigación tiene como fin identificar los factores operativos que afectan el acceso al beneficio del despacho anticipado, lo que origina demoras en el retiro de cargas ubicadas en el terminal portuario DP World Callao, ocasionando poca eficiencia en el manejo de carga contenerizada. Se pueden observar las deficiencias que presenta el mencionado proceso, que afecta al beneficio del despacho anticipado, reflejándose en los sobrecostos que afectan a los operadores logísticos que intervienen en el proceso y a los clientes que reciben el servicio.

2.5.3 Justificación temporal

Ya que en el año 2018 se observaron mayores pérdidas por ineficiencias de factores operativos en ENAPU, (véase tabla 4) se decidió realizar la presente investigación, centrándonos en el puerto administrado por DP World, a partir de ese año hasta el 2020, ya que en este último se tienen datos publicados.

Al acercarse el cierre de las actividades del año 2019 la empresa optó por mantener sus bienes contables en correspondencia a los totales de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2018, donde se registró USD 434,5 millones en 2018 y USD 436,5 millones al finalizar 2019. Asimismo, el enfoque de la empresa de cara a sus acreedores de manera

temporal es resguardar con activos corrientes cerca de cuatro veces el general de la deuda corriente en caso de haber exigencias acordes al valor de los indicadores de liquidez del 2019.

De igual manera para finales del año 2020, la empresa se mantuvo a la par de sus registros contables con relación a totales de activo y pasivo-patrimonio en relación a lo que se registró al cierre de 2019, mostrando USD 436,5 millones en 2019 y USD 437,8 millones al finalizar 2020.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE TRABAJO

3.1 Enfoque de la investigación

Cauas (2015) indica que “la definición del enfoque metodológico es el primer paso a la definición de la manera que se recogerán los datos, como serán analizados e interpretados” (p. 1). Asimismo, el autor sugiere que los enfoques metodológicos se distinguen por el diseño de la investigación, las técnicas e instrumentos que se emplean en la recolección de datos, el tipo de datos recolectados, el proceso de análisis, entre otras características.

Por la naturaleza de la información, para el desarrollo de la presente investigación, se empleará el enfoque cualitativo, ya que es el más adecuado para analizar los factores operativos que afectaron al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao durante el periodo 2018 - 2020.

Al respecto, Cauas (2015) define a la investigación cualitativa como aquella que utiliza datos de tipo cualitativo y cuyo análisis se dirige a lograr descripciones detalladas de los fenómenos estudiados.

Por su lado, Blasco Mira & Pérez Turpin (2007) afirman que la investigación cualitativa es aquella que analiza la realidad tal como ocurre en su contexto real; sin embargo, también descifran los hechos en base a las personas implicadas. Los instrumentos que utilizan son imágenes, entrevistas, entre otros donde detallan y describen situaciones y sus significados (p.17).

La actual investigación abarca el periodo comprendido entre los años 2018 y 2020. En ese sentido, la metodología empleada analizó los factores operacionales que impiden obtener los beneficios que otorga el despacho anticipado, principalmente en los factores: procesos de retiro de carga contenerizada, sobrecostos, y factores relacionados a la infraestructura en DP World Callao. Para realizar la evaluación y análisis de las categorías anteriormente mencionadas, se estableció contacto con las agencias aduaneras, las cuales brindaron la información pertinente, comprendida en dicho periodo de estudio, mediante entrevistas semiestructuradas realizadas a los agentes de aduanas de las empresas vigentes, concluyendo así la recolección de la información.

3.1.1 Tipo y alcance de la investigación

Esta investigación tiene como objetivo identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020. Para Cheesman, “la investigación es una actividad sistemática dirigida a obtener, mediante observación, la experimentación, nuevas informaciones y conocimientos que necesitan para ampliar los diversos campos de la ciencia y la tecnología” (p.1). Lo que indica entonces es que la investigación abre el camino a nuevos conocimientos. En tal sentido, el alcance de esta investigación es de tipo Descriptivo.

Para Ramos Galarza (2020) en el alcance descriptivo, ya se conocen las características del fenómeno y lo que se busca, es exponer su presencia en un determinado grupo humano (...) En la investigación con alcance descriptivo de tipo cualitativo, se busca realizar estudios de tipo fenomenológicos o narrativos constructivistas, que busquen describir las representaciones subjetivas que emergen en un grupo humano sobre un determinado fenómeno.

Para Hernández (2014), en la actualidad cuando se ejecuta un enfoque fenomenológico puede ser necesaria la aplicación de más de un alcance, dependiendo la naturaleza del fenómeno a investigar y el objetivo de la investigación.

Considerando que el objetivo es el análisis de los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020, con el análisis de los resultados obtenidos por las herramientas de recolección de datos se lograran evidenciar estas variables. Es por esto por lo que la investigación presenta un alcance explicativo, ya que se busca explicar la relación de las variables con el fenómeno a investigar.

3.1.2 Diseño de la investigación

El diseño en la investigación cualitativa hace referencia al abordaje general que se emplea en el proceso de investigación. Hernández et al. (2018) señala que “el diseño [...] va surgiendo desde el planteamiento del problema hasta la inmersión inicial y el trabajo de campo y, desde luego, sufre modificaciones, aun cuando es más bien una forma de enfocar el fenómeno de interés” (p. 470). En ese sentido, el diseño de la investigación se refiere al plan o estrategia ideada con el fin de obtener la información que se desea

conocer del objeto de estudio. Este permitirá dar respuesta a las preguntas de investigación planteadas y cumplir con los objetivos del estudio.

De los diseños cualitativos, en este trabajo se seguirá el diseño de teoría fundamentada que, según Hernández et al. (2018), permite obtener información sobre “procesos y relaciones entre conceptos que conforman un fenómeno” (p. 471). Asimismo, este diseño procura proporcionar categorías del fenómeno y sus vínculos o una teoría que explique el problema de investigación.

El diseño de teoría fundamentada es aplicado porque se cumple con las características indicadas por Hernández et al. (2018), en Metodología de la investigación. En primer lugar, por la naturaleza del problema de investigación, actualmente no se dispone de una teoría adecuada para el contexto y los casos analizados en esta investigación. En segundo lugar, por el objeto de estudio, se evalúa un proceso e interacción entre individuos. En tercer lugar, el instrumento para la recolección de datos es la entrevista. En cuarto lugar, se requiere de una codificación abierta que permita una descripción más completa del fenómeno a través de la comparación de datos; del mismo modo con la codificación axial y selectiva. Finalmente, el objeto de este diseño de investigación es proponer una explicación ante el fenómeno y que responda al planteamiento.

En síntesis, se realizará la observación y recolección de información necesaria respecto a los factores operacionales que ocasionaron que no se obtengan los beneficios que ofrece el despacho anticipado para el periodo 2018 – 2020, con el fin de justificar y comprobar las hipótesis planteadas de que ciertos factores operativos son los más recurrentes y los que afectaron en mayor medida al despacho anticipado en el puerto DP World Callao.

3.2 Proceso de muestreo: Tamaño y selección de la muestra

3.2.1 Población de estudio

Hernández et al. (2018) define la población como el universo de elementos que cuentan con criterios similares y coinciden con una serie de especificaciones, los cuales pueden ser: demográficos, psicográficos y geográficos. En este sentido, Arbaiza (2014), indica que para definir la población se deben establecer criterios de inclusión y exclusión de las unidades de análisis. Asimismo, Vara Horna (2012) refiere la posibilidad de

determinar más de una población en una investigación, lo que dependerá de los objetivos de esta.

De acuerdo con Bernal (2010), para toda muestra es necesario reconocer el marco muestral, que es la lista o la fuente de donde se extraerán las unidades de análisis de la población. Asimismo, este debe ser correctamente establecido y representativo del universo en análisis, para así evitar sesgos.

Arbaiza (2014) menciona que la muestra dependerá de la naturaleza del estudio, la capacidad del investigador, los recursos y los plazos disponibles para el desarrollo de la tesis. La selección de la muestra también dependerá del diseño y el enfoque de la investigación.

La población está conformada por las agencias de aduanas registradas por la SUNAT (Aduanas) que se mantuvieron activos en las bases de datos entre los años 2018 y el 2020. Se eligió a las agencias de aduanas porque son ellos quienes prestan servicios aduaneros a los importadores y son los encargados de realizar el seguimiento operativo para la liberación de las mercancías por parte de los transportistas de carga contenerizada como parte del día a día de dichas empresas. En síntesis, las agencias de aduanas son el nexo entre el importador y SUNAT en materia legal y aduanera tal como lo regulan los artículos 97 y 99 de la Ley General de Aduanas para la liberación de las mercancías en tiempo y forma; y tienen un conocimiento más amplio de los temas operativos que otros actores como los son las empresas de transportes, empresas navieras, operadores del puerto y los controles gubernamentales.

3.2.2 Tamaño, selección y descripción de la muestra

El diseño de teoría fundamentada sugiere una muestra mínima de 20 a 30 casos. Sin embargo, para la selección de la muestra se utilizó el muestreo no probabilístico, siendo particularmente un muestreo por juicio, en donde se eligieron veinte agentes de aduanas las cuales ofrecieron sus servicios en el periodo de estudio y aún se encuentran vigentes a la fecha, siendo estas las más frecuentes en la prestación de sus servicios las cuales mencionamos a continuación.

1. SURJADUANAS S.A.C. AGENCIA DE ADUANA

Agencias de Aduana

2. Hansa Aduanas S.A.

Agencias de Aduana

3. ADSL Agentes de Aduana
Agencias de Aduana
4. SRG ADUANAS Y ALISPER ADUANAS
Agencias de Aduana
5. Concretec Logistics
Agencias de Aduana
6. DHL Global
Agencias de Aduana
7. SAVAR
Agencias de Aduana
8. Ransa S.A.
Agencias de Aduana
9. Comex S.A.C.
Agencias de Aduana
10. Aranibar
Agencias de Aduana
11. Scharff
Agencias de Aduana
12. TIBA Perú
Agencias de Aduana
13. Aduandina agencia de aduana S.A.C.
Agencias de Aduana
14. Antares Aduanas S.A.C.
Agencias de Aduana
15. AUSA aduanas
Agencias de Aduana
16. DEPISA S.A
Agencias de Aduana
17. Carlos Bello S.A.C
Agencias de Aduana
18. Greyhound Aduanas
Agencias De Aduana Servicios Logísticos Integrales
19. Aduamerica
Agencias De Aduana

20. Despachos Aduaneros Arunta

Agencias De Aduana Servicios Logísticos Integrales

Esto se refuerza con lo mencionado por Arbaiza (2014) quien menciona, en su libro “Cómo elaborar una tesis de grado”, que el muestreo no probabilístico se elige de manera deliberada y la inclusión de los elementos se dan para cumplir las necesidades de la investigación.

Según señala Bolaños Montero, (1996) el método de muestreo discrecional o muestreo por juicio pertenece al tipo de muestreo no probabilístico, los elementos son seleccionados a base del conocimiento y juicio del investigador. El investigador selecciona a los elementos a través de su criterio profesional, también puede basarse en la experiencia de otros estudios anteriores o en su conocimiento sobre la población y comportamiento de esta frente a las características que se estudian.

3.3 Mapeo de actores (MAC)

El mapeo de actores claves (MAC), según Gutiérrez (2007, citado en Tapella, 2007) supone el empleo de esquemas para graficar la realidad social en que el fenómeno, objeto de análisis, está inmerso, así como comprenderlo en su extensión más compleja posible y establecer estrategias de cambio para la realidad comprendida. Asimismo, el MAC no solo consiste en sacar un listado de posibles actores de un territorio, sino conocer sus acciones y los objetivos del por qué están en el territorio y su perspectiva en un futuro inmediato. (Ceballos 2004, citado en Tapella 2007).

En tanto, en el año 2012, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) fue aprobado mediante D.S. N° 009-2012-MTC, incluyendo el Plan Maestro del terminal Portuario del Callao que fuera desarrollado en el año 2010. El tiempo transcurrido y los avances del Sistema Portuario Nacional han impulsado que se encuentre en proceso de actualización tanto el PNDP como el Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao.

En ese sentido, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos (DIPLA) y la Unidad de Asesoría Jurídica (UAJ) llegaron a aprobar y publicar recientemente la versión actualizada del Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao en el portal web de la APN.

Con la aprobación de dicho plan se proyecta el desarrollo potencial del Terminal Portuario del Callao a horizonte de largo plazo de 30 años, que corresponde al periodo 2019-2048. La disposición fue constatada con la firma de Edgar Patiño, presidente de la Autoridad Portuaria de Perú. Cabe indicar que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) de Perú, en vigor, fue aprobado el 12 de agosto de 2012, incluyendo el Plan Maestro del terminal Portuario del Callao que fue desarrollado por la APN en el año 2010. Debido al tiempo transcurrido y los avances del Sistema Portuario Nacional (SPN) se impulsó el proceso de actualización tanto del PNDP como del Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao.

Dicho plan describe que a la fecha el Terminal Portuario Callao (TPC) está conformado por tres terminales portuarios, explotados en régimen de concesión: el Terminal de Contenedores Muelle Sur concesionado en el año 2006, por 30 años, a DP World Callao; el Terminal de embarque de concentrados de mineral, concesionado en el año 2011, por 20 años, a Transportadora Callao TC; y, el Terminal Norte Multipropósito TNM, concesionado en el año 2011, por 30 años, a APM Terminals Callao. También se acota en el documento que el terminal portuario del Callao es un terminal multipropósito, cuyo principal tipo de tráfico es el contenerizado que en 2019 significó el 62%. En segunda posición, se situaron los graneles sólidos con el 24%; seguidamente, el granel líquido con el 8%; y, finalmente, la carga fraccionada y la rodante con el 7,2% y 0,9%, respectivamente.

En el portal de la SUNAT (2021) se menciona el procedimiento del proceso de ingreso y salida de los contenedores:

1. Los transportistas o sus representantes transmitirán por vía electrónica con anterioridad a la llegada de la nave, los datos del manifiesto de carga, los que incluyen los contenedores que ingresarán al país. La aduana operativa, a través del SIGAD, recepciona y procesa la información, generando un mensaje de respuesta. Además, la información remitida a la que se refiere el numeral anterior podrá ser rectificadora dentro de los plazos que se determinan, en el Reglamento de la Ley General de Aduanas para la rectificación del Manifiesto de Carga.
2. El transportista registra la información del inicio y término del embarque dentro de las doce horas.
3. El traslado de la mercancía al almacén aduanero debe realizarse en contenedores precintados o en unidades de transporte que cuenten con las medidas de seguridad,

pudiendo la Administración Aduanera disponer otras que considere conveniente para el traslado de la carga.

4. Para el retiro de la mercancía la declaración aduanera debe contar con el levante o la autorización de salida, siendo de aplicación lo dispuesto en el procedimiento del régimen aduanero solicitado.
5. Para el despacho, se da la presentación de la documentación y si la partida arancelaria lo requiere, se realizan inspecciones previas.

Otro actor clave en este contexto está relacionado con los agentes de aduanas específicamente con la operatividad aduanera la cual se define como “aquellos actos, trámites y pagos correspondientes que realiza un importador y exportador para el cumplimiento del proceso aduanero y este se efectúe de forma controlada, siendo la aduana el principal regulador de dicho proceso” (Naranjo y Parrales, 2018).

Es decir, es el conjunto de actividades que se desarrollan en el comercio exterior bajo el control de la aduana de cada país con la finalidad de poder importar o exportar una mercancía.

De acuerdo con la SUNAT, los procesos de la operatividad aduanera son:

- Transmisión de las mercancías: Consiste en el registro de la destinación de las mercancías.
- La acreditación del mandato a favor del agente de aduana designado: Consiste en notificar a la Aduana, quien será el agente de aduanas encargado de realizar el despacho aduanero de las mercancías.
- Numeración de la declaración aduanera de mercancías (DAM): Consiste en la declaración de mercancías ante la aduana.
- Pago de derechos arancelarios: Consiste en el pago de impuestos, aranceles y percepción para la nacionalización de las mercancías.
- Asignación de canal: Posterior al pago de derechos arancelarios, mediante el sistema digital de la SUNAT, se asigna el canal (verde, naranja o rojo), en donde se determinará si la mercancía posee levante o requiere de una revisión documentaria y/o reconocimiento físico para poder proceder con el retiro de la mercancía.
- Revisión documentaria y/o reconocimiento físico: Consiste en la entrega de documentación original correspondiente a la mercancía declarada para su revisión

por parte de la Aduana en caso de canal naranja. Con respecto al reconocimiento físico, consiste en la revisión física de la mercancía mediante la apertura del contenedor en caso de canal rojo, el cual requiere de igual manera de una revisión documentaria.

- Levante: Autorización por parte de la Aduana para proceder con la disposición de la mercancía.

El siguiente esquema representa los procesos involucrados en el transporte de carga contenerizada el cual es parte de nuestro objeto de estudio (ver figura 19).



Figura 14. Proceso de ingreso y salida de contenedores del puerto. Adaptado de “Manual de operaciones aduaneras”, por SUNAT, 2021

Por lo antes mencionado, es preciso identificar los actores principales dentro de la investigación científica realizada para de esa forma demostrar la realidad del problema. Se considera a DP World Callao, SUNAT, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte (OSITRAN), Autoridad Portuaria Nacional (APN), Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos (DIPLA), Unidad de Asesoría Jurídica (UAJ) y agentes de aduanas.

Tabla 5
Mapeo de Actores Clave del plan de investigación

| Grupo de actores sociales | Actor social | Rol en el proyecto de investigación | Relación predominante | Jerarquización de su poder |
|----------------------------------|---------------------|--|---|--|
| Sector privado | DP World Callao | Almacenamiento, carga y descarga de mercancías, principalmente contenedores. | Establece una posición a favor de la investigación debido a que se rescatará aspectos relevantes con respecto a logística y manejo interno. | Es de gran aporte debido a que es una empresa subsidiaria que facilita servicios de logística y soluciones tecnológicas. |
| Gobierno | SUNAT | Normas y leyes de aduana peruana | Establece una posición a favor de la investigación debido a que es la principal entidad es búsqueda de mejores procesos. | Es de gran aporte debido a que es la principal entidad reguladora de las importaciones y exportaciones en el Perú. |
| Gobierno | Mincetur | Políticas de comercio exterior | Establece una posición a favor de la investigación pues se obtendrá información sobre las políticas económicas de la política peruana. | Es de gran aporte debido a que establece nuevas políticas del comercio exterior. |

| | | | | |
|----------------|------------------------------------|--|---|---|
| Gobierno | Autoridad Portuaria Nacional (APN) | Coordinar la integración de los terminales, infraestructura e instalaciones portuarias de iniciativa privada dentro del Sistema Portuario Nacional y fomentar su desarrollo. | Establece una posición a favor de la investigación pues incentiva el desarrollo de los puertos nacionales | Es de gran aporte debido a que se encarga de elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible. |
| Sector Privado | Agentes de aduanas | Tramitar la importación y exportación de mercancías sometidas a las restricciones e inspecciones aduaneras | Establece una posición a favor de la investigación pues se operatividad aduanera | Es de gran aporte debido a que se encarga de hacer una clasificación correcta y calcular el valor imponible, así como conocer absolutamente todos los productos que están sujetos a cuotas, restricciones y controles de aduana |

Nota. Se detalla la relación de los principales actores que participan dentro del patio de maniobras operativas en el puerto.

3.4 Fuentes de información

La presente investigación se realiza mediante fuentes primarias y secundarias para entender los factores que influenciaron a los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018-2020.

Tabla 6
Planteamiento Para la Recolección de Datos

| Planteamiento | |
|---|---|
| Objetivo: | Identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020. |
| Pregunta: | ¿Cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020? |
| Fuentes: | Por un lado, se utilizará bases de datos de instituciones validadas a nivel nacional como internacional como: Ministerio de economía y finanzas, SUNAT, DP World, RENATI. |
| Ubicación: | Callao, Perú |
| Técnica de recolección de datos: | Entrevistas y análisis de documentos diversos mediante bibliotecas virtuales, repositorios académicos y artículos científicos. |
| Recursos disponibles: | Recursos, académicos, profesionales, personales. |

Nota. Se muestra la relación de actividades a ejecutar para la obtención de información

Tabla 7*Lista de entrevistados*

| Entrevistados | Detalle |
|--|---|
| Entrevistado: Kriss Aparicio | Entidad: Concrettec Logistics Cargo: Gerente de Aduanas Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 14 de julio Duración de la entrevista: 46:59 |
| Entrevistado: Roger Mego | Entidad: SRG Aduanas y ALISPER Aduanas Cargo: Asesor legal Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: Videollamada Fecha de la entrevista: 12 de julio Duración de la entrevista: 42:17 |
| Entrevistado: Jerry Tasayco | Entidad: Aduamerica Cargo: Jefe de operaciones Forma de contacto: Proveedor Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 10 de julio Duración de la entrevista: 30:00 |
| Entrevistado: Richard Valencia Franco | Entidad: SAVAR Agentes de aduana Cargo: Supervisor del área de administración Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 16 de julio Duración de la entrevista: 40:00 |
| Entrevistado: Juan Francisco Monteverde | Entidad: SURJADUANAS S.A.C. Agente de aduana Cargo: Gerente general Forma de contacto: proveedor Modo de entrevista: Videollamada Fecha de la entrevista: 8 de julio Duración de la entrevista: 34:07 |

| | |
|---------------------------------------|---|
| Entrevistado: Antonio Tenazoa Luna | Entidad: Greyhound Aduanas Cargo: Representante legal Forma de contacto: proveedor Modo de entrevista: Videollamada Fecha de la entrevista: 10 de julio Duración de la entrevista: 1:00:58 |
| Entrevistado: Andrés Solano | Entidad: ADSL Agentes de Aduana Cargo: CEO Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: llamada Fecha de la entrevista: 12 de julio Duración de la entrevista: 41:26 |
| Entrevistado: Paolo Huarachi | Entidad: Arunta Cargo: Jefe de operaciones Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: llamada Fecha de la entrevista: 14 de julio Duración de la entrevista: 46:59 |
| Entrevistado: Luis Hilario | Entidad: DHL Cargo: Gerente de desarrollo de negocios Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 16 de julio Duración de la entrevista: 50:08 |
| Entrevistado: Julio Vela | Entidad: Hansa Aduanas S.A. Cargo: Jefe de Operaciones Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 12 de julio Duración de la entrevista: 31:24 |
| Entrevistado: Mariano Pizat | Entidad: Ransa S.A. Cargo: Asesor legal Forma de contacto: Proveedor Modo de entrevista: Videollamada Fecha de la entrevista: 13 de julio Duración de la entrevista: 18:07 |

| | |
|----------------------------------|--|
| Entrevistado: José Malpartida | Entidad: Comex S.A.C. Cargo: CEO Forma de contacto: Proveedor Modo de entrevista: Videollamada Fecha de la entrevista: 17 de julio Duración de la entrevista: 23:00 |
| Entrevistado: Luis Torres | Entidad: Aranibar Cargo: Gerente de Aduanas Forma de contacto: Proveedor Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 13 de julio Duración de la entrevista: 13:00 |
| Entrevistado: Gonzalo Rivas | Entidad: Scharff Cargo: Gerente de Desarrollo de Negocios Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 13 de julio Duración de la entrevista: 11:24 |
| Entrevistado: Arnaldo Vivanco | Entidad: TIBA Perú Cargo: Gerente General Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 13 de julio Duración de la entrevista: 21:26 |
| Entrevistado: Kevin Riega | Entidad: Aduandina agencia de aduana S.A.C. Cargo: Asesor Legal Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: Videollamada Fecha de la entrevista: 12 de julio Duración de la entrevista: 22:17 |
| Entrevistado: Richard Alarcón | Entidad: Antares Aduanas S.A.C. Cargo: Jefe de Operaciones Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 11 de julio Duración de la entrevista: 26:59 |

| | |
|--------------------------------------|---|
| Entrevistado: Ronaldo Ochoa | Entidad: AUSA Aduanas S.A. Cargo: Jefe de Operaciones Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 17 de julio Duración de la entrevista: 16:59 |
| Entrevistado: Víctor Villa | Entidad: DEPISA S.A. Cargo: Representante Legal Forma de contacto: Contacto laboral Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 17 de julio Duración de la entrevista: 20:08 |
| Entrevistado: Cristopher Clemente | Entidad: DEPISA S.A. Cargo: Supervisor del área Forma de contacto: LinkedIn Modo de entrevista: Llamada Fecha de la entrevista: 11 de julio Duración de la entrevista: 15:00 |

Nota. La lista de entrevistados son los ejecutivos operativos de las empresas a las que representan y que accedieron a responder la encuesta de manera verbal.

3.5 Instrumentos y validación

Se empleará un instrumento de recolección de datos que brinde información primaria. Dicho instrumento para la recolección de datos es la entrevista. Según Arbaiza (2014), la elección del instrumento depende del control que se tenga sobre la muestra, así como de la accesibilidad a la información disponible en el área geográfica donde se realiza la investigación.

3.5.1 Técnica de recolección de datos: Investigación cualitativa

La información primaria es la que obtiene el investigador en el campo, a través de la muestra seleccionada. Para ello, se realizarán entrevistas a profundidad, aplicando la técnica de los 5 porqués, a personas estrechamente relacionadas a las agencias aduaneras involucradas. Respecto a la técnica aplicada al cuestionario, Ries (2012) señala que esta

sirve para llegar a la raíz de cualquier problema a partir de preguntar y responder “por qué” cinco veces. Mientras que la información secundaria se consigue de estudios realizados por otros investigadores. Por ello, se empleará el análisis documental, con el fin de recolectar datos de fuentes secundarias como lo son los libros, revistas, memorias, fuentes de datos y fundamentos.

En este caso, esta información se obtendrá de publicaciones de artículos de revistas indexadas como Scopus, Science Direct, Alicia, entre otros; además, de tesis en repositorios de universidades; revistas científicas y relacionadas al tema de factores operativos y logística utilizadas en el puerto DP World Callao.

3.5.2 Técnica de recolección y forma de procesamiento de los datos

Arbaiza (2014) indica que, en la elección del método de recolección de datos, se debe considerar los costos de ejecución como pagos de transportes y/o alojamientos e incentivos económicos para que la muestra participe. Se requiere de una codificación abierta que permita una descripción más completa del fenómeno a través de la comparación de datos; del mismo modo con la codificación axial y selectiva.

3.5.3 Validación de instrumento cualitativo

Considerando que la investigación desarrollada es de tipo cualitativa y descriptiva, resulta pertinente recolectar información de fuentes primarias y secundarias. En síntesis, se realizará la observación y recolección de información necesaria respecto a los factores operacionales que ocasionaron que no se obtengan los beneficios que ofrece el despacho anticipado para el periodo 2018 – 2020, con el fin de justificar y comprobar las hipótesis planteadas de que ciertos factores operativos son los más recurrentes y los que afectaron en mayor medida al despacho anticipado en el puerto DP World Callao.

Los criterios de validez que se presentarán estarán siendo cuestionados por criterios de validez sensibles a problemas como la interpretación, la representación, la reflexividad y el control de la investigación. Se plantea proporcionar criterios para evaluar la calidad y rigor del trabajo de investigación cualitativa, apoyándose en una validación que supera la mera triangulación y opta por procesos de «cristalización», procesos que se suponen más coherentes a la realidad social que pretende captar la presente investigación de tinte cualitativo.

La validez está relacionada con la exactitud, corrección y veracidad de los datos y la fiabilidad está relacionada con la precisión de los instrumentos o técnicas utilizadas en la investigación. La validez y confiabilidad son puntos críticos por lo que Fallis (2013) comentó que el objetivo fundamental y el punto de partida que orienta todo este proceso de investigación es la comprensión empática del fenómeno objeto de estudio. De aquí los conceptos de validez y confiabilidad que se introducen en la imaginación y percepción de la comunidad educativa.

3.6 Aspectos éticos de la investigación

En esencia, la ética está relacionada con la toma de decisiones, el actuar y asumir las consecuencias y efectos de ello. También tiene que ver con valores y normas, tanto generales como específicos de determinado gremio y grupo social. En el caso de la investigación científica, lo ético tiene que ver con las motivaciones y propósitos que orientan el trabajo investigativo.

Flick (2015) denota que el uso inadecuado de la investigación y toda la atención pública que esto ha implicado, ha llevado a que se establezcan precauciones como la formulación de códigos de ética por la mayor parte de las sociedades académicas; también la mayoría de las instituciones que hacen investigación, como las universidades, tienen ahora juntas de revisión institucionales o comités de ética que se encargan de aprobar un proyecto si involucra a sujetos humanos como socios de investigación (p. 98). En la medida en que esta investigación conlleva el intercambio comunicativo, es decir, implica determinados contextos con interacciones sociales, su desarrollo involucrará estar sujeto a un análisis ético derivado de una reflexión ética.

3.7 Limitaciones de la investigación

En el presente proceso para realizar el desarrollo de la investigación, se encontraron diversas limitaciones como mencionaremos a continuación. La limitación más importante que hemos precisado es la fidelidad y veracidad de los datos, por tratarse de un trabajo con un componente subjetivo muy importante relacionado al tipo de investigación cualitativa. En relación con las entrevistas encontramos diversas limitaciones, como la de accesibilidad a los entrevistados, al crear una lista de personas a entrevistar se observó que algunos ya no ocupaban sus cargos, las nuevas personas que trabajan en estos cargos no tuvieron tiempo para atender la entrevista. Al rectificar la lista

de personas a entrevistar y pactar las nuevas reuniones se encontró otros inconvenientes, como la reprogramación de algunas entrevistas y en algunos casos hasta la anulación de estas, por la negativa de los nuevos participantes. Con respecto al periodo de la investigación, algunos de los entrevistados no tenían tantas referencias del año 2018, teniendo más información de los años 2019 y 2020, sin embargo, sí se ha podido recabar información importante respecto al periodo de la investigación. También se tuvo limitaciones respecto al tamaño de la muestra, ya que las agencias de aduanas son limitadas y más en las que se analizan que son las que mayormente trabajan en importación.

CAPITULO IV. DESARROLLO Y APLICACIÓN

4.1 Desarrollo cualitativo

4.1.1 Perfil de los entrevistados

Se realiza una investigación sobre los principales actores clave a entrevistar; para ello, se procederá a establecer un contacto con las agencias de aduana con el fin de que estas brinden la información correspondiente, se realizará mediante entrevistas semiestructuradas a veinte agentes de aduanas registrados por la SUNAT (Aduanas) de las empresas en mención en el periodo de tiempo 2018 – 2020, teniendo como finalidad la recolección de información adecuada para nuestro estudio.

Al tener identificados a los principales actores, se utilizará el muestreo no probabilístico para saber los factores operacionales, con el propósito de que esté debidamente comprendido en el periodo de tiempo en el cual se centra la investigación.

Tabla 8

Lista de Actores Clave Entrevistados

| | Empresa Aduanera | Actor | Años en el cargo |
|--|--|---------------------------|-------------------------|
| PRINCIPALES EMPRESAS ADUANERAS QUE PRESTARON SERVICIO | SURJADUANAS S.A.C. AGENCIA DE ADUANA Servicios Logísticos Integrales Agencias De Aduana | Juan Francisco Monteverde | 7 años |
| | Greyhound Aduanas AGENCIA DE ADUANA Servicios Logísticos Integrales Agencias De Aduana | Antonio Tenazoa | 5 años |
| | ADSL Agentes de Aduana Servicios Logísticos Integrales Agencias De Aduana Agencias De Carga | Andrés Solano | 6 años |
| | SRG ADUANAS Y ALISPER ADUANAS Agencias De Aduana Servicios Logísticos Integrales | Rogger Mego | 6 años |
| | Concretec Logistics Almacenes Y Depósitos Servicios Logísticos Integrales Agencias De Aduana | Kriss Aparicio | 6 años |
| | Despachos Aduaneros Arunta Almacenes Y Depósitos Servicios Logísticos Integrales Agencias De Aduana | Paolo Huarachi | 7 años |

| | | |
|--|---------------------|--------|
| Aduamerica AGENCIA DE ADUANA Servicios Logísticos Integrales Agencias De Aduana | Jerry Tasayco | 8 años |
| DHL Global Transporte De Carga Internacional | Luis Hilario | 5 años |
| SAVAR Agencias De Aduana Servicios Logísticos Integrales | Richard Valencia | 7 años |
| Hansa Aduanas S.A. Agencias De Aduana | Julio Vela | 6 años |
| Ransa S.A. Operaciones Aduaneras de Importación y Exportación | Mariano Pizat | 6 años |
| Comex S.A.C. Agencia de Aduana Servicio Integral de Logística | José Malpartida | 5 años |
| Aranibar Agencia de Aduanas y Logística | Luis Torres | 7 años |
| Scharff Gestión Aduanera y asesoría en Comercio Exterior | Gonzalo Rivas | 6 años |
| TIBA Perú Agentes de Aduanas y logística | Arnaldo Vivanco | 7 años |
| Aduandina agencia de aduanaS.A.C. | | |
| Agencia de Aduanas y Logística | Kevin Riega | 5 años |
| Antares Aduanas S.A.C. Agencia de Aduanas y Logística | Richard Alarcón | 5 años |
| AUSA aduanas Soluciones logísticas | Ronaldo Ochoa | 6 años |
| DEPISA S.A. Agencia de aduanas y logística Comercio Exterior | Víctor Villa | 5 años |
| Carlos Bello S.A.C Agentes afianzados de aduanas | Cristopher Clemente | 6 años |

Nota. La lista de los veinte entrevistados pertenecen a las empresas más representativas del entorno aduanero peruano.

4.1.2 Descripción del análisis de las entrevistas bajo la herramienta cualitativa

Para Amezcua et al. (2002) en la metódica del análisis cualitativo las etapas no se suceden unas a otras, como ocurre en el esquema secuencial de los análisis convencionales, sino que se produce lo que algunos han llamado una aproximación sucesiva o análisis en progreso, o más bien sigue un esquema en espiral que obliga a retroceder una y otra vez a los datos para incorporar los necesarios hasta dar consistencia a la teoría concluyente.

El análisis cualitativo es un proceso dinámico y creativo que se alimenta, fundamentalmente, de la experiencia directa de los investigadores en los escenarios estudiados, por lo que esta etapa no se puede delegar.

Muchas de las complejidades para la enseñanza de la investigación cualitativa se derivan de la flexibilidad de los diseños y la simultaneidad entre las fases de trabajo de campo, procesamiento y análisis. Al no ser secuenciales los momentos analíticos y presentar variaciones en cada investigación, no hay reglas fijas ni procedimientos únicos e impersonales para transmitir, e incluso pueden llegar a ser provechosas capacidades como la creatividad, la imaginación y el ingenio.

4.2 Difusión de los instrumentos

Para Lourdes Castillo (2005) La difusión de información como el proceso por el cual se transmite al usuario la información que necesita o en darle la posibilidad de obtenerla. Se trata de una operación documental de salida (...) En su sentido más amplio engloba todas las modalidades de transmisión de documentos o referencias informativas: desde la comunicación verbal de una referencia concreta hasta la edición de boletines bibliográficos.

Existen diferentes formas de difusión, pueden ser papel impreso, tabloneros de anuncios, expositores, correo electrónico, etc.

La difusión de las entrevistas y encuestas se dio de manera personal a profundidad aplicados a agentes de aduanas y la observación para la revisión documental.

CAPÍTULO V. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

5.1 Análisis

Descripción de los resultados de la Guía de Entrevista procesados en el Software ATLAS. Ti

Para la presente investigación se utilizó el software ATLAS. Ti versión 9 el cual según los expertos del Scientific Software Development GmbH (2021) lo definen como un programa de análisis e interpretación de los datos cualitativos. Para los fines de investigación, este software permitió ordenar y procesar la información de las entrevistas realizadas al personal de las Agencias de aduanas seleccionadas en la muestra.

En esta investigación, se ha recurrido a personas que poseen una experiencia muy amplia en el campo de las exportaciones e importaciones, gracias a que son dueños de empresas ligadas a las actividades aduaneras o, porque son funcionarios de las mismas. Las entrevistas constaron de 16 preguntas, las cuales estuvieron dirigidas de acuerdo con los objetivos trazados y a efectos de poder conocer los diversos aspectos y puntos de vista y de esa forma ahondar en la investigación, nutrirla y establecer los supuestos jurídicos trazados en el marco teórico de este trabajo.

Resultados del objetivo general

Identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020.

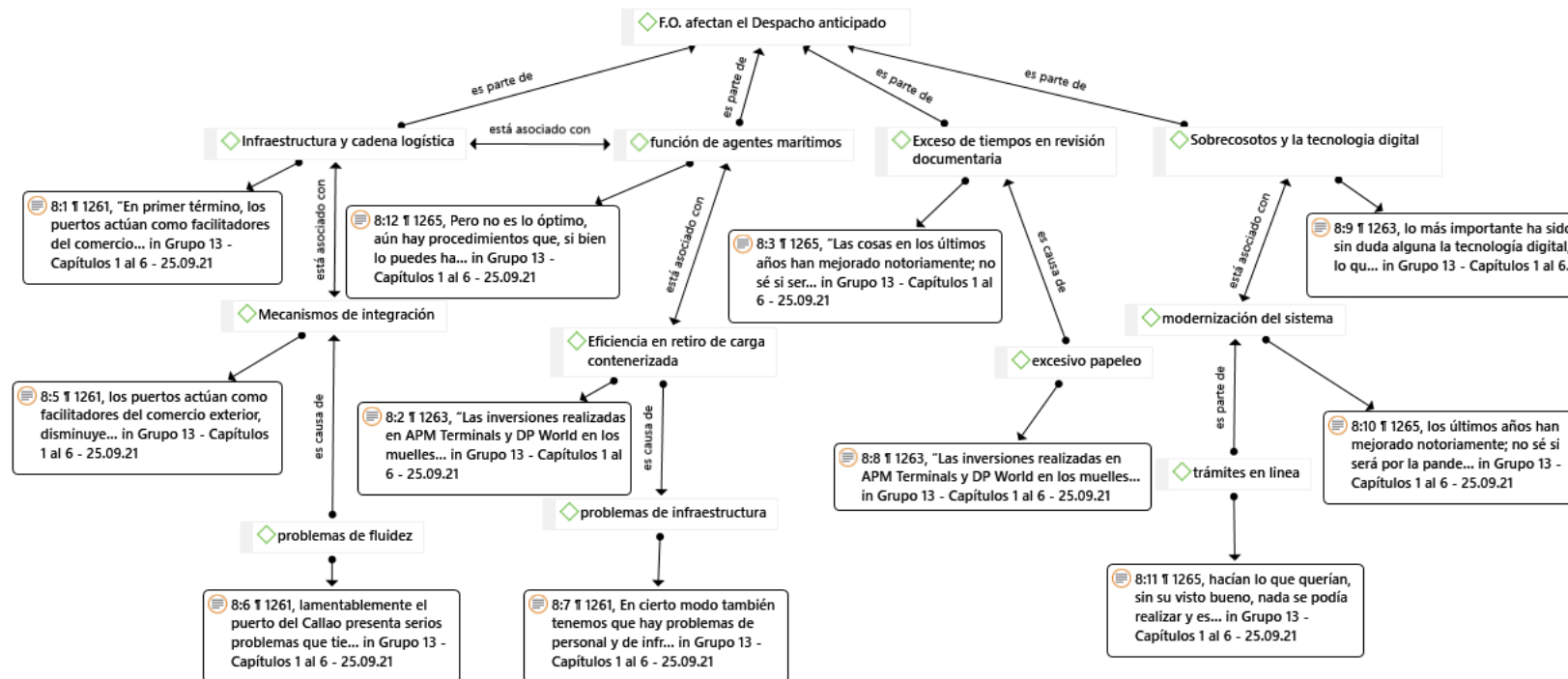


Figura 15. Vista de red “Afectan el Despacho Anticipado”. Adaptado del reporte del software Atlas Ti, 2021.

Entrevistado: Julio Vela

Con respecto al objetivo general se le preguntó al entrevistado Julio Vela.

¿Cómo evaluaría el desempeño de la cadena logística en el puerto del Callao entre los años 2018 y 2020?

“En primer término, los puertos actúan como facilitadores del comercio exterior, disminuyendo costos en cuanto al transporte, generando mecanismos de integración de mercados y en ese sentido, lamentablemente el puerto del Callao presenta serios problemas que tienen que solucionarse para mejorar la fluidez de los servicios portuarios. No debemos olvidar que la logística tiene como objetivo la planificación y el control de todo tipo de actividades orientadas al almacenamiento, inventario y traslado de mercancías. En cierto modo también tenemos que hay problemas de personal y de infraestructura portuaria, así como trámites engorrosos y la carencia de una verdadera fiscalización”.

En esa línea, con respecto a la pregunta 2: ¿Qué actividades considera que se han mejorado para buscar la eficiencia en retiro de carga contenerizada entre los años 2018 y 2020?, el entrevistado ofreció la siguiente respuesta:

“Las inversiones realizadas en APM Terminals y DP World en los muelles norte y sur, respectivamente, han mejorado el movimiento que realiza el puerto permitiendo el aumento de la cantidad de mercancías que llegan al Perú. Eso hay que destacar, pero todo este desarrollo se veía frustrado por el excesivo papeleo que significaba gestionar esas mercaderías una vez que llegaban al puerto. Yo creo que lo más importante ha sido sin duda alguna la tecnología digital, lo que permitido acelerar los procedimientos, pero aún hay mucho por resolver en el camino. No digo con esto que lo que sucede actualmente sea malo, hay cosas que corregir, pero ahora puedo afirmar que sí, que se ha mejorado la eficiencia, pero no es lo óptimo”.

Con respecto a la pregunta 3: ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes marítimos respecto a la revisión documentaria entre los años 2018 y 2020?, el entrevistado contestó:

“Las cosas en los últimos años han mejorado notoriamente; no sé si será por la pandemia o porque ya se había iniciado la modernización del sistema, pero

la verdad hasta el 2019 aún vivíamos bajo la imposición de los agentes portuarios. Ellos hacían lo que querían, sin su visto bueno, nada se podía realizar y eso daba para muchas situaciones de corrupción; aquí primaba la ley del más fuerte. Con la llegada de la virtualización y los trámites en línea, gran parte de esa estructura se derrumbó y eso es bueno. Pero no es lo óptimo, aún hay procedimientos que, si bien lo puedes hacer vía online, hay otros en los que tienes que acercarte físicamente a oficinas. Por eso, la función de los agentes marítimos ha sido negativa a mi consideración”.

Resultados del objetivo específico N° 1:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Así mismo, respecto a la pregunta 4: ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?, El entrevistado respondió:

“Ha sido un largo proceso, pero ha habido cambios y cambios significativos. Por ejemplo, las demoras eran horribles, por lo general hoy en día podemos hablar de plazos que van de semanas, antes teníamos demoras de meses; no puede decirse que se obtenido grandes logros, pero la digitalización de los procedimientos por un lado y, la crisis de la pandemia al determinado de alguna manera un escenario novedoso y que ha obligado a que el sistema funcione mejor en cuanto a los tiempos”.

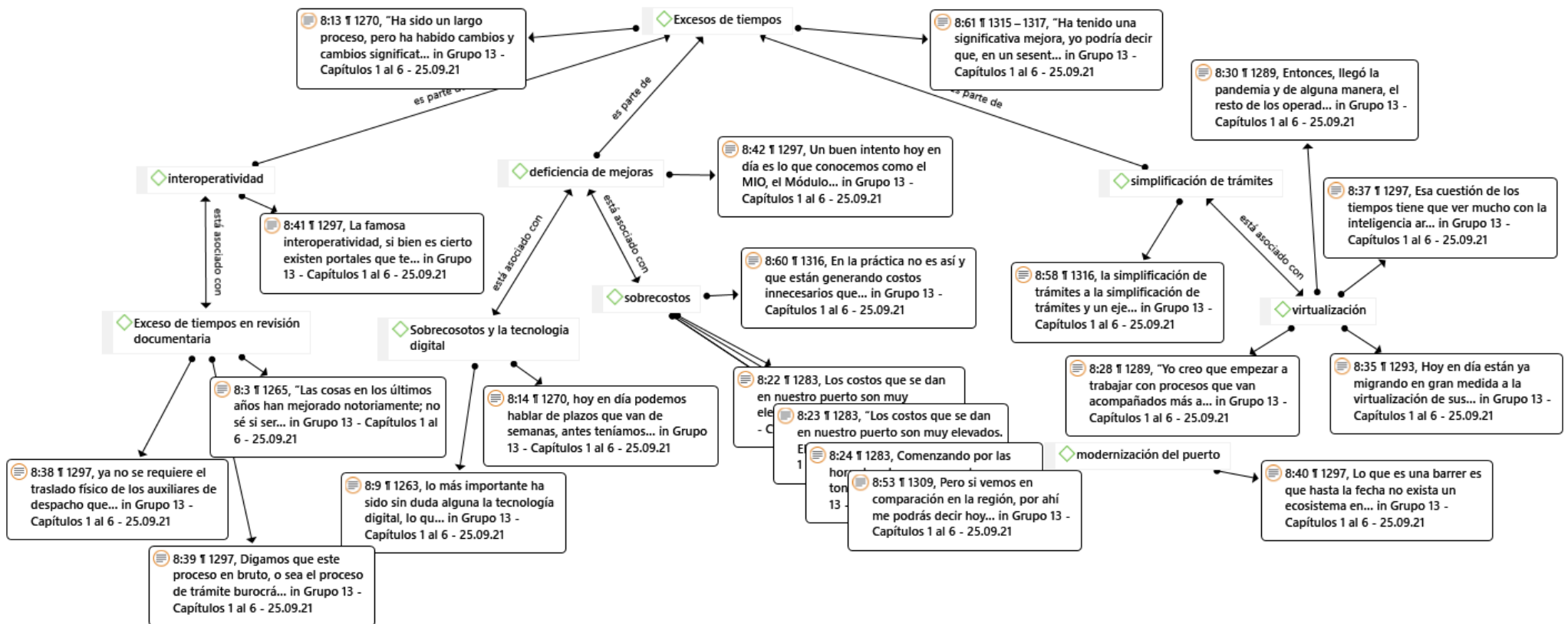


Figura 16. Vista de red “Excesos de tiempos”. Adaptado del reporte del software Atlas Ti, 2021.

Resultados del objetivo específico N° 2:

Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 5:

“Considero que la infraestructura portuaria ha mejorado mucho en estos últimos años. La instalación de nuevas grúas para mover los contenedores o movilizar mejores condiciones para el almacenaje demuestran que, efectivamente sí ha habido un cambio significativo. Sin embargo, aún se requieren muchas innovaciones. Por ejemplo, la cuestión de las pistas, la congestión de las unidades vehiculares y otros aspectos de infraestructura aún se requieren, pero creo que esto es una cuestión de tiempo, además, con este problema de la pandemia la cuestión tampoco ha sido nada fácil. Considero que se tiene que aguardar aún más cambios, pero si se tiene que ver el aspecto del tiempo para las nuevas inversiones, porque otros puertos a nivel latinoamericano nos están superando y eso puede representar pérdidas en el futuro”.

Con respecto a la pregunta 6:

“Sin duda lo que te dije en la respuesta anterior, estamos frente a un serio problema que se va a complicar mucho más conforme se vayan disipando los efectos de la pandemia. Una vez que esto suceda, va a haber más movimiento y el tráfico en vías tan estrechas va a colapsar más de lo que actualmente sucede. Por esa razón, si vamos a hablar de inversión en infraestructura, pues es el momento de tomar muy en serio realizar inversiones en este aspecto”.

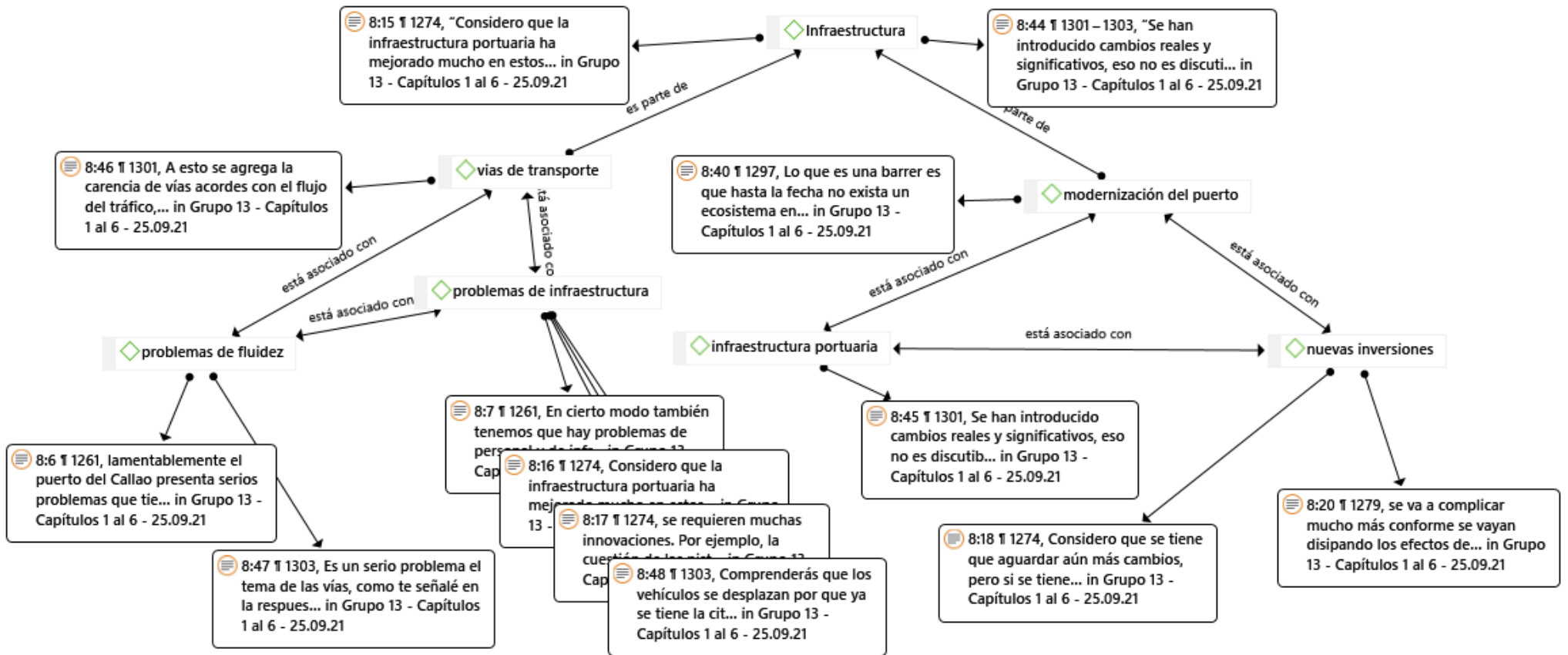


Figura 17. Vista de red “Infraestructura” Adaptado del reporte del software Atlas Ti, 2021.

Resultados del objetivo específico N° 3:

Identificar qué actores y uso de recursos generaron mayores sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a las preguntas 8, 9 10 y 11

“Los costos que se dan en nuestro puerto son muy elevados. EL Callao es uno de los puertos más caros de Sudamérica y esa reputación se la ha ganado desde que lo controlaba ENAPU. Con el cambio al sector privado, se han reducido algunos costos logísticos, pero eso no nos ha hecho más competitivos. De esta manera tenemos un serio problema que determina el encarecimiento por contenedor que llega lo que incide en el precio de los productos entrantes. No es una cuestión fácil, mira por ejemplo el costo del almacenamiento, así como el costo del transporte. Comenzando por las horas hombre que se gastan tontamente haciendo largas colas para retirar los contenedores, así como el combustible que de por si es bastante caro. Casi toda la flota de camiones es petrolera, lo que determina que el precio sea alto por flete, a eso añádele el costo de peajes y mantenimiento de vehículos, a las finales te sale un precio bastante alto ¿y quién lo termina pagando? El consumidor final, pues el importador traslada sus sobrecostos al producto”.

Entrevistado: Andrés Solano

Con respecto a la pregunta 1 el entrevistado menciona lo siguiente:

“Hay que verlo desde varias aristas, vamos a analizar primero a nivel de la presencia de DP World en el mercado dentro del escenario de la distribución física internacional y cómo está ante sus similares y ante el resto de los operadores.

Yo creo que, si lo miramos por ahí, claro. El desempeño de DP World es importante, ha sido el primer operador que empezó con las citas de dinero electrónicas, vale decir aquellos trámites que al inicio eran presenciales y DP World vino colocando la tendencia de llevarlo al proceso virtual, fue el primero que lo hizo. Si lo vemos por ahí, sí es importante; ahora, vamos a darle la otra mirada, ya no del operador de comercio exterior que cuenta con depósito temporal, sino vamos a darle la mirada del puerto, del puerto clave junto con APM.

Recuerda que en ENAPU se privatiza y se distribuye entre el muelle norte y el muelle sur. El muelle sur le toca a DP World. Y ambos, junto con APM empiezan a gobernar la parte logística dentro del Callao, ya que eso indicaba su contrato de concesión. Y recordemos que el Callao recibe más del 70% de mercancía que entran o salen del país por este importante puerto. Entonces, viéndolo desde este punto de vista y la responsabilidad que conlleva, yo creo que todavía hay tareas pendientes por avanzar, claro el puerto indica que el tema de infraestructura local no lo ayudan y una serie de factores adicionales, pero creo que tienen ambos. Ahora, si tú me pides una opinión general, sumando todo, colocándolo en la bolsa, las sumas y restas, igual, yo creo que el balance al final de cuentas es positivo a como estaban antes, sí, yo creo que es positivo.”

Con respecto a la pregunta 2, el entrevistado contestó:

“Yo creo que empezar a trabajar con procesos que van acompañados más a la virtualización de algunos trámites. Y eso ha sido gradual, al principio tenías que escanear las declaraciones aduaneras y tenías que llevar el BL original porque había un tema con los sellos en los niveles o digitaliza, se escanea más que se digitaliza, porque son dos conceptos distintos, y se envía para revisión, se paga en línea y se saca la cita en línea. Entonces, ya te liberas de la carga, yo creo que ese es un aporte muy importante. Como te decía hace un momento, en el 2018 el único que lo hacía era DP World, todos los demás tenías que hacer el trámite físico allá. Entonces, llegó la pandemia y de alguna manera, el resto de los operadores tuvo que migrar y mirar lo que hacía el del costado y DP World estaba marcando o de alguna manera generando el faro por donde tenía que transitar el resto de almacenes portuarios o extraportuarios”.

Y con respecto a la pregunta 3, el entrevistado señaló lo siguiente:

“Los agentes portuarios no hacen revisiones documentarias. Recordemos que el agente portuario es el representante de la naviera, la naviera tiene dos representantes, que es como su oficina comercial y su oficina operativa. Su oficina comercial está representada por su agente marítimo, muchas veces se entiende que él es el agente portuario y, discúlpame, su oficina operativa es su agente marítimo, que muchas veces se entiende como el agente portuario, y la oficina comercial de la naviera es el famoso agente general. Este agente portuario o agente marítimo no hace una revisión documentaria, porque es él quien emite los documentos en algunos casos los documentos de transporte, o en otros casos valida la autenticidad del documento de transporte con el famoso visto bueno, Yo creo que entre el 2018 y el 2020, que son las fechas en que tú estás haciendo el análisis el desempeño de estos agentes no ha sido bueno, no de todo, pero de la gran mayoría Por eso es que ellos llegan a la pandemia en debe y lo terminan en debe, Hoy en día están ya migrando en gran medida a la virtualización de sus procesos y sí en cantidad han migrado, pero ha tenido que llegar una pandemia para empezar a hacerlo, para empezar a analizar lo importante que era ya caminar en este sendero de la inteligencia artificial”.

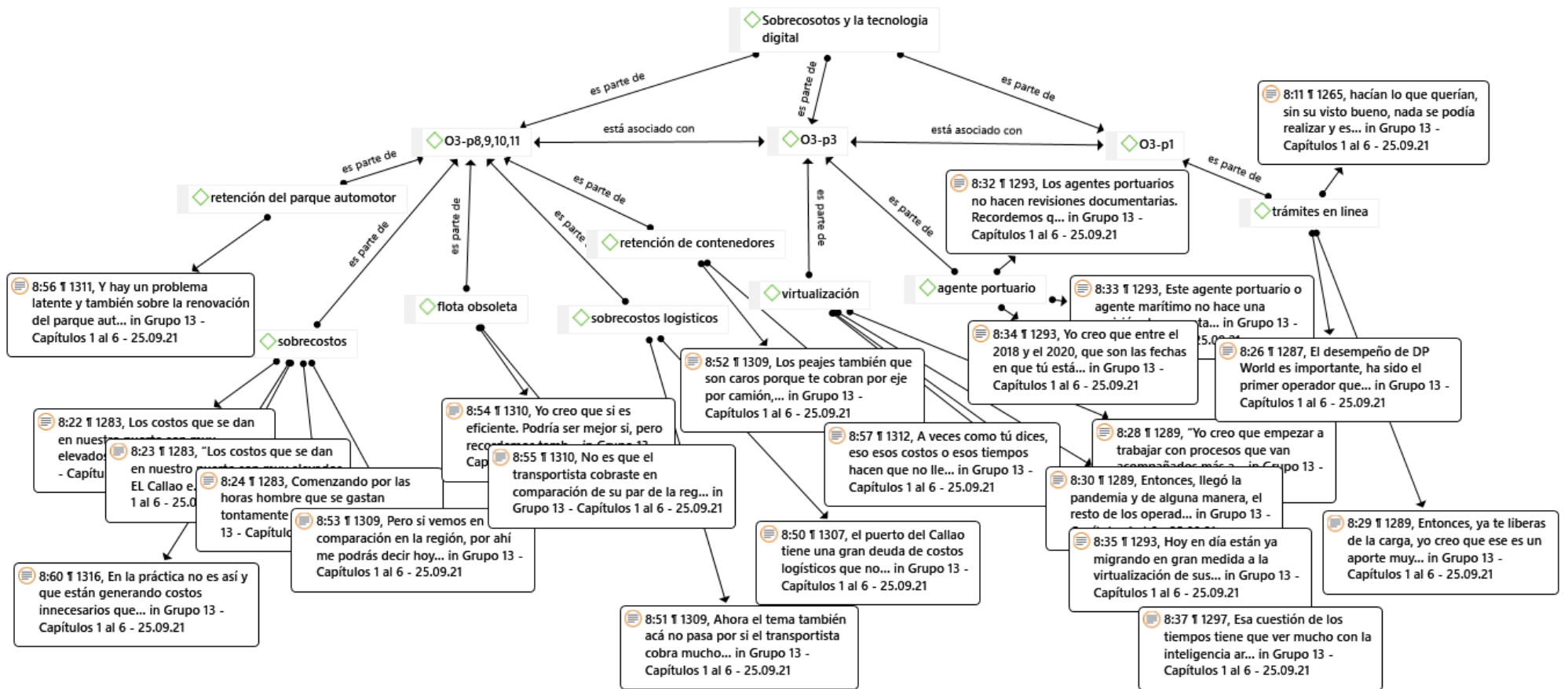


Figura 18. Vista de red “Sobrecostos y la tecnología digital” Adaptado del reporte del software Atlas Ti, 2021.

Resultados del objetivo específico N° 1:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Y con respecto a la pregunta 4, dio como respuesta lo siguiente:

“Esa cuestión de los tiempos tiene que ver mucho con la inteligencia artificial que ya ha llegado a otros países, y ojo que todavía no hemos llegado, porque todavía seguimos en procesos de escaneo y el escanear un documento no es trabajar en digital, no, es trabajar en la nube, en la data, no simplemente es meter un documento en una impresora sacarle una copia y ponerlo en la pantalla. Yo creo que todavía eso está débil, pero por lo menos, ya no se requiere el traslado físico de los auxiliares de despacho que antes eso era el día a día, y afuera de los agentes marítimo o portuarios veías largas colas, inclusive se peleaban por un ticket de atención, que muchas veces llegaba a las 24 o 48 horas. Así de lamentable era. Digamos que este proceso en bruto, o sea el proceso de trámite burocrático entre los agentes. Pero al llegar al beneficio del Despacho Anticipado en el comercio exterior actualmente en el Perú, Yo no creo que sea una barrera, yo creo que tiene una participación importante porque son las oficinas operativas de las navieras que finalmente son empresas no domiciliadas en el Perú. Entonces, al ejercer esa representación como operativa, y muchas veces operativa y comercial, tienen un rol importante en la cadena. Lo que es una barrera es que hasta la fecha no exista un ecosistema en el cual se puedan integrar, vale decir, que si en una operación, este ecosistema demanda, en una operación de impo o expo, que el agente de carga con el agente marítimo con la agencia de aduana con el depósito temporal y el exportador o el importador tengan algún tipo de correlato operativo, funcional, administrativo, esto lo puedan hacer en una misma plataforma. La famosa interoperabilidad, si bien es cierto existen portales que te pueden brindar costos, no llega a ser más allá que ventanas, pero no aplica todavía ese intercambio de procesos en un mismo idioma. Un buen intento hoy en día es lo que conocemos como el MIO, el Módulo de Intercambio de Información de Logística, para algunos operadores, recién está en proceso, ya se está implementando, está operativo, hay algunas mejoras que hacerle, pero yo creo por ejemplo que ahí los agentes marítimos podrían encontrar en el corto plazo este tipo de ecosistemas del

cual te hablo. Y no solo esto parte o pasa en los agentes marítimos, esto era algo natural, lamentablemente natural, dentro del ecosistema, más que ecosistema, porque todavía no existe, del archipiélago logístico que tenemos en el Perú. Uno ve un poco de realidades comparados, si te das cuenta de que hay procesos que los haces desde tu smartphone o de tu iPhone, y hoy en día todavía tenemos que mandar correos, todavía tenemos que esperar validaciones, cuando eso ya lo podría hacer el sistema sin ningún problema”.

Resultados del objetivo específico N° 2:

Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 5

“Se han introducido cambios reales y significativos, eso no es discutible, pero tenemos que tener en cuenta que no solo basta mejorar la funcionalidad de las descargas de los contenedores, también se tiene que ver el tema de la infraestructura portuaria del almacenaje. A esto se agrega la carencia de vías acordes con el flujo del tráfico, lo que produce demoras y congestión y pérdida de la cita para la descarga”.

Con respecto a la pregunta 6 el entrevistado indica lo siguiente:

“Es un serio problema el tema de las vías, como te señalé en la respuesta anterior, tenemos un problema de vías estrechas lo que limita tremendamente el tráfico. A partir de allí, la situación se complica. Comprenderás que los vehículos se desplazan porque ya se tiene la cita, pero, al no llegar a tiempo se produce un retraso en el movimiento de la mercadería”.

Resultados del objetivo específico N° 3:

Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020. Con respecto a las preguntas 8, 9 10 y 11

“Definitivamente que sí, vemos un poco los números que tenía ENAPU y veamos ahora lo que tiene DP World es astronómicamente distinto, ¿no? En costos

también, no son óptimos, pero sí han ido mejorando, todavía el puerto del Callao tiene una gran deuda de costos logísticos que no son competitivos. Tenemos uno de los puertos más caros del Pacífico. Ya lo éramos antes, pero igual lo seguimos siendo después de probar han bajado un poco los costos, sí, pero no hemos llegado a los niveles esperados”.

En la pregunta, Los costos aplicados, o sea los costos que tiene el transporte de carga, los transportistas de carga para el retiro de los contenedores del puerto son óptimos, han sido óptimos entre los años 2018-2020, el entrevistado mencionó:

“Sí, sí, sí, yo creo que sí. Ahora el tema también acá no pasa por si el transportista cobra mucho o poco. Ahora el tema es del del transporte, está ligado directamente al costo del combustible y porque combustible recordemos, paga impuesto selectivo al consumo y los transportistas en gran medida utilizan el petróleo. Los peajes también que son caros porque te cobran por eje por camión, entonces todas esas variables hacen que los números se muevan. Pero si vemos en comparación en la región, por ahí me podrás decir hoy Andrés, pero en tal país es mucho más barato. Sí pues, pero veamos un poco como tiene su costo de litro de combustible, de galón, de combustible y cuántos subsidios recibe el estado. Entonces ahí yo creo que cae el análisis si quitamos todos esos efectos, todas esas variables que obviamente hace que genere un cambio, una diferenciación.”

“Yo creo que si es eficiente. Podría ser mejor si, pero recordemos también que tenemos un parque automotor que no goza de políticas públicas de renovación de su flota. Quiere decir que seguimos viendo camiones que salen del puerto, del 85, del 86, del 80, del 78, o sea que estamos hablando de camiones de casi 35 o 40 años, inclusive en algunos casos, hay más antiguos. No es que el transportista cobraste en comparación de su par de la región y se está llenando de plata, no, yo conozco muchos transportistas que están al día a día tienen la flota, sí, pero de igual manera que no renuevan su flota, esta flota constantemente tiene problemas de reparación, de importación, de repuestos y eso hace que el efecto multiplicador del precio más bien nunca baje”.

“Y hay un problema latente y también sobre la renovación del parque automotor. El hilo de la madeja para empezar a de desanudar todo ese nudo

logístico que hoy en día hace que los importadores exportadores terminen pagando por contenedor entre 1200-1500 dólares”.

“Sí, correcto, me suele suceder en Herbalife cuando retiro contenedores. A veces como tú dices, esos costos o esos tiempos hacen que no llegue al Despacho anticipado y por ende tenga que pagar gastos de almacenaje sobrecostos por años”.

Entrevistado: Antonio Tenazoa Luna.

Con respecto a la pregunta 1 el entrevistado comentó lo siguiente:

“Ha tenido una significativa mejora, yo podría decir que, en un sesenta por ciento, ha tenido a una significativa mejora, en el sentido de la implementación de los servicios informáticos.

Eso conlleva a la simplificación de trámites a la simplificación de trámites y un ejemplo, antes un despachador de una agencia de aduana tenía que ir a hacer una cola entre veinte a cuarenta personas para tramitar, por ejemplo, un permiso de retiro. Hoy en día eso ya no existe porque desde entonces, desde el 2018. Y más adelante, en el 2019 se ha implementado una plataforma de informática, una plataforma virtual en el cual los agentes de aduana, nosotros, los agentes de aduana, tramitamos los retiros, los reconocimientos físicos, los reconocimientos previos Con lo cual coadyuva la operatividad, agiliza la operatividad y la hace más práctico. Entonces debemos reconocer que, en esa parte de labor, en la parte logística han mejorado significativamente. Y, como me decía un profesor en la Universidad, no necesariamente lo moderno. Lo técnico tecnológico significa un nivel de eficiencia óptimo. Sin embargo, en la medida que iban pasando los el tiempo desde el 2018 a la fecha, estas plataformas, estos sistemas con lo cual cuenta de Word han estado colapsando. Han estado colapsando en el sentido de que, antes, por ejemplo, hasta el 2018 o 2019, tú no necesitabas pedirle a dibujar una cita para retirar un contenedor, una carga, tú simplemente si tenías la necesidad de retirarlos, entrabas a su plataforma, gestionaba su permiso de retiro y los retirabas al día siguiente, pero hoy en día, por ejemplo, debido al colapso de la operatividad que tiene, eso ya no puede hacerse de esa manera. El gran problema que encontramos hoy en día los agentes de aduanas cuando entramos a

generar citas, entramos citas para retiro u otra actividad. A fin y tenemos que esperar que la misma plataforma, el mismo sistema te proporcione una cita. Y no te proporciona la cita, lo hacen cuando ellos tienen la disponibilidad de hacerlo, o sea, puede ser en los días en 3 días o en 4 días. Y eso también es esta deficiencia. También se le hizo saber a la administración aduanera y yo personalmente les he cursado un escrito, he participado en la implementación de la de la versión 7 de importación para el consumo e participado en la versión 6 de la implementación del régimen de depósito aduanero. En la práctica no es así y que están generando costos innecesarios que desfavorecen al importador que desfavorecen al operador interviniente. Costos innecesarios que no tendrían por qué asumirlos y no necesariamente en el momento del retiro de los contenedores, sino también en muchos de los casos, este es muchos de los casos las devoluciones de los contenedores, las devoluciones de los contenedores vacíos.

Se devuelven en vigor. Y, como dice el artículo 1276 del Código Civil, no están actuando ellos de manera diligente, lo cual conlleva a que el usuario asuma sobrecostos que no le corresponden, que no le imputen esos esos esos sobrecostos, no. El artículo 1276 del Código Civil indica que aquí no actúa con la diligencia que le corresponde. El usuario es inimputable a las consecuencias de lo que pueda generarse”.

Con respecto a la pregunta 2:

“La actividad fundamentalmente es la implementación del sistema informático. Eso digamos, yo no le encontraría mayores beneficios. Y en esta parte, porque eso sería mi única respuesta no habría más, porque si seguimos ampliando. Como ya lo mencioné, lamentablemente estas plataformas no te brindan el servicio oportuno o necesario en el cual el usuario requiere, el mayor adelanto vendría a ser las plataformas informáticas que han implementado. Pero la operatividad viene siendo igual que hace diez años. La mejora objetiva no se puede ver en este momento. En este sentido, es la implementación informática de sus plataformas para brindar el servicio de retiros”.

Con respecto a la pregunta 3, contestó:

“En esta pregunta si debo resaltar. Debo reconocer, que sí se ha mejorado significativamente porque los operadores portuarios en general han implementado inteligencia artificial en sus plataformas informáticas mediante el cual se realizan las revisiones documentales. Ya han implementado sus plataformas y esto evidentemente hace que la operatividad logística y sea más fluida, sea más rápido, más consecuente. Entonces, por lo tanto, debo reconocer que el soporte informático que han fabricado, que han diseñado y que han proporcionado a sus clientes, ha mejorado con la implementación de sus plataformas Informáticas que, a su vez, los agentes de aduana y demás operadores tenemos que subir la documentación a sus plataformas para que a través de ella a la red. Y eso es una ventaja considerable, hay que reconocerlo, ¿no? Sí, sí, el operador sube documentación que está conforme te van a dar la conformidad, es la respuesta en ese sentido, es rápida si está todo conforme te van a llevar a aceptar y te van a decir que esperes, pues en el caso de despidos que esperes que te quería puedes generar tus citas.

No decía, es otro tema, pero la revisión documentaria en sí, debemos reconocer que gracias a la implementación informática que han realizado”.

Resultados del objetivo específico N° 1:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 4, el entrevistado respondió:

“Entre el tiempo desde que el buque llega hasta que las mercancías lleguen a un almacén extraportuario, específicamente esa parte del proceso no ha habido diferencia. Todos los buques que llegan a nuestro país no son banderas peruanas, son banderas extranjeras y que el arribo de un buque fue igual en el 2020. En esa parte no ha habido modificación alguna porque los buques llegan, se les asigna un lugar en un muelle y los buques hacen sus descargas de acuerdo a como viene ubicado una determinada mercancía y como es natural y como es lógico, un buque siempre va empezar a descargar con lo que trae primero encima. En la bodega,

eso va a salir al último, entonces en esa parte no ha habido diferencia alguna porque, tal cómo va tan cómo va bajando tu contenedor. Y tan cómo va bajando las unidades de transporte de los almacenes extra portuarios ya están esperando sus contenedores para jalarlos. Así se llama en la práctica, en la práctica operativa para jalar los contenedores a sus determinados almacenes, y este pequeño proceso puede durar, pues 48 horas contados a partir del día siguiente del arribo de la nave, Ahora bien, ha habido un colapso en los puertos por la falta de infraestructura, la falta de una cadena logística en estos puertos ha generado de que los contenedores estén demorando un poco más en arribar a los almacenes extraportuarios”.

Resultados del objetivo específico N° 2:

Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 5:

“Decididamente si ha habido cambios, sobre todo en cuanto al servicio de carga y descarga en los muelles lo que permite que los barcos tarden menos en faenar esta actividad. grúas pórtico tipo Súper Post-Panamax, que movilizan 30 contenedores por hora, pero eso es una parte, hay otros aspectos en los que la modernización no ha llegado. Se requieren más y mejores almacenes, mejores vías y, sobre todo, centrales de oficinas donde converjan todos los operadores marítimos y con ello se genere menos dispersión de trámites”.

Con respecto a la pregunta 6:

“La movilización de las mercancías todavía es un serio problema a nivel de tráfico y de vehículos para efectuar este trabajo, no se tiene una infraestructura vial acorde con el tráfico actual y eso genera un serio retraso, pues, al congestionarse el tráfico se pierde la oportunidad de recoger la mercadería y con ello se pierde la cita tramitada virtualmente”.

Resultados del objetivo específico N° 3:

Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a las preguntas 8, 9 10 y 11

“Al importador le hacen asumir costos innecesarios carentes de sustento, pues el hecho de que el transportista pierda su cita para la carga no son causas imputables a un importador. Sin embargo, como ellos tienen el sartén por el mango, muchas veces el importador tiene que allanarse. Tiene que allanarse a esos sobrecostos innecesarios carentes de sustento para poder devolver su contenido, porque en la práctica uno podría decir, hoy estos te dan cuando se les da la gana, entonces ya genera la duda de que sí lo hacen adrede para tener ingresos arbitrarios. Este una de las finalidades es abaratarla y bajar los costos al importador.

El artículo en la ley de la facilitación de Comercio Exterior los noventa dice que los costos portuarios tienen que ser transparentes y equitativos de una manera objetiva y en el cual el usuario haya incurrido verdaderamente. Entonces, porque a estos operadores les compete. De hecho, que en el tema de los sobrecostos no andan bien, no están transparentando las cosas y están en perjuicio de los operadores de Comercio Exterior. Se le hizo saber a la aduana que donde supuestamente el Despacho Anticipado es uno de los objetivos para abaratar los costos a los importadores, sin embargo, en la práctica no se está cumpliendo eso, son pocos los casos específicos en los cuales de repente tú costo resulten menos, pero a las finales, la diferencia te lo marca el transportista”.

Entrevistado: Juan Francisco Monteverde

Con respecto a la pregunta 1:

“Muy bien en esa pregunta y en varias preguntas voy a plantear dos posiciones ya no por darte ambigüedad sino porque creo que tenemos un panorama normal. Y luego a partir del 2020 tenemos un panorama extraordinario planteado por la pandemia que hemos tenido, pero hablando en términos generales en una situación normal yo creo que ha sido bueno el desempeño y no solamente bueno específicamente en esos años, sino que a nivel macro desde que se dio la concesión del muelle sur a DP World creo que hay una mejora constante. En los procesos y en el desempeño de la cadena logística recordemos que DP World en el año 2018 empezó a digitalizar sus procesos y eso creo que es bueno y creo que

ha ayudado en especial en estos últimos años de la pandemia. Desde mucho antes implementó las grúas pórtico que creo que eso también ha contribuido a la realización de las operaciones en un plazo mucho más breve este lo que significa ahorro en costos no solo para los operadores de Comercio Exterior como somos nosotros sino también para los importadores concretamente que son sus clientes finales, entonces creo que hay una mayor eficiencia con la que había antes. Este y creo que su desempeño es bueno que puede ser mejor puede ser mejor pero no quisiera desmerecer los avances que hemos tenido. Por otra parte, en la pandemia creo que como cualquier empresa se ha visto pues rebasada por la coyuntura ha sido muy difícil mantener el nivel de flujos el nivel de trabajo el nivel de recursos especialmente el recurso humano.

Y creo también que el incremento en el comercio exterior se ha visto afectado a nivel global eh ha sido mayor al crecimiento de la infraestructura no que también puede haber afectado el desempeño. Entonces me gustaría dejar esta posición también entre paréntesis que respecto de la respuesta general e inicial que te he dado”.

Con respecto a la pregunta 2, el entrevistado respondió:

“Sin duda alguna lo 1º ha sido la tecnología el incremento del de la tecnología que ha tenido de DP World va desde las maquinarias que utilizan, hasta la digitalización automatización de sus procesos creo que esos han sido los 3 elementos fundamentales que ha permitido en la mejora de los procesos operativos de DP World y que han beneficiado pues con la atención a las cargas y a los clientes”.

Con respecto a la pregunta 3 el entrevistado comentó:

“Originalmente este procedimiento era totalmente burocrático documentario y presencial y si mal no recuerdo los funcionarios de la del bueno los funcionarios de las agencias de aduana los despachadores de la banda tenían que presentarse a las 3 ventanillas liquidar los pagos presencialmente llevarse la liquidación a una agencia bancaria exclusiva que era la agencia del continental que estaban de DP World. Y esto con la digitalización y con la automatización. En cambio, ya podías mandar documentos virtualmente o iniciar algunos trámites

y digitalmente no inclusive lo vemos también con el tema de la gestión de citas que se digitalizó y esto también ha contribuido mucho en el escenario operativo del del despacho anticipado sobre todo para el retiro creo que no se hubiese logrado si es que no se tenía todo esto esta estructura automática. Y con el tiempo esto ha venido mejorando y acá si la pandemia ha forzado a digitalizar casi al cien por ciento o el cien por ciento de los procesos hoy por hoy ya no es necesario que se acerque el funcionario de la agencia de aduana a realizar los trámites, se realizan de manera digital y se generan todos los permisos y las citas de retiro que se entregan a los transportistas quiénes van a retirar la carga presencialmente, yo creo que entre el 2018 y el 2020 hemos tenido altas y bajas, hay una saturación evidente del puerto y por tanto se retrasa la entrega de los contenedores a los depósitos temporales o a los almacenes de los clientes dependiendo de la modalidad de anticipado que estemos utilizando. Sé que ha habido momentos y creo que puntualmente en el 2018 y 2019 donde ha habido muchísimos contratiempos, ha habido muchísimas demoras, pero creo que se han ido solucionando en el tiempo y creo que en una situación bien no congestión esto quiere decir cuando no llegan los cargueros no cuando no tienen un exceso de carga o temporadas altas de importación y de exportación creo que hay bastante fluidez y estamos hablando ahora de plazos a veces de 23 días que es bastante bueno frente a lo que teníamos en el pasado que se podrían demorar una semana y de repente un poquito más”.

Resultados del objetivo específico N° 1:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 4:

“La eficiencia es visible si comparamos con el escenario anterior nuevamente discúlpame que me extienda de los años 2018 – 2020, pero es que antes no tenía la infraestructura que tiene hoy por hoy de DP World y la implementación de las grúas pórticos la ampliación del puerto de sus zonas de almacenamiento ha permitido que generen eficiencias menores, tiempos de atención, brindar un mejor servicio, recibir naves más grandes. Pero el crecimiento, por ejemplo, de la infraestructura vial es una gran restricción, hoy

por hoy, cuando uno circula por la zona en los tiempos de congestión, las temporadas altas está la vida llena de camiones no y es prácticamente intransitable y muchas veces los retrasos las ineficiencias son los contratiempos se dan, porque pues no hay las suficientes para recibir esa carga vehicular”.

Resultados del objetivo específico N° 2:

Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 5 el entrevistado comentó:

“La infraestructura portuaria es la base de las operaciones portuarias para servir al buque, la carga y los pasajeros que pasan por los puertos.

El desarrollo de las infraestructuras portuarias requiere inversiones intensivas en capital, un largo plazo de entrega y, por lo tanto, una planificación a largo plazo. Esto significa que el diseño de las infraestructuras portuarias debe anticiparse a las necesidades del sector del transporte marítimo, logístico y de transporte. Se trata de una tarea especialmente difícil en un momento en el que el sector del transporte y la logística está inmerso en una profunda transformación, como es el caso actualmente, que afecta tanto a aspectos marítimos como interiores (nuevos combustibles, transporte autónomo y manipulación de carga, logística autoorganizada, nuevos modelos de negocio, etc.). Además, las infraestructuras portuarias también deben anticiparse y adaptarse al desarrollo de nuevas actividades acuáticas (crecimiento azul) y a otros factores externos, como las nuevas condiciones meteorológicas extremas derivadas del cambio climático. Lamentablemente, en el Callao, es muy poco lo que se ha invertido al respecto. Se ha mejorado el trajinado de contenedores con la embarcación, pero se requieren fortalecer otros aspectos de infraestructura que tiene que ver con la ampliación y construcción de nuevos almacenes”.

Con respecto a la pregunta 6 se mencionó:

“Soy consciente de las numerosas medidas adoptadas por las autoridades portuarias para permitir el cambio modal, el transporte ha venido desempeñando un papel predominante en el servicio al interior del puerto. Millones de toneladas

de cargamentos son transportados por vehículos pesados de transporte de mercancías que, debido a la ubicación de los puertos dentro de las conurbaciones, tienen que incorporarse al tráfico urbano. El tráfico de mercancías genera costes externos considerables causados por la congestión, los accidentes, el ruido o las emisiones contaminantes. Este aspecto ha motivado serios inconvenientes en lo que concierne a la movilización de mercancías, motivado principalmente por lo angosto de las vías que reduce el flujo de los vehículos y limita los tiempos para la carga y movilización de las mercaderías”.

Resultados del objetivo específico N° 3:

Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020. Con respecto a las preguntas 8, 9 10 y 11 se mencionó lo siguiente:

“Vemos que el precio de los fletes se incrementa, este se incrementa más con la pandemia, se incrementó aún más cuando este hubo la escasez de contenedores producto del alto nivel de exportaciones que tuvo China durante la pandemia, salieron muchos contenedores de China llenos de carga, principalmente carga relacionada al coronavirus, y llegaron a casi todos los países y la mayoría de países no tienen el nivel productivo de China ni la capacidad de exportación que tiene China, entonces estos contenedores no retornaron a tiempo y se generó una escasez y se disparó el precio de los fletes. Ahora en cuanto a los fletes locales, estos a diferencia de los internacionales creo que vienen bajando con el tiempo y si mal no recuerdo esto se dio desde que se aprobaron las tarifas, las tarifas de transporte de carga y que se publican con cierta frecuencia. No recuerdo cuándo ha sido la última publicación, pero esta lista de precios referenciales de fletes para el transporte de carga, creo que es un sector que viene reduciendo sus márgenes, que está llegando ya al pico de desarrollo. Sí, tuvo un pequeño incremento, creo en la pandemia, pero quisiera verlo como un incremento coyuntural que luego de normalizado han regresado a lo anterior y como siempre, la demanda va buscando una mayor eficiencia, y ellos como ofertantes tienen que ir ajustando sus precios”.

“Cualitativamente si cabe el término, sino más cuantitativamente, no buscar la manera de ampliar, porque lo cierto es que vamos recibiendo y vamos exportando más carga, hubo una caída efectivamente dentro de estos años, pero

creo que, si vemos el número global nuevamente, el comercio exterior siento que crece todos los días, ¿no? Y en las cifras se ve en las estadísticas, se ve. Entonces si no crees en la infraestructura, en la que se soporta este comercio, vamos a tener ineficiencias. Entonces definitivamente el crecimiento de la infraestructura del puerto y el crecimiento de la infraestructura nacional y un buen ejemplo son las vías de acceso al puerto, pero también no hay que dejar de mencionar los depósitos temporales, los depósitos temporales, también experimentan saturación y al no poder recibir ellos la carga del puerto lo que hacen es incrementar el nivel de saturación del del puerto.”

“Este se ha incrementado. Es el primer comentario que, como te digo anualmente y con cierta periodicidad ante ciertas circunstancias, él los costos logísticos se incrementan en lo que refiere a la atención portuaria. En lo que es transporte de carga, creo que se van disminuyendo en lo que es agencia, y no es por victimizarme, pero creo que también este se va disminuyendo y en lo que fletes marítimos internacionales. Se van incrementando, entonces es mixto. Creo que en un contexto global estos costos. Si lo sumamos todo y hacemos un análisis totalizado, creo que estos costos se van reduciendo frente a lo que teníamos en el pasado y si vamos mirando más atrás, la diferencia será mucho más notorio”.

Entrevistado: Kriss Aparicio y Paola Huarachi

Con respecto a la pregunta 1 los entrevistados mencionaron:

“La evaluación aditivo bueno yo lo haría en dos en dos fases no uno es lo que es documentario y uno que es operativo. A nivel o comentarios positivos ha demostrado ser un puerto bastante actualizado por el tema de los trámites virtuales, por ejemplo: Pagos electrónicos. Pero a nivel operativo, el tema ante un anticipado como lo menciona siempre hemos tenido”.

Con respecto a la pregunta 2 mencionaron:

“El problema principal en este caso, es el de la separación de citas ya que para retirar los contenedores una vez todo documentariamente esté correcto el paso siguiente es asociar a la empresa de transporte y poder sacar una cita dentro de su portal. Pero casi en la totalidad de los casos al momento que queremos sacar citas no lo hay para la noche para un horario que de repente a los clientes en

general no les conviene por el orden de trabajo. Por lo general siempre hemos tenido ese problema y la única salida es mandar siempre el correo con copia a todos y esperar una respuesta que te tiene en espera. Pero toda esa gestión es estar detrás de ellos todo el día estar en constante comunicación llamando, o sea prácticamente perdiendo tiempo de horas hombre no de un personal que posiblemente puede estar realizando otras gestiones dentro de la empresa. Pero lo que adolece puerto es lo que te comentaba el tema de la disponibilidad de citas para para los retiros de carga de contenidos.

Sí efectivamente aportando lo que comenta Paolo y sabemos que DP World es una empresa que ha invertido bastante en lo que es tecnología y creo que DP World ha sido uno de los primero que ha traído al Perú esta tecnología virtual a nivel de revisión documentaria, incluso por mucho tiempo ha sido el único, a partir de la pandemia los demás depósitos temporales se han visto en la obligación de implementar este tipo de sistemas, pero antes de ello no veían la necesidad de hacerlo, en esa parte sí es un factor positivo de DP World, la operatividad no te permite cumplir al 100% el tema de los retiro durante las 48 horas, porque no hay citas, tenemos personal q tiene q hacer procesos, porque tenemos que estar por correo casi rogándole a DP World que habilite un slot, incluso hace un par de meses yo mandé un correo de queja a DP World en ese sentido, porque se supone que el despacho anticipado ha sido pensado para poder agilizar este trámite para que el proceso sea más ágil , que el cliente pueda tener su contenedor en menor tiempo y menos recursos económicos, sin embargo, esto no está cumpliendo el objetivo y esto se debe a la falta de operatividad en el puerto que es lo que ellos me respondieron, que estaban copados y no tenían posibilidad para generar más citas, y en este caso el cliente se vio afectado por un problema interno de DP World, no porque el cliente se haya demorado”.

Con respecto a la pregunta 3:

“En cuanto a los agentes marítimos, ha habido algunos que otros cambios, en cuanto a la modernización de sus plataformas. Hay algunos que sí trabajan de forma online, en la cual los procesos de trámite como mencionada Chris es de forma virtual, ganando un poco de tiempo. En cuanto al trámite en general. Pero también había esa gente de cargas que tenías que hacer cola, llegabas a las 8 y salías a las 17:00 o no te atendían ese día por carencia de personal. Pero eso sí,

durante estos años se han mantenido con la misma forma de trabajo, pero a raíz de la pandemia se vieron obligados a asumir nuevos retos e invertir en tecnología, no en el tema de manejar plataformas informáticas para que los trámites sean virtuales. Este proceso ha sido bastante lento, incluso con errores y aciertos. Hasta la fecha, bueno, se viene constantes cambios y actualizaciones que tenemos que estar ahí informando, no contra los agentes marítimos en cuanto a estos cambios, sí, efectivamente, concuerdo con lo que indica Paola y eso también ha sido gradual con el tema”.

Resultados del objetivo específico N° 1:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 4:

“Es bastante moderna, bastante amigable en el tema de tramitar información, las respuestas son rápidas y habrá algún problema, lo canalizamos siempre manteniendo una respuesta durante el día. En el tema de la tecnología o su sistema para retiros, el tema de emitir citas es a través de su plataforma. Lo único el problema con DP era operativo, la obtención de citas, pero su sistema es amigable y moderno.

Me parece que hasta el momento no hemos tenido mayores inconvenientes que si la página se haya colgado o algo así, está habilitada las 24 horas, puede cargar la documentación, se han ido haciendo mejoras, implementaciones a lo largo del tiempo que ahora en realidad es bastante optima, ese portal que se tiene para poder gestionar el tema de la documentación o la facturación, si no te mandaron alguna factura se puede descargar”

Resultados del objetivo específico N° 2:

Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 5:

“Como ya te dijimos, el problema de la infraestructura ha solucionado muchos problemas que se arrastraban desde el 2012. Ahora, a la fecha, la situación ha revertido y eso es bueno, hay una mayor eficiencia con el trasegado de los contenedores lo que reduce el tiempo de permanencia del barco y eso determina una reducción de costos para la compañía naviera”.

Con respecto a la pregunta 6 el entrevistado mencionó lo siguiente:

“Mejoraría el tema de iluminación, seguridad, control y de acceso en sí mismo porque en realidad como lo comentaba el compañero Paolo es una sola cola para todo, para acceso, es una sola cola para APM DP World Callao, para devolver vacíos, entonces ahí es donde se genera la congestión, muchos de los reclamos de los transportistas es que pueden estar congestionados 3 o 4 o 5 horas para poder retirar un contenedor, esto malogra la cadena logística, no puedes retirar y retornar a retirar otro contenedor porque no te da tiempo, si bien ha mejorado un poco pero si bien DP World Callao ha ampliado si hay congestión por 4, 5 o 6 horas más, eso asociado a lo ya comentado, las vías de acceso son bastantes inseguras, incluso la semana pasada el puerto DP World Callao y un depósito temporal hubo un robo de contenedor en la ruta, porque estas vías son muy inseguras”.

Resultados del objetivo específico N° 3:

Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

“La Autoridad Portuaria sufre de una falta de liderazgo consistente, una burocracia subyacente en silos, procesos de planificación de capital mal coordinados, controles de costos insuficientes y una falta de supervisión transparente y efectiva. Hay sobrecostos por todo tipo de aspectos, como, por ejemplo, mayor tiempo de almacenaje, costos del transporte por los des tiempos generados, así como por el pago de peajes, lo que encarece el flete y determina un sobrecosto real. El problema que todo eso encarece los servicios portuarios y genera que seamos uno de los puertos más caros. Eso no es motivar ni incentivar el desarrollo y la competencia; eso es más bien favorecer a los mayores

competidores como es el caso de Chile que ofrece tarifas mucho más ambles que nosotros”.

Entrevista: Roger Mego

Con respecto a la pregunta 1:

“A ver, qué Actividades considero que se ha mejorado, bueno. Primero, tenemos un parque automotor bastante antiguo, eso es lo primero, lo segundo es que las calles por donde transitan, pues estos medios de transporte en algunos lugares son bastante estrechos o hay demasiado tráfico por el tema, por los diferentes horarios. Ahora lo que se ha hecho tanto el año pasado antes del de la pandemia es que ha habido reuniones entre la unidad nacional de transportistas y el Ministerio de transportes y comunicaciones, así como tanto los concesionarios de los puertos para ver si podemos hacer una ruta, no una ruta especial, donde los cambios después puedan trasladarse sin ningún contratiempo.

No, eso sí, ha habido, eso sí, sí te puedo dar fe de ello porque yo he participado en un par de reuniones e inclusive con el Ministerio”.

Con respecto a la pregunta 2:

“Los temas documentarios siempre han sido presenciales, ¿qué significa eso? que yo cuando tengo algún ingreso o alguna salida, si bien es cierto, nosotros como representantes legales no vamos, pero van los despachadores de las agencias de aduana en el tema de importación, no hay ningún problema porque las atenciones muchas veces son de lunes a sábados. Esto difiere en el tema de exportaciones, porque a veces yo puedo hacer ingresar una carga el 24 de diciembre, pudiendo ser a las 11:00 PM o el 28 de julio o el 29 de julio que son feriados. Entonces se necesita aquí una persona. En esos años no del 18 al 20, antes del tema del Covid-19 eran presenciales sí o sí, porque se tiene que hacer una revisión documentaria, por eso, o sea en cuanto al tema documentario en los en los puertos sí o sí tiene que ser presencial. Inclusive ahora por el tema del Covid-19, también en muchos aspectos se está dando así, en muchos aspectos”.

Con respecto a la pregunta 3:

“El trámite documentario presencial que hubo entre los años 2018-2020, retrasaron en cierto modo el beneficio del Despacho Anticipado para el retiro de carga contenerizada de los puertos. El trámite presencial el trámite documentario presencial que se daba en los puertos entre los años 2018-2020, han modificado el beneficio del Despacho anticipado para el retiro de carga contenerizada. ¿No, qué significa esto? Que llega una carga al puerto, se recibe el depósito y del depósito recién una vez que generaban el volante y yo podía hacer la numeración de importación. No en esos tiempos siempre ha sido así. ¿Por qué? Porque si yo hubiese hecho una un Despacho anticipado, no un despacho anticipado, por ejemplo, no va por el camión, mi carga por tiene que ser, por ejemplo, carga rodante o carga sobredimensionada tiene que ser”.

Resultados del objetivo específico N° 1:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Con respecto a la pregunta 4:

“En esa pregunta referente a la infraestructura, entiendo que la infraestructura sigue ampliándose hasta el 2025. Ahora debemos tener presente que cada vez los buques son de mayor eslora, de mayor manga, inclusive de mayor calado, entonces esto da que llegue mayor carga, más contenedores. Al llegar más contenedores necesitamos más medios de transporte, y al tener más medios de transporte en el puerto, lo que ocasiona pues es un tráfico bastante complicado.”.

Resultados del objetivo específico N° 2:

Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto

DP World Callao en el período 2018 – 2020

Con respecto a la pregunta 5 se mencionó:

“La infraestructura se ha modernizado eso es innegable. EL Callao ahora si es un puerto moderno, pero al igual que muchos puertos que han modernizado

sus instalaciones, el nuestro lo ha hecho de forma irregular, es decir, ha solucionado problemas por un lado y ha dejado de atender otros. Es necesario cambiar esa perspectiva”.

Con respecto a la pregunta 6 el entrevistado respondió lo siguiente:

“En ese aspecto te digo que hay muchas complicaciones. En el tema del puerto hay complicaciones, no por una sobrecarga de retiros, no por una sobrecarga de retiros. Ahora debemos tener presente que cada vez los buques son de mayor eslora, de mayor manga, inclusive de mayor calado, entonces esto da que llegue mayor carga, más contenedores. Al llegar más contenedores necesitamos más medios de transporte, y al tener más medios de transporte en el puerto, lo que ocasiona pues es un tráfico bastante complicado. Entonces, las personas que pasan por el Callao siempre se quejan porque hay colas, a veces hay colas de 4 hasta 5 km solo de camiones para poder ingresar al puerto. Es eso, es algo que esperemos que en el futuro también se levante, porque es una pérdida de tiempo, no solamente para el importador y exportador, sino también para el transportista. Esperemos que se levante pronto eso, porque no solamente es para el retiro de contenedores, sino también para el ingreso de contenedores, por que como país también exportamos”.

Resultados del objetivo específico N° 3:

Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

“Si bien es cierto, con el sistema de despacho anticipado no pago almacenaje, pero sí voy a pagar los otros servicios que me brinda el depósito temporal. Ahora en cuanto a los agentes marítimos en el período de inicio 2018 a 2020 hasta marzo era bastante complicado en algunos puntos, por ejemplo, por el tema de horario. Los agentes marítimos trabajan de lunes a viernes, abren a las 09:00AM, cierran a las 17:00. ¿Y qué pasa si mi barco o mi carga, yo tengo los documentos del sábado y la carga llega el lunes? ¿Como yo puedo hacer mi visto bueno? Antes de la pandemia, dentro del 2018 al 2020 era usual, por ejemplo, tener un BL released todo era por medios electrónicos a raíz de la pandemia uno ya puede tener todo en estos vistos buenos de manera digital. Entonces la

pandemia, si bien es cierto, ayudado al tema del comercio exterior. Aunque esa es la parte buena, es la parte buena que ha ayudado al tema de Comercio Exterior, porque se ha hecho que muchas agencias de aduana se le oriente al importador para usar un BL teles relize que es todo electrónico. Pero deberían las agencias marítimas ser más cálidas con los diferentes operadores, son bastante fríos en ese tema, por ejemplo, imagínate, no entregué mi contenedor, tengo que pagar una sobreestadía, y más, no entregué contenedor el sábado, tengo que pagarla sobreestadía, domingo y lunes son 2 días de sobreestadía la agencia marítima me va a decir, sabe que el señor usted tiene que pagar 2 días de sobreestadía y tengo que renovar mi memo y muchas veces eso demora. Porque el puerto va a seguir descargando de manera normal los contenedores del barco. Ellos continúan descargando. ¿Por qué? Porque los barcos ya tienen un itinerario, tienen, como te dije hace un momento, tiene un tiempo estimado de atraque y un tiempo estimado de salida, pero la pregunta es, qué pasa si yo no puedo retirar mi mercancía a tiempo. Mi horario tengo que estar con mi con mi camión y no puedo ingresar al puerto porque está bloqueado porque hay huelga de transportistas”.

5.2 Discusión

Para el presente trabajo de investigación, la discusión de las respuestas dadas por los especialistas en la materia se realizó partiendo de los objetivos, que han sido trasladados al trabajo de investigación en el capítulo anterior de forma objetiva y respetando la metodología de investigación.

En principio, hay que enfatizar que, a lo largo de la historia, el puerto siempre ha representado un lugar de intercambio y encuentro, un vínculo entre la sociedad y los territorios divididos por el mar. La importancia de la realidad portuaria y marítima en las relaciones internacionales de hoy sigue siendo más relevante que nunca en un mundo que se mueve a altísimas velocidades, buscando constantemente nuevos espacios y mercados, para ser conquistados o controlados. A pesar de los avances y las innovaciones tecnológicas en el campo del transporte, el mar sigue siendo un recurso natural, con el que las potencias mundiales deben seguir enfrentándose: el tráfico marítimo es de hecho fundamental para la economía y la seguridad internacional.

Lo que se nota al adentrarse en el mundo real de la logística del transporte en el campo portuario es la gran variedad de aspectos y temáticas en un sector que da la idea

de ser muy amplio, dinámico y en constante evolución, por lo que muchas veces solo dedicándose a tiempo completo puede serlo. logrado. En el caso concreto, en la experiencia adquirida, se adoptó el punto de vista de los entrevistados y esto nos permitió entrar en contacto con figuras en promedio de alto nivel en la gestión de los procesos logísticos desarrollados en la carga y descarga de contenedores, así como todos los demás procedimientos que se desarrollan en el puerto del Callao. En este sentido, un primer aspecto que se ha entendido se refiere a la importancia que las empresas concesionarias de los muelles norte y sur del puerto del Callao vienen realizando. De hecho, el análisis cuidadoso y detallado nos permite construir el panorama a partir del cual nos es posible inferir el logro de los objetivos propuestos.

Objetivo General

Identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020.

Al respecto, del decantamiento efectuado a los entrevistados, se ha podido identificar que los factores operativos que están generando problemas al despacho anticipado de carga contenerizada se ubica en el plano logístico del transporte. Al respecto, tanto el entrevistado 4 y 6 han sido los que más prolijamente han explicado esta problemática, al señalar los sobre costos ocasionados por un sistema que, si bien ha optimizado algunos aspectos hasta hace poco burocratizados, en la práctica, la carencia de una infraestructura vial adecuada y la presencia de un parque automotor demasiado antiguo de transporte terrestre, determinan un sobre costo, así como pérdidas de tiempo, lo que produce mayores pérdidas económicas al importador. Todos los entrevistados coinciden en líneas generales con esta postura, asimismo a través del uso del software ATLAS. Ti 9 se ha podido identificar como recurrente en las categorías examinadas. En consecuencia, el factor logístico se ve afectado en la medida que no se puedan retirar los contenedores del puerto. Esto conlleva que se demuestre la hipótesis principal: “Los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020 fueron, principalmente, en la revisión documentaria, la infraestructura y el tiempo de espera”. En efecto, si bien el factor de la revisión documentaria ya no es tan complejo, por la introducción de modernas tecnologías y trámites virtuales, la presencia / permanencia de una infraestructura vial estrecha genera embotellamiento vehicular lo que determina que los camiones no puedan retirar las mercaderías dentro de los plazos establecidos en las citas asignadas. Esta

pérdida de tiempo se aúna al factor de fletes, ya que a mayor tiempo de espera del camión se eleva el costo del flete.

Con respecto al primer objetivo específico:

Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Si bien es cierto, a decir de los entrevistados, el uso de plataformas digitales y procesos informáticos ha agilizado el engorroso trámite burocrático que existía hasta hace poco tiempo, aún se mantiene un sistema de citas que, como señala el entrevistado Andrés Solano, produce esperas demasiado prolongadas y una pérdida de tiempo innecesaria que genera a su vez, sobre costos, no entendiéndose el por qué el sistema de citas se mantiene pese a las quejas y reclamos generados. Con ello se verifica la primera hipótesis específica: El exceso de tiempo en la revisión documentaria ocasionó demoras en la asignación de citas y el posterior retiro de carga contenerizada en el terminal portuario DP World Callao en el periodo 2018-2020.

En lo concerniente a nuestro segundo objetivo: Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020, se pudo determinar que, efectivamente, a decir de todos los entrevistados, si bien es cierto la infraestructura de carga y descarga de los navíos se ha mejorado por la instalación de modernas grúas tipo Súper Post-Panamax, que movilizan 30 contenedores por hora, lo que ha optimizado la velocidad de carga o descarga de los contenedores, el aspecto de la infraestructura vial es lo más se reclama en la medida que, se carece de un adecuado sistema de vías para soportar un alto flujo de vehículos pesados lo que origina un gran y recurrente congestionamiento lo que encarece igualmente el costo para el importador. De esta forma, se corrobora lo propuesto por la segunda hipótesis específica: La infraestructura de accesos generó demoras en el tránsito del transporte para realizar el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Con respecto a nuestro tercer objetivo específico: Identificar qué actores y uso de recursos generaron mayores sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020, se pudo establecer que tanto los agentes

marítimos como los transportistas son los que generan mayores sobrecostos al retiro de la carga de los container, por lo que urge la necesidad de una reglamentación y una pauta regulatoria de costos que ordene este aspecto. Asimismo, en cuanto a los recursos que generaron mayores sobrecostos, no cabe duda que se trató del transporte, el cual se traduce en mayores costos en la medida que, no sólo involucra los servicios de los camiones dedicados a esa labor, así como al personal, sino también a los peajes que, a decir de los entrevistados, también constituye un factor a ser tomado en consideración en la medida que se paga por eje del vehículo.

En ese sentido, la hipótesis planteada: El sobrecosto del transporte y la participación equivocada de agentes aduaneros y transportistas genera sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

Se presentarán las conclusiones respectivas de acuerdo con el previo análisis, estas tienen como objetivo validar la hipótesis general planteada en un inicio, “Los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020 fueron, principalmente, en la revisión documentaria, la infraestructura y el tiempo de espera”, con base en el objetivo general de esta investigación, el cual es “Identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020”, así como los objetivos específicos.

En general, concluimos que los factores operativos que afectan al despacho anticipado son diversos, sin embargo, se tiene un mayor énfasis en la infraestructura fuera del puerto, es decir, las avenidas aledañas al puerto, otro factor relevante es el tiempo de espera en el puerto de DP World Callao. Con las experiencias comunes de los actores entrevistados se explica esto, en el caso de la infraestructura esta no es la más adecuada puesto que genera un mayor tiempo de espera, siendo este también un factor relevante, en consecuencia, este genera que no se pueda acceder al despacho de retiro anticipado. Según la teoría general de sistemas se puede obtener una relación directa de los factores operativos más relevantes (la revisión documentaria, la infraestructura y el tiempo de espera) como un sistema P el cual esta interactuando con la infraestructura fuera del puerto (avenidas aledañas) Q´ y tiempos de espera como otro sistema Q’’ según señala (Bertalanffy,1989).

Como se menciona en la discusión del capítulo V, el factor de la revisión documentaria ya no es tan complejo, como se mencionó en las entrevistas, en el 2018 se dio la introducción de las modernas tecnologías, en torno a la infraestructura vial se pudo observar que esta al ser estrecha genera embotellamiento vehicular, lo que determina que los camiones no puedan retirar las mercaderías dentro de los plazos establecidos en las citas asignadas.

Por otro lado, el factor COVID-19, que fue detectado a fines del 2019 y que golpearon al país en el 2020, generaron que el terminal portuario DP World Callao, trabaje a un 40% de su capacidad por el riesgo a los contagios, cabe señalar que las

operaciones de comercio exterior en nuestro país no pararon y siguieron funcionando para no dejar desabastecido al país, sin embargo, dentro del presente análisis, se evidenciaron demoras operativas a consecuencia de la mano de obra especializada para la descarga de contenedores del terminal marítimo, en algunos casos, los operadores de las grúas pórtico eran limitados para un muelle tan importante.

1. Objetivo N°1: Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020.

Se concluye que se impulsó la subcategoría de “modernización del puerto” (Ver ANEXO 1), a partir de la pandemia, esto sucedió de manera gradual con la firma de la adenda para iniciar la ampliación del Puerto de DP World Callao, llamado muelle Bicentenario. El puerto pasaría de tener 1.2 millones a 2.0 millones de TEUS anuales en los próximos dos años. Antes del 2020 los agentes aduaneros tenían que acercarse a DP World Callao para realizar los trámites documentarios que exigía el puerto para el retiro de la carga, de este modo, el despachador de aduanas tramitaba el retiro con la DAM, volante y el Bill of Lading con los vistos buenos concluidos, además se realizaban los pagos en un banco que se encontraba al interior del puerto lo que generaba demoras en la obtención de las citas. Durante la pandemia, se digitalizó el procedimiento, enviando los documentos digitalizados a una casilla virtual, para solicitar aprobación del puerto, realizar los pagos por medio de transferencias bancarias y de este luego generar la cita respectiva para el retiro de carga.

Debido a ello, la pandemia generó, de manera casi forzosa, una modernización que debió hacerse efectiva desde hace tiempo. En cuanto a la forma de la cancelación de los derechos aduaneros y aranceles, estos se realizan actualmente de forma virtual, mediante transferencia interbancaria, tomando en cuenta que aún existen trámites que requieren que sean realizados de forma presencial. La implementación de tramites virtuales ha generado que el tiempo de la revisión documentaria para la asignación de citas se realice con rapidez, lo que ha influido considerablemente en la reducción del tiempo de recepción de la carga contenerizada en el puerto de DP World Callao.

En la subcategoría de “seguridad en el puerto” (VER ANEXO 1), se encontró que, si bien se han implementado mayores medidas de seguridad en los últimos años, tales como el ingreso al puerto que es previa identificación y cita con código QR, esta no ha sido optima a las afueras del puerto, ya que de manera recurrente ocurren robos. Esto

sumado a que en la subcategoría “vías de transporte” (VER ANEXO 1), (una de las tres subcategorías de la categoría infraestructura), se encontró que las vías para acceder al puerto se encuentran congestionadas, esto debido a que la entrada para APM terminal, DP World Callao, en general para el puerto del Callao es solo una, y al querer ingresar a el puerto se genera un cuello de botella, además para poder retirar la carga las colas son enormes, esto debido a que los transportistas realizan estas colas desde temprano con la esperanza de ser atendidos antes, olvidándose que la entrada es por citas, todo esto genera que existan demoras, de hasta 6 horas, para la entrada al puerto.

2. Objetivo N°2: Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Se concluye que una de las consecuencias de la mala infraestructura es la subcategoría “Exceso de tiempos para el retiro de carga contenerizada” (VER ANEXO 1), se encontró que existen excesos de hasta 6 horas gracias a las colas para el ingreso a los puertos, como ya se mencionó antes. Además, esto tiene que ver con la subcategoría “procesos logísticos ineficientes” (VER ANEXO 1), ya que al no tener un proceso logístico eficiente no se puede dar el retiro de carga a tiempo, esto es gracias a que DP World Callao muchas veces no se abastece para poder atender citas dentro de las 48 horas, lo cual hace que el tiempo destinado para el retiro de la carga se extienda y no se acceda a este beneficio teniendo el cliente que pagar por este servicio. Según Calderón, J. & Lario, F. (2005), acerca del modelo SCOR para obtener una mejora en la cadena de suministro logístico los cuales competen a los procesos logísticos ineficientes se pueden reducir los excesos de tiempos en colas, así como obstrucciones que existen en el acceso a los puertos que alcanzan las 6 horas y la obtención de citas debido al exceso de estas en un solo rango de horario definido, los cuales no se logran concretar dentro de las 48 horas definidas por el puerto DP World Callao.

3. Objetivo N°3: Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020.

Se concluye que los recursos y actores que generaron mayor sobrecosto en el retiro de la carga contenerizada en el puerto de DP World Callao, fueron diversos, pero los más resaltantes son las subcategorías “procesos de logística ineficientes” y “exceso de tiempos

para el retiro de carga contenerizada” (VER ANEXO 1), esto se ve reflejado en que el puerto del Callao es considerado uno de los puertos con costos logísticos más costosos de la Alianza del Pacífico, según Comex, y si bien ha disminuido todavía se tiene un costo elevado en lo que concierne al almacenamiento, el costo de transporte por las horas que debe esperar el transporte para el retiro de la carga y entrega al destinatario final, las horas hombre que se gastan, ya que en ocasiones es necesario realizar largas colas para el retiro de los contenedores, sumado a esto, tenemos el costo del combustible, en el que los transportistas generalmente usan el petróleo que tiene un costo elevado.

6.2 Recomendaciones

De acuerdo con los resultados obtenidos, con base al análisis teórico como lo mencionado por los expertos en las entrevistas, se escogió realizar las siguientes recomendaciones:

Entes del Estado:

Es importante que los entes gubernamentales como el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), así como la autoridad portuaria nacional (APN) se supervisen de manera más profunda las actividades portuarias, con la finalidad de establecer controles más eficientes para el retiro de carga, esto en principio en función de tiempos de carga y descarga, lo que permitiría que los agentes de aduanas puedan salir en tiempo y forma del puerto del Callao, disminuyendo costos y optimizando procesos..

De igual manera se recomienda mejorar las vías de acceso al puerto, como lo son las avenidas principales como la Av. Manco Cápac, Av. Guardia Chalaca, Av. Argentina, Av. Néstor Gambetta, Av. Enrique Meiggs, Av. Atalaya y Av. Huáscar, ya que la falta de modernización y ampliación de estas genera cuellos de botella, que afectan directamente a la cadena logística y de abastecimiento, así como el proceso operativo de transporte de carga para el retiro de contenedores del puerto, que dificulta que los mismos lleguen en el horario establecido para el retiro del contenedor y de este modo establecer un ambiente logístico más seguro, confiable y de calidad, que sea observado por la región.

Ejecutar en tiempo y forma los proyectos que tiene el estado para la creación de un antepuerto para la correcta distribución de los transportes de carga contenerizada y de este modo esperar turno de retiro de carga y no saturar las principales avenidas.

Agilizar la ampliación del Muelle Sur del puerto del Callao, por parte del estado, ya que de este modo la capacidad de atención será mucho más fluida y el tiempo de espera de los transportistas se considera que sea menor.

Empresarial:

Se recomienda gestionar los retiros de carga contenerizada de manera oportuna y orientada a optimizar procesos de manera oportuna, tales como el envío de documentos necesario para el retiro de la carga en el menor tiempo posible

Asimismo, Se recomienda trabajar en planes estratégicos, como por ejemplo anticipar la documentación necesaria y culminar los procesos, que permitan disminuir los tiempos de espera para el retiro de carga, por ello, recomendamos que se siga fortaleciendo la digitalización de los trámites aduaneros, ya que las citas virtuales han ayudado mucho a la reducción de tiempos de los agentes aduaneros y han sido de gran importancia en el año 2020, año en el que se inició con la pandemia del Coronavirus en el Perú.

Finalmente, se recomienda hacer más dinámica la cadena logística, mejorando las flotas de vehículos para el retiro de carga contenerizada, así como fortalecer los sistemas para el ingreso de documentación digitalizada que viaje hasta la aduana para cumplir con los requisitos para el retiro de carga de los puertos.

A la Academia

Se recomienda que para futuras investigaciones se estudie el impacto económico que generan las demoras en los retiros de carga de los puertos, para informar al lector los posibles sobrecostos que demandaría el retiro de carga contenerizada.

Asimismo, se recomienda investigar más a fondo los procesos administrativos y cuál es su evolución en la era digital para agilizar los tiempos de entrega de documentación a la aduana o a los puertos en general, los cuales facilitarían los procesos de comercio exterior en el Perú.

Finalmente, se recomienda estudiar a los agentes de aduana y sus mejoras en la cadena logística a partir de la era digital, que finalmente terminan siendo un nexo fuerte entre el importador y los puertos para el retiro eficiente de la carga en el menor tiempo y costo posible.

Bibliografía

(s.f.).

Autoridad Portuaria Nacional. (2021). Obtenido de <https://www.apn.gob.pe/>

Barreto Barrera, L. R. (2017). *Prácticas realizadas en control previo*, Sociedad Portuaria de Santa Marta. Colombia.

Calderón Benavides, M. M., & Montoya Palacios, P. E. (2017). Análisis comparativo de los sobrecostos logísticos portuarios en el Puerto del Callao y Buenaventura. Perú.

Dorta González, P. (2013). *Transporte y Logística Internacional*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria .

Española, R. A. (2021). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de <https://dle.rae.es>

Falla Bendezu, K. M. (2017). Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao. Perú.

Martínez Bruna, D. A. (2020). Propuesta de Sistema de Control de Gestión para la empresa portuaria Valparaíso. Chile.

Orozco Alvarado, J. C., & Díaz Pérez, A. A. (2018). ¿Cómo redactar los antecedentes de una investigación cualitativa? *Revista Electrónica de Conocimientos, Saberes y Prácticas*, 1(2), 66-82.

Pérez Bellido, B. (2018). Análisis de los sobrecostos logísticos relacionados a la carga contenedorizada movilizadora vía DP World Callao. Perú.

Reidl-Martínez, L. M. (2012). Marco conceptual en el proceso de investigación. *Investigación en Educación Médica*, 1(3), 146-151.

Rugman, A., & Hodgetts, R. (1997). *Negocios internacionales. Un enfoque de administración estratégica*.

Salama Benazar, R. (2016). Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio : Venezuela, Colombia, Perú y Brasil . España.

SUNAT. (2021). Obtenido de <http://sunat.gob.pe/>

Torres Nicho, B. X. (2017). Factores que benefician la logística portuaria del puerto Callao 2011 – 2016. Perú.

Tovar Mena, T. (2006). Apuntes sobre la regulación de puertos. *Derecho & Sociedad*(26), 70-83.

Villalva Cueva, R. R. (2015). Modelo de gestión del factor de riesgo ergonómico asociado a la manipulación de carga en Operadora Portuaria Navestibas S.A., de la ciudad de Guayaquil. Ecuador.

Anexos

Anexo 1. Matriz de consistencia

| PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN | OBJETIVO | HIPÓTESIS | VARIABLES | CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS | METODOLOGIA |
|--|--|--|---|--|---|
| Problema General | Objetivo General | Hipótesis general | Variabes | Categoría 1: Procesos de retiro de carga contenerizada para despacho anticipado Subcategorías: Infraestructura y cadena logística, Exceso de tiempos en revisión documentaria en la asignación de citas, Sobrecostos y tecnología digital y el uso adecuado de los recursos, reducción de procesos. | Enfoque: cualitativo Alcance de la investigación: Exploratorio Diseño: Teoría fundamentada |
| ¿Cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020? | Identificar cuáles son los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020. | Hi: Los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020 fueron, principalmente, en la revisión documentaria, la infraestructura y el tiempo de espera. | Factores operacionales involucrados en el retiro de carga contenerizada | | |
| Problemas Específicos | Objetivos Específicos | Hipótesis Especificas | | Categoría 2: Exceso de tiempos Subcategorías: Inter operatividad, deficiencia de mejoras, simplificación de trámites. | Población: Agentes de aduanas registrados por la SUNAT - ADUANAS Muestra: Muestreo no probabilístico, particularmente un muestreo por juicio, en donde se eligieron diez agentes de aduanas las cuales ofrecieron sus servicios en el periodo de estudio y aún se encuentran vigentes a la fecha. |
| ¿Cómo afectó el exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 - 2020? | Evaluar las consecuencias del exceso de tiempo en la revisión documentaria en la asignación de citas para la recepción y retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018 – 2020. | El exceso de tiempo en la revisión documentaria ocasionó demoras en la asignación de citas y el posterior retiro de carga contenerizada en el terminal portuario DP World Callao en el periodo 2018-2020. | Beneficio aduanero de despacho anticipado | | |

| | | | |
|--|---|--|---|
| ¿Cómo afectó el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 - 2020? | Evaluar cómo afecta el factor infraestructura en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020. | La infraestructura de accesos generó demoras en el tránsito del transporte para realizar el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020. | Categoría 3: Técnica de recolección de datos: “Entrevista de profundidad” semiestructurada a los actores involucrados. Subcategorías: Vías de transporte, modernización del puerto, seguridad en el puerto. |
| ¿Cómo afectaron los sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020? | Identificar consecuencias de sobrecostos en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020. | Los sobrecostos ocasionan la exigencia de mayores trámites que ralentiza la solicitud de citas y en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 – 2020. | Categoría 4: Sobrecostos Subcategorías: Procesos logística ineficientes, exceso de tiempos para el retiro de carga contenerizada, retención de contenedores |

Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables

| VARIABLE | DEFINICIÓN DE VARIABLE | DEFINICIÓN OPERATIVA | DIMENSIONES | INDICADORES | PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA |
|---|--|---|--|---|---|
| Variable independiente: Factores operacionales involucrados en el retiro de carga contenerizada | Son factores operacionales principales que intervienen en la demora de carga y/o descarga de contenedores, el cual busca fortalecer y mejorar la competitividad del puerto DP World Callao, brindándoles las herramientas necesarias para optimizar dichos factores. | La información se obtendrá mediante entrevistas semiestructuradas a raíz de las dimensiones planteadas. | Procesos de retiro de carga contenerizada para despacho anticipado. Infraestructura | Tiempo en puerto de camiones y esperas (horas) Utilización de las instalaciones | ¿Cómo evaluaría el desempeño de la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué? |
| Variable dependiente: Beneficio aduanero de despacho anticipado | | | Costos Congestión | Promedio de costos con respecto al año anterior Promedio de contenedores retirados en simultaneo | ¿Qué factores debieron optimizarse para considerar la carga con costos eficientes entre los años 2018 y 2020? ¿Considera que el puerto DP World Callao contaba con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería entre los años 2018 y 2020? ¿Qué considera que se ha mejorado? |

Anexo 3. Instrumento de recolección de datos

Guía de entrevista sobre los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el periodo 2018-2020

Fecha: Hora:

Lugar (ciudad y sitio específico):

Entrevistador:

Entrevistado (nombre, edad, género, puesto, dirección, gerencia o departamento):

Introducción

Descripción general del proyecto (propósito, participantes elegidos, motivo por el cual fueron seleccionados, utilización de los datos).

Características de la entrevista

Confidencialidad, duración aproximada. 1 h

Preguntas

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño de la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?
2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?
3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?
4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?
5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?
6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?
7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?
9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?
10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?
11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?
12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Anexo 4. GUÍA DE ATENCIÓN AL USUARIO PARA EL RETIRO O RECEPCIÓN DE

CONTENEDORES



GUÍA DE 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 al 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.

Anexo 5. TARIFARIOS PÚBLICO DP WORLD CALLAO PERIODO 2018 – 2020

AÑO 2020



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) | Eslera 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 a contar desde la recepción de la primera espia de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espia 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 amiban y zarpan en naves que operan en DPW Callao. Incluye máximo 48 horas de uso de área operativa. Los contenedores de transbordo inter-terminales se facturan de acuerdo a la tarifa 2.7.1 (Tarifas se aplican por contenedor y no por ccb) | | | | | | | | |
| 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 - Via 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 ccb 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 Isotankers | 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 Colización | | | Por Colización | | |
| 2.3.3 | Movilización de tapas de bodega - Escollas | 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 perjudica 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, Monitoreo y Servicios a 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 (ITI) | | 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. | | | | | | | | |

| Ítem | Nombre y Descripción del Servicio | Unidad de Medida | Tarifa | | |
|---|--|---|------------------|------------|----------------------------|
| 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/ 150.90 | S/ 27.16 | S/ 178.06 |
| 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. | | | | | |
| 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/ 410.00 | S/ 73.80 | S/ 483.80 |
| 3.2.2 | Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7 | Por Contenedor 40' | S/ 420.00 | S/ 75.60 | S/ 495.60 |
| 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/ 72.00 | S/ 12.96 | S/ 84.96 |
| 3.2.3.2 | Días: 11 – 14 (Tarifa por día o fracción de día) | Por TEU / Día | S/ 72.00 | S/ 12.96 | S/ 84.96 |
| 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 documental, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas, verificación adicional de datos del contenedor, y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 3 al día 7 (periodo 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 periodo día 0-2 es libre de carga (esta incluido en el servicio estándar). El periodo 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 a 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 retro 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/ 300.00 | S/ 54.00 | S/ 354.00 |
| (n12.1) Incluye recepción directa de carga de exportación, revisión documental, referendo de DUJA 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 (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 m ³ /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/ 120.00 | S/ 21.60 | S/ 141.60 |
| 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 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 | \$262.50 | \$47.25 | \$309.75 |
| 4.1.1.1.2 | IMO-DG CLASE 2 | Por TEU | \$152.25 | \$27.41 | \$179.66 |
| 4.1.1.1.3 | IMO-DG CLASE 3 | Por TEU | \$152.25 | \$27.41 | \$179.66 |
| 4.1.1.1.4 | IMO-DG CLASE 4 | Por TEU | \$152.25 | \$27.41 | \$179.66 |
| 4.1.1.1.5 | IMO-DG CLASE 5.1 | Por TEU | \$152.25 | \$27.41 | \$179.66 |
| 4.1.1.1.6 | IMO-DG CLASE 5.2 - sujeto a normas legales y procedimientos | Por TEU | \$262.50 | \$47.25 | \$309.75 |
| 4.1.1.1.7 | IMO-DG CLASE 6.1 | Por TEU | \$152.25 | \$27.41 | \$179.66 |
| 4.1.1.1.8 | IMO-DG CLASE 6.2 - sujeto a normas legales y procedimientos | Por TEU | \$262.50 | \$47.25 | \$309.75 |
| 4.1.1.1.9 | IMO-DG CLASE 7 - sujeto a normas legales y procedimientos | Por TEU | \$262.50 | \$47.25 | \$309.75 |
| 4.1.1.1.10 | IMO-DG CLASE 8 | Por TEU | \$152.25 | \$27.41 | \$179.66 |
| 4.1.1.1.11 | IMO-DG CLASE 9 (n13.2) | Por TEU | \$121.80 | \$21.92 | \$143.72 |
| 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 | \$170.00 | \$30.60 | \$200.60 |
| 4.1.2.2 | Carga 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 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 ítems 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. | | | | | |

| 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 | \$140.00 | \$25.20 | \$165.20 |
| 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 | \$58.00 | \$10.44 | \$68.44 |
| 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 (período 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 | Pasaje 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 | \$205.00 | \$36.90 | \$241.90 |
| 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 | \$25.60 | \$4.61 | \$30.21 |
| 4.3.9 | Auxilio Mecánico a camiones externos operativos. | Por vez | \$70.00 | \$12.60 | \$82.60 |
| 4.3.10 | Re-emisión de cita solicitada no utilizada | Por cita | \$/ 35.00 | \$/ 6.30 | \$/ 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 ambo con precinto faltante - sin perjuicio de los inventarios y trámites 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 estándar a camión convencional, o viceversa -carga estándar. Incluye movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones. Contenedor vacío permanece en terminal, coordinaciones con la línea de 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 | \$15.50 | \$2.79 | \$18.29 |
| 4.5.4 | Servicio Especial Revision Documental DUAS Múltiples (n19.1) | Por Contenedor | \$60.00 | \$9.00 | \$69.00 |
| 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 documental, 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 aloro, o alterna. | | | | | |
| Sección 5 Servicios Especiales (No Regulados) - Incremento en el Nivel de Seguridad | | | | | |
| 5.1 | Incremento en el Nivel de Seguridad (si es declarado por la autoridad por más de 24 Horas) (n20) | | USD (\$): | IGV | Total |
| 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 solo 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 | | | | | |
| 6.1 | Control PBIP Operaciones no Regulares | | USD (\$): | IGV | Total |
| 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 al 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; retro 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– demandan la revisión de documentación y escolta. Además se incluye el control de la escolta de carga sobre dimensionada en flat rack. | | | | | |
| (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/PubPreciosReferenciaDocPublicaciones/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 Diesel según la tabla de OSINERGMIN, RP1 = el precio de referencia base (al 12 Diciembre 2014, PEN 6.46). **Actualizado al 23/01/2020 - Versión 2020-1**



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) | Eslera Total (m) x Horas Ventana | \$0.698 | Exonerado | \$0.698 | | | |
| (n1): Incluye amarrar y desamarrar. La longitud total de la nave a ser confirmada por su 'International Tonnage Certificate'. El uso de amarradero a contar desde la recepción de la primera espia de la nave hacia la bita, hasta el desamarrar de la última espia antes del zarpe. | | | | | | | | |
| 1.2 | Embarque y Descarga | | 20 Pies | | | 40 Pies | | |
| 1.2.1 | Embarque o Descarga de Contenedores Llenos (n2) | Por Contenedor | \$96.51 | \$17.37 | \$113.88 | \$145.02 | \$26.10 | \$171.12 |
| 1.2.2 | Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos (n2) | Por Contenedor | \$52.13 | Exonerado | \$52.13 | \$91.09 | Exonerado | \$91.09 |
| 1.2.3 | Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo (n3) | Por Contenedor Ciclo Completo | \$50.11 | Exonerado | \$50.11 | \$70.70 | Exonerado | \$70.70 |
| (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 arriban y zarpan en naves que operan en DPW Callao. Incluye máximo 48 horas de uso de área operativa. Los contenedores de transbordo inter-terminales se facturan de acuerdo a la tarifa 2.7.1 (Tarifas se aplican por contenedor y no por día). | | | | | | | | |

| Ítem | Nombre y Descripción del Servicio | Unidad de Medida | Tarifa | | | | | |
|---|---|--|---------------------------|-----------|-------------|---------------------------|-----------|----------|
| | | | USD (\$) | IGV | Total | USD (\$) | IGV | Total |
| 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 | \$263.50 | Exonerado | \$263.50 | \$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 (más de 4 entre 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 Calulares | | 20 Pies | | | 40 Pies | | |
| 2.2.1 | Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Calulares (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 Istantanques | 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 Ataque 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 Ataque Garantizada para naves de más de 300 metros de eslora | Por metro de eslora en exceso de 300m, por hora de ataque. | \$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 específica de) 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 período) | 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 período) | 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 períodos o situaciones por cuenta del dueño de la carga. | | | | | | | | |
| 2.7 | Transbordo de Contenedores Inter Terminal (IT) | | 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 | \$50.11 | Exonerado | \$50.11 | \$70.70 | Exonerado | \$70.70 |
| 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 Contenerizada | | | | | | | |
| 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 destriñca 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, reharlo 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 1.2.1.8 & 2.11.7) - Porción Nave (n10) | Por Contenedor | Según convenio | | | | | |
| 2.11.9 | Desestiba - Paquete de servicios regulados y especiales (referencia 1.2.1.8 & 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 ataque según contrato), y se cobrará alternativamente (no adicionalmente) en caso estos servicios no hayan sido facturados por separado. | | | | | | | | |

| Ítem | Nombre y Descripción del Servicio | Unidad de Medida | PEN (S/) | | |
|--|---|------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | IGV | Total | Total |
| Sección 3 | | | | | |
| Servicios Especiales (No Regulados) – Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito Temporal Aduanero | | | | | |
| 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 |

| Ítem | Nombre y Descripción del Servicio | Unidad de Medida | Tarifa | | |
|---|--|---|------------------|------------|--------------|
| 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/ 9.68 | S/ 64.78 |
| (n11) El tiempo libre a contar a partir del fin de la descarga total de la nave. | | | | | |
| 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 documental, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas, verificación adicional de datos del contenedor, 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) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado - SADA, (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal. | | | | | |
| (n11.2) El período día 0-2 es libre de carga (está incluido en el servicio estándar). El período día 3-7 está incluido en el Servicio Especial Depósito Temporal. A partir del día 15 en adelante, aplica la tarifa de Uso de Área Operativa - General. Ítem 3.1.2 al 3.1.5 según corresponda. Los ítems 3.2.3.1 y 3.2.3.2 solo aplican cuando DP World ha sido nominado como Depósito Temporal. No aplica en casos de Despacho Anticipado (SADA) o retro a un Depósito Temporal distrito 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 período 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 documental, 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. | | | | | |
| 3.5 | 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 (\$) | 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 Contenerizada / 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-DG (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 Contenerizada | | | | | | |
| 4.1.3.1 | Embarque y Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Contenerizada - 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 Contenerizada - 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 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 declarado como tal en el CAI, 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 ítems 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. | | | | | | | |

| 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 (período 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 tariffario | 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 | \$1.35.00 | \$1.63.00 | \$1.41.30 | |
| (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 presencia de precintos a la descarga, el número de precintos (máx. 2) al 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 estándar a camión convencional, o viceversa - carga estándar. Incluye movimiento para inspección, montacargas, cuadrillas, inspector, coordinaciones - Contenedor vacío permanece en terminal, coordinaciones con la línea de 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 provisión ante-cámara para inspección de carga refrigerada - sujeto a disponibilidad. | Por Unidad / día | \$155.00 | \$27.90 | \$182.90 | |
| 4.4.11 | Alquiler de bobina (hasta 2 toneladas) | por contenedor | \$85.00 | \$15.30 | \$100.30 | |
| 4.4.999 | Otros servicios no indicados en este tariffario. | 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 documental, 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 documental de embarques con más de 40 DUAS por Conocimiento de Embarque según procedimiento aduanero. A ser facturado 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 transerencia 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 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 solo 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 al 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 viveres 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 flat rack. | | | | | | |
| (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, tóxicos a la salud y al ambiente en un relleno sanitario autorizado. | | | | | | |

| Ítem | Nombre y Descripción del Servicio | Unidad de Medida | Tarifa |
|---|--|------------------|--------|
| (24) | 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. | | |
| (25) | En caso de derrame de contenedor con carga IMO se aplicara 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. | | |
| * 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 adicione 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 presten 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/Pub/PreciosReferencia/Doc/Publicaciones/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 Diesel según la tabla de OSINERGMIN, RP1 = el precio de referencia base (al 12 Diciembre 2014, PEN 6.46). Actualizado al 03/01/2019 - Version 2019 - 1 | | | |

Anexo 6: ENTREVISTAS

Entrevista 1

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Nosotros debemos tener presente que tenemos 2 concesionarios en puerto a DP World y a APM Terminals, nosotros consideramos que DP World maneja la mayor cantidad de carga contenerizada que llega en contenedores. Entonces, normalmente en 60% a 70% de la carga va a llegar a DP World, dentro de los años 2018, prácticamente a 2019, nosotros como agentes de aduana hacíamos, en caso de importaciones, antes que cambie la norma lo que eran despachos excepcionales. Ahora, aduana está exigiendo que los despachos sean anticipados, pero no llenan todo el tema operativo, por ejemplo, si yo hago un despacho anticipado que viene de Chile, el tema operativo me va a ganar, por el tema de tiempo, al momento de hacer un despacho anticipado. Y en cuanto al desempeño en la cadena logística toda la operatividad que hay en DP World es alta ya que al ser una empresa de capital extranjero está dentro del estándar para nosotros.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Los temas documentarios siempre han sido presenciales, ¿qué significa eso? que yo cuando tengo algún ingreso o alguna salida, si bien es cierto, nosotros como representantes legales no vamos, pero van los despachadores de las agencias de aduana en el tema de importación, no hay ningún problema porque las atenciones muchas veces son de lunes a sábados. Esto difiere en el tema de exportaciones, porque a veces yo puedo hacer ingresar una carga el 24 de diciembre, pudiendo ser a las 11:00 PM o el 28 de julio o el 29 de julio que son feriados. Entonces se necesita aquí una persona.

En esos años no del 18 al 20, antes del tema del covid-19 eran presenciales sí o sí, porque se tiene que hacer una revisión documentaria, por eso, o sea en cuanto al tema documentario en los puertos sí o sí tiene que ser presencial.

Inclusive ahora por el tema del covid-19, también en muchos aspectos se está dando así, en muchos aspectos.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

En el tema del despacho anticipado, a ver los despachos anticipados normalmente lo trabajamos en importaciones, en tema de importaciones en el tema del 18 al 20, como te digo, los despachos anticipados no eran exigibles. ¿Qué significa esto? Que llega una carga al puerto, del puerto se iba al depósito y del depósito recién una vez que generaban el volante y yo podía hacer la numeración de importación.

En esos tiempos siempre ha sido así. ¿Por qué? Porque si yo hubiese hecho un Despacho anticipado, por ejemplo, no va por el camión, mi carga tiene que ser, por ejemplo, carga rodante o carga sobredimensionada, tiene que ser así, ¿Por qué? Porque al ser carga especial. Lo mejor es hacer un anticipado vapor a camión, existiendo la obligación de hacer un Despacho anticipado. No en ese extremo, ¿por qué? Porque siempre ha habido complicaciones para el retiro del puerto. Por eso siempre en el tema del puerto hay complicaciones, por una sobre carga de retiros, se tiene ese problema hasta el momento.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

En esa pregunta referente a la infraestructura, entiendo que la infraestructura sigue ampliándose hasta el 2025. Ahora debemos tener presente que cada vez los buques son de mayor eslora, de mayor manga, inclusive de mayor calado, entonces esto da que llegue mayor carga, más contenedores. Al llegar más contenedores necesitamos más medios de transporte, y al tener más medios de transporte en el puerto, lo que ocasiona pues es un tráfico bastante complicado. Entonces las personas que pasan por el Callao siempre se quejan porque hay colas, a veces hay colas de 4 hasta 5 km solo de camiones para poder ingresar al puerto. Es eso, es algo que esperemos que en el futuro también se levante, porque es una pérdida de tiempo, no solamente para el importador y exportador, sino también para el transportista. Esperemos que se levante pronto eso.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría??

A ver las vías para retirar contenedores ¿son adecuadas?, pues la respuesta es no. No, porque no solamente es para el retiro de contenedores, sino también para el ingreso de contenedores, porque consideramos que nosotros somos un país también exportador. Ahora, ¿que se podría hacer?, como te repito en las reuniones que se ha tenido ya el año pasado, el anteaño pasado, ya varios años es que se pueda crear una vía especial para el medio de transporte. Y esta vía especial no tiene que complicar el tránsito urbano, por ejemplo, imagínate no que yo ponga un camión en un cruce, se genera tráfico, el libre tránsito de los buses o de los vehículos menores, imagínate poner un camión en todo un cruce complica todo, ¿no? Entonces sobre este punto debería mejorarse, debería mejorarse, sinceramente, las vías de acceso al cuarto porque solamente tenemos 2 vías de acceso, tanto para APM como para *DP World*, no hay otra.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

A ver, considero que el tema de congestión es que muchos medios de transporte teniendo ya su cita, porque hay que tener presente eso DP World da una cita, te dice, por ejemplo, tú tienes que ingresar tu carga a las 17:00, por ejemplo, pero hay muchos transportistas que están desde, no sé, de las 10:00AM y no pueden ingresar y eso genera un caos porque no deja ingresar al que si tiene su turno. Y eso genera que cosa genera un caos, ¿no? porque no deja ingresar al que sí tiene su turno. Entonces ahí empieza el tema del desorden, ese es un punto. El segundo punto consideró que cuando ingresan a retirar la carga o a dejar el contenedor, pues los trámites dentro del puerto si se demoran como mínimo de 30 minutos, como mínimo, podría demorarse un poco más, sí podría demorarse. ¿Por qué? Porque de repente no tienen los documentos completos, por ejemplo, y eso hace que las personas que vienen atrás con los camiones generen tráfico, genera demoras. Ahí nos falta un poco de orden, mayormente los transportistas, porque son ellos quienes se encuentran en espera. Si uno, si uno no llega con los documentos o se demora en hacer algún trámite o de repente se olvidó la clave para poder ingresar o de repente su cita venció, llego tarde. Entonces, la solución ahí es educar a los transportistas. Y la atención tanto en vigor sea más ágil, tanto para importaciones como exportaciones.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de

despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Ah, sí cuenta con todas las maquinarias necesarias. Ahora en cuanto al tema de la descarga del contenedor del buque a piso, no hay ningún problema porque ellos lo hacen de manera muy ordenada y muy rápido, o sea, ¿dónde es la demora? La demora es cuando se llena estos contenedores o cuando se embarca estos contenedores al medio de transporte, mayormente por el tema de seguridad, porque a veces ha ocurrido que vienen personas no siendo los representantes de la agencia de aduana o no siendo los transportistas, embarcan los contenedores y no sé cómo se llevan, se llevan la carga y hay varios ejemplos de ello, tanto igual que en el tema de exportación. Tú sabes que una vez que los contenedores llegan a la hora prevista en el Q2, que está en el buque, inmediatamente pasa al lugar de embarque para que sea embarcada al buque, porque tú sabes que los buques tienen tanto un tiempo estimado del atraque al muelle como un tiempo estimado de salida, esos tiempos tiene que cumplir el puerto y en ese punto sí. O sea, DP World tiene todo el tema logístico adecuado para ello.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Claro, en el tema de la concesión de los puertos, todos sabemos, pues, que anteriormente estaban dentro de un monopolio público, dirigido por funcionarios del Gobierno. Y estos puertos eran muy costosos, muy costosos y muy lento. Sin embargo, a raíz, pues de la privatización que se ha dado ahora en el tema de competitividad somos más competitivos, inclusive pudiendo nosotros ser un jab aquí, un puerto jab aquí en el Callao. También hay que tener presente que en huacho próximamente va a haber también un puerto en las mismas dimensiones, parece que más grande que el puerto del Callao. Entonces hay que tener presente ellos, todas las todas las inversiones privadas o las concesiones que estén dentro de los estándares, y que los cobros sean según la satisfacción del cliente, porque a veces hay cobros que son muy altos, al cobro, pero el servicio logístico deja bastantes cosas por ajustar, ¿no? En ese punto, sí, entonces las concesiones si han permitido, puedes obtener una carga contenerizada en menor tiempo por el tema logístico, por las máquinas, por tener un personal preparado, capacitado. Las concesiones de los diferentes puertos han sido buenas.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Bueno, en el tema de los costos, en Perú somos el único, aunque un par de países por ahí, que pagamos los mayores gastos logísticos, en temas portuarios. Inclusive ya ha habido varias denuncias ante los organismos que regulan las concesiones de los puertos, ¿Por qué? Porque ha habido, por ejemplo, DP World ha cobrado en exceso a diferentes importadores; o que un importador, por ejemplo, pague cierto monto, no debiendo pagar ese monto. A veces DP World dice, bueno, el error ha sido de usted y nosotros no hacemos devoluciones. Es ese es el tema que también debería ajustarse, ¿no? Y, nosotros esperamos que, en el futuro, pues las tarifas se sinceren. ¿Por qué? Porque a veces estos costos son bastante elevados, sinceramente, y esto pues hace que el importador o el exportador incurra en unos gastos que no estuvo planeado al momento de arribar la carga. Esperamos que próximamente se reduzcan.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Bueno, tenemos 2 respuestas porque en cuanto al servicio de transporte, los retiros que se han hecho durante el 2018 al 2020 son con transportes privados. Por ejemplo, si en tu caso van 5 contenedores al puerto de World, tú podrías contratar los servicios. Por ejemplo, la empresa Titan va con sus camiones y saca tus contenedores, entonces yo te voy a dar un costo de acuerdo a la zona donde va a ir, donde va a ser entregado a los contenedores. Cuando, por ejemplo, DP World da el servicio integral, ellos te dan el servicio de transporte también, porque también hay camiones que pertenecen al grupo de DP Word, entonces ellos te pueden dar toda la cadena, todo servicio integral. Ellos hacen eso sí, ahora en. En cuanto a los costos que da los servicios DP Word no lo tengo dentro de los años 2018-2020, no los tengo al alcance porque nunca he solicitado los servicios de transportes a DP World, sino que nosotros hemos ido con nuestro transporte. En cuanto a los costos del servicio de retiro de contenedores, contenedor de 20 o 40 pies o tanquero, o cualquier tipo de contenedor, ya tiene un costo estandarizado, por ejemplo, si tú vas a una empresa de transporte para retirar un contenedor, ellos te pueden cobrar más menos 5 % que otra empresa de transportes. O sea, ya está estandarizada. En cuanto al tema de costos no hay. El servicio es retirar la carga de que sale de DP World y ser entregado al local del cliente, ¿no? No habría nada malo, no habría ningún inconveniente al momento

de entregar la carga, ojo, hay que tener presente que, si es una carga muy valorada o es una carga muy robable, ya es por cuenta y riesgo del cliente, si ocurre algún siniestro durante el traslado de la mercancía. Siempre avisando al importador, ¿no? los riesgos que pueden ocurrir en el traslado de la carga, eso es muy importante.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Los cambios en cuanto a costos han sido considerables. Ahora todos los que estamos en este mundo debemos tener presente que cuando la carga llega de World, siempre voy a tener una factura en soles y una factura en dólares. Ahora nosotros en temas de Comercio Exterior, manejamos el dólar como moneda prácticamente, ahora, cuando el dólar, sube el tipo de cambio, los costos logísticos del puerto también suben, considerando que cada año también sube la unidad impositiva tributaria acá en Perú. Entonces, hace 5 años se ha elevado, se ha elevado los costos sí o sí, eso lo podemos ver tanto como, por ejemplo, en la unidad impositiva tributaria de hace 5 años o el tipo de cambio que hubo no hace 5 años.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Todas las líneas navieras me parecen que recalán en DP World. Entonces, las frecuencias, eso ya depende en los itinerarios de las naves, depende de cada línea, también depende de cada línea. DP World está dentro de lo eficiente, podría dar la palabra eficiente para la atención de descarga de contenedores de un buque. A excepción, por ejemplo, el año pasado. ¿O ha sido este año? Me parece que este año hubo huelga de transportistas. Ok huelga de transportistas, ¿Qué cosa generó esto? Esto generó bloqueos en el puerto, y género que DP World realice la descarga de contenedores, pero los contenedores ya estaban llenando los lugares disponibles en DP, y esto generó un traslado de cobro al importador. Entonces me he acordado de ello por el tema de la eficiencia de DP World, hubo paro de transportistas, ¿cierto? No se pudo retirar la carga, la carga demoró uno o 2 días, no se pudo y así se anticipado y que yo quisiera retirar mi carga en 48 horas, yo no podía, porque estaba bloqueado las puertas de ingreso a DP World, este sobre costo fue trasladado a los diferentes importadores. Porque el puerto va a seguir descargando de

manera normal los contenedores del barco. Ellos continúan descargando ¿Por qué? Porque los barcos ya tienen un itinerario, tienen, como te dije hace un momento, tiene un tiempo estimado de atraque y un tiempo estimado de salida, pero la pregunta es, qué pasa si yo exportador tengo mi cut off, tiempo que yo debo estar antes del cierre de la nave, tengo que estar con mi camión y no puedo ingresar al puerto porque está bloqueado porque hay huelga de transportistas. O sea, DP World sí está en la capacidad de embarcar ese contenedor al puerto, pero ¿qué pasa si yo no puedo ingresar? yo no puedo ingresar al puerto porque está bloqueado porque hay una huelga de transportistas, voy a tener que Rolear la Nave, generar un nuevo booking y voy a tener que generar un sobre costo al exportador, porque hubo una huelga de transportistas que se ha visto este año, ese es un tema que también debe tenerse presente alguna situación, así como puede ser huelga de transportistas, puede haber un desastre natural, puede haber alguna colisión en el puerto que puede demorar, pues, tanto el ingreso de naves como la descarga o carga de contenedores, la estiba o desestiba también. Es eso, debemos tener presente, no estamos ajenos a cualquier situación imprevista que se pueda presentar en cualquier momento.

Entrevista 2

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Definitivamente a mejorado ya que en el 2018 no tenían la experiencia que tienen ahora además han mejorado en su infraestructura y su trazabilidad desde que desembarca un contenedor hasta que se retira de su almacén.

Considero que las actividades que se han mejorado es el procedimiento en el retiro de los contenedores pues ahora todo es virtual y no tenemos que enviar un despachador para realizar largos turnos para poder obtener un permiso, pues eran muchos pasos en el cual se permia mucho tiempo como ir a pagar las liquidaciones al banco ahora es por web. el otro procedimiento es las citas de los contenedores para poder llevar un mejor control cuando salen los contenedores del puerto pues allí pueden medir cuantos contenedores atienden.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Es bueno ahora todo se ha simplificado y podemos obtener los permisos de retiro en unas horas.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Han mejorado considerablemente pues ahora una nave puede descargar con las grúas porticas en 16 horas

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Sí, porque al tener una buena infraestructura el personal que labora en los turnos establecidos podrá desempeñar su trabajo con rapidez y efectividad.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

considero que la señalización es correcta y tienen orden, pero lo que pueden mejorar son en los tiempos de accesos en las citas pues cuando se acaba el tiempo de tolerancia se anula automáticamente la cita y la unidad ya no puede cargar tiene que salir y lo que pueden hacer es dejar que la unidad ingrese y cobrarnos la anulación de la cita así no se perjudica el cliente y el transporte.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

el problema existe pues no hay un control afuera del almacén por eso la gente hace lo que quiere

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí considero que tiene los servicios necesarios para contenedores ahora para la carga suelta este año han comprado Neptunia que ahora se llama DP World Logistics ya que no tenían desde que empezaron una zona para carga suelta y es raro que un almacén no tenga un área de carga suelta pues APM lo tiene y es un almacén portuario.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

definitivamente al ingresar el DP World ha hecho que su competencia que es APM baje sus costos y el cliente pueda escoger por donde retira sus contenedores. sobre el retiro de los contenedores DP World es mucho más rápido que APM pues tienen sus grúas porticas que hacen posible la entrega en un menor tiempo.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

considero que comenzaron con unos costos buenos para el mercado, pero han ido elevándose con el pasar de los años. creo que deberían evaluar para ajustar sus costos y puedan captar más clientes.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

considero que cuando empezaron fueron los óptimos luego como explique en la pregunta anterior se han ido elevando con el tiempo.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Ha mejorado el servicio, pero el costo ha aumentado no cuesta la descarga igual en el año 2018 que ahora

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Sí, pues, para poder atender otras líneas tendrían que tener mayor infraestructura y personal para operar.

Entrevista 3

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

En la implementación de los servicios informáticos, eso conlleva a la simplificación de trámites. Desde el 2018 DP World ha implementado una plataforma informática en el cual los agentes de aduanas tramitamos los retiros, los reconocimientos físicos, con lo cual agiliza la operatividad y la hace práctica, en la parte logística ha mejorado significativamente; sin embargo, tal como fue avanzando este proceso estos sistemas han estado colapsando, antes no se necesitaba cita y dicha demora días. Disponemos de la mercancía 48 horas después de haber arribado la nave, pero en la práctica no es así y se generan costos innecesarios que desfavorecen al usuario que no se tendrían por qué asumir, esto se da en muchos casos, también en la devolución de contenedores vacíos.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Debo reconocer que sí se ha mejorado significativamente porque los operadores portuarios en general han implementado ya sus plataformas informáticas, mediante el cual se realizan las revisiones documentarias, ya han implementado sus plataformas y esto hace que la operatividad logística sea más fluida, más rápida, más consecuente. Debo reconocer que el soporte informático que han fabricado y diseñado ha mejorado con la implementación de sus plataformas informáticas. Es una ventaja considerable, es hoy en día muy buena.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Básicamente ese trámite no ha habido diferencia con relación a esos años, por una sencilla razón: todos los buques que llegan a nuestro país, no son banderas peruanas, son

banderas extranjeras, y que el arribo de un buque fue igual ha sido igual en todos estos años, no ha habido modificación alguna. Los buques hacen sus descargas de acuerdo a cómo viene colocada una determinada mercancía, un buque siempre va a empezar a descargar con lo que trae encima, lógico, lo de la bodega sale al último. La falta de infraestructura, la falta de cadena logística en estos puertos han generado que los contenedores demoren en arribar porque muchas veces la nave ya terminó su descarga pero hay contenedores que están tirados en el piso del muelle esperando que el carro del almacén extraportuario llegue y lo levante y no llega porque la balanza de los puertos están colapsados, las balanzas son pocas y dan prioridad a contenedores de carga de exportación, entonces se suspende por unas horas las salidas. No ha habido modificación alguna porque siempre se ha dado, aunque la agilidad ha bajado un poco.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

No lo considero porque no es suficiente, reconozco que la SUNAT y la aduanas ha mejorado en cuanto a los procedimientos y facilitación del comercio exterior, pero también lo que ellos han implementado de manera eficiente está contrastando contra la atención de los operadores portuarios, en vez que el importador tenga más rápido su contenedor por las supuestas facilidades, la mayoría de casos resulta que se demora más que un despacho, porque su capacidad logística colapsa. No ha mejorado la infraestructura. En la práctica aún sigue siendo deficiente la atención.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Yo creo que las vías de acceso no son suficientes, no son malas, pero no son suficientes porque la afluencia de contenedores, de unidades de transportes era bastante, y eso evidentemente es un trabajo compartido entre la misma municipalidad donde jurisdicción perteneciente a DP World y él mismo, ellos tienen una sola balanza de acceso, esto vendría de la mano que tengan al menos 3 accesos y que la municipalidad genere alternativas en las calles adyacentes para tener acceso a eso. Tiene que mejorar se en medida que es sector privado al cual pertenece.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La falta de infraestructura, recordemos que DP World, tiene muy poca superficie, entonces, está recibiendo contenedores más allá de su capacidad. DP World solamente está diseñado para recibir una cantidad determinada para recibir contenedores, sin embargo, ellos reciben contenedores bordeando la mayor capacidad que ellos pueden dar, ahí es donde ellos colapsan.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Son más ordenadas, incluso las oficinas de las autoridades cuentan ya con todas las herramientas necesarias informáticas para que ahí tomen decisiones que deban de tomar, han ampliado las zonas de aforo, han puesto más seguras los reconocimientos físicos, hay mayores medidas de seguridad. En ese aspecto sí debo afirmar que sí han mejorado, incluso las cargas a granel tienen una mayor fluidez de atención debido a sus equipos de embudos para decepcionar este tipo de mercancías y los contenedores que llegan son descargados más rápidamente debido a la ampliación de sus plumas. Solamente de la descarga de la nave al patio, no la entrega.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, porque monopolizar esa parte del comercio exterior, dándole solamente a ENAPU que actualmente es APM, indudablemente iba a colapsar aún más, el problema se iba a agrandar más e n el tema de los trámites, el colapso, Incluso vemos que APM colapsa en sus servicios. Si no hubiera DP World Y APM fuera solo, habría un caos tremendo. Solo ha mejorado en rapidez de concesión.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Desde el procedimiento de importación que es la versión 7 de SUNAT, ha establecido que las importaciones eran obligatorias exceptuando algunos casos, unos 8 o 9 casos, ahí es donde ha venido parte del colapso de DP World, desde que Aduanas ha dispuesto la obligatoriedad de coger un despacho anticipado. Cuando un importador quiere devolver un contenedor vacío, y su sobreestadía vence al día siguiente, lo normal es que le devuelvan su contenedor le devuelvan dentro del plazo, si vence su sobreestadía, tiene que devolverlo, pero debido al colapso en su sistema operativo, el transportista o representante no encuentra cita y tienen que correr un día o dos y hacen que corran con costos innecesarios.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Sí lo considero porque incluso son costos que están establecidos por el ministerio de transportes y comunicaciones, son costos que se van cobrando de acuerdo a las zonas. No pueden salir de ese reglamento ya establecido, considero que sí. El Ministerio de Transporte te da una suma de la cual no puedes pasarte de ese costo que te da el MTC, sin embargo, hay transportistas que te cobran menos para conservar clientes y ser más competitivos, No es ilegal cobrar menos, pero sí es ilegal cobrar más de lo que está establecido. El importador tiene la posibilidad de quejarse si le están cobrando más de los costos.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Evalúo de manera positiva, donde el factor informático, creo yo, ha cambiado el sistema de las operaciones de comercio exterior en un 70%. De manera muy positiva evalúo estos cambios en estos 5 años. Ha mejorado mucho con las diversas implementaciones dadas.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Esto va de la mano con la infraestructura que tiene DP World, para recibir la cantidad de líneas navieras de barcos o de naves. No estamos hablando de la capacidad

de la descarga, porque eso sí la va a tener, considero que DP está recibiendo más naves de lo que su capacidad puede llegar. Acordémonos que DP World tiene un área muy limitada y donde está ya no tiene capacidad de ampliación. Entonces, DP World fue creado para servir como un brazo derecho de APM. La frecuencia de naves que recibe DP World hace que colapse su capacidad de gestión para recepcionar naves, está recepcionando más de lo que su capacidad de gestión puede dar. De hecho, que pueden tener los mejores equipos del medio o los equipos más últimos o tecnológicos, pero no sirve de mucho cuando los equipos técnicos no van a trabajar simultáneamente, sino en “orden”, podrán recibir 3 o 4 naves de manera simultánea, pero esa no es la frecuencia que ellos están trabajando.

Entrevista 4

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Hay que verlo desde varias aristas, vamos a analizar primero a nivel de la presencia de DP World en el mercado dentro del escenario de la distribución física internacional y cómo está ante sus similares y ante el resto de operadores. Yo creo que, si lo miramos por ahí, claro. El desempeño de DP World es importante, ha sido el primer operador que empezó con las citas de dinero electrónicas, vale decir aquellos trámites que al inicio eran presenciales y DP World vino colocando la tendencia de llevarlo al proceso virtual, fue el primero que lo hizo. Si lo vemos por ahí, sí es importante; ahora, vamos a darle la otra mirada, ya no del operador de comercio exterior que cuenta con depósito temporal, sino vamos a darle la mirada del puerto, del puerto clave junto con APM. Recuerda que en APU se privatiza y se distribuye entre el muelle norte y el muelle sur. El muelle sur le toca a DP World. Y ambos, junto con APM empiezan a gobernar la parte logística dentro del Callao, ya que eso indicaba su contrato de concesión. Y recordemos que el Callao recibe más del 70% de mercancía que entran o salen del país por este importante puerto. Entonces, viéndolo desde este punto de vista y la responsabilidad que conlleva, yo creo que todavía hay tareas pendientes por avanzar, claro el puerto indica que el tema de infraestructura local no lo ayudan y una serie de factores adicionales, pero creo que tienen ambos. Ahora, si tú me pides una opinión general, sumando todo, colocándolo en la bolsa, las sumas y restas, igual, yo creo que el balance al final de cuentas es positivo a como estaban antes, sí, yo creo que es positivo.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Los agentes portuarios no hacen revisiones documentarias. Recordemos que el agente portuario es el representante de la naviera, la naviera tiene dos representantes, que es como su oficina comercial y su oficina operativa. Su oficina comercial está representada por su agente marítimo, muchas veces se entiende que él es el agente portuario y, discúlpame, su oficina operativa es su agente marítimo, que muchas veces se entiende como el agente portuario, y la oficina comercial de la naviera es el famoso agente general. Este agente portuario o agente marítimo no hace una revisión documentaria, porque es él quien emite los documentos en algunos casos los documentos de transporte, o en otros casos valida la autenticidad del documento de transporte con el famoso visto bueno, Yo creo que entre el 2018 y el 2020, que son las fechas en que tú estás haciendo el análisis el desempeño de estos agentes no ha sido bueno, no de todo, pero de la gran mayoría Por eso es que ellos llegan a la pandemia en debe y lo terminan en debe, Hoy en día están ya migrando en gran medida a la virtualización de sus procesos y sí en cantidad han migrado, pero ha tenido que llegar una pandemia para empezar a hacerlo, para empezar a analizar lo importante que era ya caminar en este sendero de la inteligencia artificial, y que todavía no hemos llegado, porque todavía seguimos en procesos de escaneo y el escanear un documento no es trabajar en digital ,no es trabajar en la nube, en la data, no. Simplemente es meter un documento en una impresora sacarle una copia y ponerlo en la pantalla. Yo creo que todavía eso está en debe, pero por lo menos, ya no se requiere el traslado físico de los auxiliares de despacho que antes eso era el día a día, y afuera de los agentes marítimo o portuarios veías largas colas, inclusive se peleaban por un ticket de atención, que muchas veces llegaba a las 24 o 48 horas. Así de lamentable era.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Yo no creo que sea una barrera, yo creo que tiene una participación importante porque son las oficinas operativas de las navieras que finalmente son empresas no domiciliadas en el Perú. Entonces, al ejercer esa representación como operativa, y muchas veces operativa y comercial, tienen un rol importante en la cadena. Lo que es una barrera es que hasta la fecha no exista un ecosistema en el cual se puedan integrar, vale decir, que

si en una operación, este ecosistema demanda, en una operación de impo o expo, que el agente de carga con el agente marítimo con la agencia de aduana con el depósito temporal y el exportador o el importador tengan algún tipo de correlato operativo, funcional, administrativo, esto lo puedan hacer en una misma plataforma. La famosa interoperatividad, si bien es cierto existen portales que te pueden brindar costos, no llega a ser más allá que ventanas, pero no aplica todavía ese intercambio de procesos en un mismo idioma. Un buen intento hoy en día, es lo que conocemos como el MIO, el Módulo de Intercambio de Información de Logística, para algunos operadores, recién está en proceso, ya se está implementando, está operativo, hay algunas mejoras que hacerle, pero yo creo por ejemplo que ahí los agentes marítimos podrían encontrar en el corto plazo este tipo de ecosistemas del cual te hablo. Y no solo esto parte o pasa en los agentes marítimos, esto era algo natural, lamentablemente natural, dentro del ecosistema, más que ecosistema, porque todavía no existe, del archipiélago logístico que tenemos en el Perú. Uno ve un poco de realidades comparados, si te das cuenta que hay procesos que los haces desde tu smartphone o de tu iPhone, y hoy en día todavía tenemos que mandar correos, todavía tenemos que esperar validaciones, cuando eso ya lo podría hacer el sistema sin ningún problema.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Sí, porque al tener una buena infraestructura el personal que labora en los turnos establecidos podrá desempeñar su trabajo con rapidez y efectividad.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Sí, claro, tiene mucho que ver la agilización de procesos. Recordemos también que Perú está dentro del marco del acuerdo internacional de facilitación de procesos del comercio exterior, que está dentro del marco de la OMC, Perú está obligado a hacerlo por un tema de tratados internacionales, de convenios marco, pero este procesos es un proceso de cascada a nivel operativo llevándolo a la práctica, porque si la naviera trabaja a través de sus representantes con estas plataformas, los que consumen los procesos operativos de

la naviera: llámese agente marítimo, llámese depósito temporal, llámese agente de carga, llámese agente de aduana, van a estar obligados a conectarse a esa ola de interoperabilidad de la misma forma, y ellos, nuevamente aplicando el fenómeno de la cascada van a llevar a que el resto de operadores que consumen también estos procesos, se interconectan, por eso es muy importante esta piedra angular que está tratando de liderar MINCETUR a través del MIO, que son estas plataformas que podemos encontrar en el portal de la ventanilla única de comercio exterior. En su módulo de portal logístico ya empezamos a ver estas iniciativas que adquieren fuerza precisamente por el incremento de carga que está llegando, que está saliendo año tras año, eso lo podemos ver en los resultados de las balanzas comerciales anuales, y los operarios que vamos teniendo. Tenemos un fenómeno pandémico que ha generado una contracción, pero si quitamos a la pandemia del análisis y vemos un poco el recorrido desde el 2010 o 2012 hasta el 2019, que fue el último año que teníamos esta normalidad operativa, nos vamos a dar cuenta que la cantidad de despacho se ha incrementado, por lo tanto, esta cadena de procesos también tienden a incrementarse, si el día sigue teniendo las mismas 24h que siempre ha tenido, si la capacidad de atención de estos agentes marítimos, portuarios, depósitos temporales sigue siendo la misma, entonces qué es lo que ha cambiado para seguir atendiendo y para seguir mostrando esos ratios de eficiencia en desaduanaje. Por eso que también el impulso al despacho anticipado cobra mucho sentido, cobra mucha coherencia ya que el incremento demanda que estos procesos empiezan a dominar lo que antes era inusual, se convierta en usual, por eso vemos que las leyes acompañan eso, porque todo tiene un sentido. El último cambio normativo que hizo obligatorio el despacho anticipado nos lleva a entender cómo hay una necesidad a nivel de política pública de no perder el paso en la agilización de los procesos, Sumado a la normativa de documentos, sumado a las plataformas comerciales, sumado ya este cambio tecnológico, obligado por la pandemia, porque yo creo que el sector privado a nivel de operadores logísticos no estuvo a la altura del mercado del comercio exterior en el Perú, de alguna manera quien sí lo estuvo fue el sector público, porque la aduana sí estaba preparada para soportar estos problemas, hay cosa que mejorar pero en general el comercio exterior no paró. Entonces, por ahí el análisis es más enriquecedor.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Recordemos que tenemos un proyecto que quedó estancado en Proinversión, que yo espero que el siguiente gobierno lo retome, que era la zona de actividades logísticas del Callao en al cual se había logrado la importante transferencia de 39 hectáreas de la base del Callao para hacer y realizar obras de infraestructura portuarias donde el puerto iba a crecer, la zona de despacho y descarga de contenedores, un área para la carga anticipada de pequeñas cargas desconsolidadas, que hoy en día no se pueden hacer en el mismo puerto. Entonces, definitivamente, tú lo miras desde el mapa, qué vamos a hacer si tenemos una avenida Manco Cápac tremendamente ruborizada, que hoy por hoy, ya los autos particulares no transitan por ahí, recién han pensado en hacer eso, tenemos una avenida Gambeta, donde ya la congestión es gigantesca o vemos, por ejemplo, que para ir al cine, el contenedor tiene que salir del recinto y volver a entrar y volver a salir, qué es lo que toca para hacerlo más eficiente teniendo lo que tenemos hoy en día: Generar un corredor logístico y sobre todo apoyarse, también, en el estímulo de los olvidados, pero muy importante es puertos secos reales en Ate, en SJL, en Chosica o Ancón o Lurín, pero reales, que te permita desfogar la mayor cantidad de mercancías y dejar de concentrarlo en el Callao, ahí hay mucho trabajo que hacer. Pero, nuevamente, si lo empezamos a hacer como archipiélago, viendo solo una islita, y lo que yo me encargo es de hacer solo esta parte de acá y me olvido del resto, genial, pero lo que yo estoy haciendo es buscar problema más allá cito, lo que yo tengo que ver es hacerlo, pero cuáles van a ser los efectos que van a generar. el efecto mariposa. Entonces, qué está pasando alrededor, qué es lo que estoy cambiando si esto va a ser así, entonces, lo intervenir a través de una política pública integral. Donde todos los actores tienen que ver MINCETUR, Aduana, MTC. Proinversión, la base naval, el gobierno regional, el estado central, entonces, Lima Metropolitana, qué es lo que podemos hacer. Todos los días se ve como pasan los vagones de minerales que utilizan las vías del tren, nos preguntamos por qué no podemos usar algunas vías del tren, o colocarlas para hacer un desfogue directo desde algunos depósitos temporales hasta el puerto, se puede no se puede, hay un montón de cosas por hacer, el tema es la voluntad política.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Entre esos años lo que ha mejorado es la atención, la agilidad, tener buenos equipos, las grúas pórtico que trajeron básicas elementales tanto es así que MCC en ese tiempo estuvo bajando sus contenedores en DP, y de DP hacían una atracción interna a APM, un poco para ver la magnitud. Y recordemos que APM maneja toda la parte de minerales, por eso es que la especialización de DP en el tema de carga contenerizada ha sido importante. La concesión no tiene restricción, pero la especialización del mercado pues en un fenómeno natural, propio de cualquier ecosistema, y las empresas no son una excepción. DP se ha especializado en la carga de contenedores, y por eso, lo que ha mejorado es precisamente, el procesamiento de estos contenedores, de este full containers, de estas cajas metálicas y la cantidad de contenedores que ellos lo miden en TU. El TU es una medida internacional. La cantidad de TU que procesan cada año, va aumentando. Por ahí vamos viendo la importante inversión, qué es lo que faltaría: Traer algo pórtico, pero la cosa es dónde lo posicionan. El cambio operacional del trabajo con cintas es realmente importante, ya que te permite descongestionar las horas pico al día y ha llevado a que la importación se procese de día y la exportación de noche. Esa estrategia permite cubrir mayor cantidad de contenedores por día.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Definitivamente, vemos un poco los números que tenía en APU y vemos lo que tiene DP World y es astronómicamente distinto, en costos también.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

No óptimo, pero sí han ido mejorando, el puerto de Callao tiene una gran deuda de costos logísticos que no son competitivos, tenemos uno de los puertos más caros del pacífico, ya lo éramos ante de DP World, lo seguimos siendo después de, han bajado un poco los costos, pero no hemos llegado a los niveles esperados.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Sí, yo creo que sí, ahora el tema acá no pasa por si el transportista cobra mucho o poco, el tema del transporte está ligado directamente al costo del combustible, porque el combustible paga impuesto selectivo al consumo y los transportistas en su gran medida utilizan el petróleo, siento el petróleo un commodity internacional, están muy afectados a ello. Los peajes también que son caros, porque te cobran por eje. por camión, todas esas variables hacen que los números se mueven, si vemos en comparación a la región, sí, pero veamos cómo tienen su costo de litro de combustible, de galón de combustible y cuánto subsidio recibe del estado, entonces ahí está el análisis. Si quitamos todas estas variables que hace que genere un cambio, una diferenciación, yo creo que sí es eficiente, sí, pero recordemos que tenemos un parque automotor que no goza de políticas públicas de renovación de su flota, quiere decir que seguimos viendo de camiones que salen del puerto, del 85, del 86, del 80, del 78, de casi 35/40 años en algunos casos. Hay que enfocarlo de varias formas, no es que el transportista cobra bastante en comparación de su par de la región y se está llenando de plata, no. Yo conozco muchos transportistas que están al día a día, tienen la flota, pero de igual manera que no renuevan su flota, esta flota constantemente tienen problemas de reparación de importación de repuestos, y eso hace que el efecto multiplicador del precio más bien nunca baje, y ahí hay un problema latente sobre la renovación del parque automotor.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Yo creo que siguen siendo los mismos, porque ha habido una mejora significativa, no obstante, en donde sí ha cambiado es que ya no están tan ocultos como antes, hay más herramientas para que el usuario final pueda hacer una trazabilidad de sus costos. Te invito a revisar el portal del MISLO, este módulo de información la BULCE y revisar la ley 300809, ahí encuentran sus tarifas de ellos. Ayuda al usuario a empoderarse pues hace que se cuestione respecto a los cobros. Identificar al agente y sus cobros de los conceptos. Un usuario sin acceso a la información, un usuario que pagaba los platos rotos de la ineficiencia logística.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Sí y no, cuando DP está concesionado hacen un dragado más grande para que entren naves grandes, pero al hacer este ingreso de naves grandes, el dragado ya no permitía que otras naves con características distintas ya no ingresen. Esto generaba picos de congestión altos, pero también de baja congestión, en el modelo de negocio de DP World esto era lo que funcionaba para ellos. Yo creo que no hemos desarrollado con eficiencia el proceso de cabotaje interno y modernización de los puertos de regiones y otros más, nos van a permitir descongestionar todo lo que se está centralizando en el puerto del Callao. Cada vez que hay tiempos puertos quien pierde dinero es el ente concesionado que es DP, y las empresas no están hechas para perder dinero, lo recuperará por otro lado, lo importante es que tenga una sostenibilidad, sienten que el gobierno a través de sus representantes logísticos no ha sabido completar correctamente la fase del contrato marco sobre el cual había esta ola de inversiones para mejorar la competitividad logística a nivel nacional.

Entrevista 5

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

En esa pregunta y en varias preguntas voy a plantear dos posiciones, no por darte ambigüedad sino porque creo que tenemos un panorama normal. Y luego a partir del 2020 tenemos un panorama extraordinario planteado por la pandemia que hemos tenido, pero hablando en términos generales en una situación normal yo creo que ha sido bueno el desempeño y no solamente bueno específicamente en esos años, sino que a nivel macro desde que se dio la concesión del muelle sur a DP WORLD creo que hay una mejora constante. En los procesos y en el desempeño de la cadena logística, recordemos que DP World en el año 2018, si mal no recuerdo, empezó a digitalizar sus procesos y eso creo que es bueno y creo que ha ayudado en especial en estos últimos años de la pandemia. Desde mucho antes implementó las grúas pórtico que creo que eso también ha contribuido a la realización de las operaciones en un plazo mucho más breve, este lo que significa ahorro en costos no solo para los operadores de Comercio Exterior como somos nosotros sino también para los importadores concretamente que son sus clientes finales no entonces creo que hay una mayor eficiencia con la que había antes. Creo que su desempeño es bueno que puede ser mejor puede ser mejor pero no quisiera desmerecer los avances que hemos tenido. Por otra parte, en la pandemia creo que como cualquier

empresa se ha visto rebasada por la coyuntura, ha sido muy difícil mantener el nivel de trabajo, el nivel de recursos, especialmente, el recurso humano Activo durante este tiempo que ya son años. Y creo también que el incremento en el comercio exterior se ha visto a nivel global y ha sido mayor al crecimiento de la infraestructura, que también puede haber afectado el desempeño. Entonces, me gustaría dejar esta posición también entre paréntesis que respecto de la respuesta general e inicial que te he dado.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Originalmente este procedimiento era totalmente burocrático documentario y presencial, si mal no recuerdo los despachadores de aduanas tenían que presentarse a las 3 ventanillas a liquidar los pagos presencialmente, llevarse la liquidación a una agencia bancaria exclusiva que era la agencia del continental que estaban en DP World. Y esto con la digitalización y con la automatización cambió, ya podías mandar documentos virtualmente o iniciar algunos trámites digitalmente, inclusive lo vemos también con el tema de la gestión de citas que se digitalizó y esto también ha contribuido mucho en el escenario operativo del despacho anticipado sobre todo para el retiro, creo que no se hubiese logrado si es que no se tenía todo esto, esta estructura automática. Y con el tiempo esto ha venido mejorando y acá si la pandemia ha beneficiado ya que ha forzado a digitalizar casi al 100 por ciento o el 100 por ciento de los procesos, hoy por hoy ya no es necesario que se acerque el funcionario de la agencia de aduana a realizar los trámites, estos se realizan de manera digital y se generan todos los permisos y las citas de retiro que se entregan a los transportistas quiénes van a retirar la carga presencialmente.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Yo creo que entre el 2018 y el 2020 hemos tenido altas y bajas. Hay una saturación evidente de puerto y por tanto se retrasa la entrega de los contenedores a los depósitos temporales, o a los almacenes de los clientes, dependiendo de la modalidad de anticipado que estemos utilizando, de llegada depósito temporal o descarga directa entonces, han habido momentos y creo que puntualmente en el 2018 y 2019 donde han habido muchísimos contratiempos, muchísimas demoras, pero creo que se han ido solucionando

en el tiempo y creo que en una situación de congestión, esto quiere decir cuando no llegan los cargueros, cuando no tienen un exceso de carga o temporadas altas de importación y de exportación creo que hay bastante fluidez. Estamos hablando ahora de plazos, a veces de 2 o 3 días que es bastante bueno frente a lo que teníamos en el pasado que se podrían demorar una semana y de repente un poquito más, me refiero a antes de DP World, pero del 2018 al 2020 mantenemos estos tiempos de atención y creo que se debe a dos factores, nuevamente al incremento del comercio exterior, entiendo que el comercio exterior crece más rápidamente que la infraestructura. Y, por otra parte, la implementación de la infraestructura no me refiero solamente a la infraestructura de DP World sino a la infraestructura nacional, en cuanto a transportistas disponibles en cuanto a vías para el tránsito y en cuanto a la capacidad de recepción que tienen los almacenes de los clientes son los depósitos temporales.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La eficiencia es visible, si comparamos con el escenario anterior, nuevamente discúlpame que me extienda de los años 2018 2020, pero es que antes no tenía la infraestructura que tiene hoy por hoy DP World, la implementación de las grúas pórticos, la ampliación del puerto de sus zonas de almacenamiento ha permitido que generen eficiencias mejores, tiempos de atención, brindar un mejor servicio, recibir naves más grandes, Pero el crecimiento, por ejemplo, de la infraestructura vial que no depende tanto de DP World, es una gran restricción. Hoy por hoy, cuando uno circula por la zona en los tiempos de congestión, las temporadas altas está la vía llena de camiones y es prácticamente intransitable y muchas veces los retrasos las ineficiencias son los contratiempos se dan, porque pues no hay las suficientes para recibir esa carga vehicular en el puerto y esto es un problema de APM y DP World, discúlpame que me extienda a APM que no es parte de la investigación, pero creo que estos factores tienen que ver lógicamente, con la eficiencia que tiene DP World. Un aspecto también que hay que considerar en cuanto a infraestructura y ya no me voy a referir a la obra civil, digamos, o a la maquinaria que pueden tener dentro del puerto es también el tema de la digitalización, creo que han hecho muy bien y ha incrementado la eficiencia en los procesos automatizados y el uso de las computadoras y la tecnología, pero creo que también falta

completar esa brecha de adaptación de que el personal que utiliza estos medios, pues los utilice bien, por ejemplo, hay cambio de turno en Word y entró un turno y el otro no hay fluidez y se pierde a veces la información ahí en el medio y con un poco de demora en la cola se pierden las citas, ¿no? , Y no hay nadie que pueda decidir por encima de lo que manda el procedimiento que está en la computadora, medianoche es medianoche y se reseteó el día, pero no entiende que por factores externos puede haber un cliente que ha llegado con la debida anticipación, pues si no ha podido entrar porque hay una congestión en los puertos que no permite circular en la zona, entonces castigan al cliente o castigan al operador de Comercio Exterior, al transportista, el agente les dice has perdido la cita y por tanto tienes que generar una cita. Yo creo que el agente que está detrás de esta digitalización de estos procedimientos automatizados debería decir, pues es comprensible. Por las circunstancias, hay un tráfico que no permite avanzar, que no permite circular o porque nos hemos demorado un poco en hacer el cambio de trabajador en este momento, vamos a ser flexibles y vamos a decirle a la computadora, generó una excepción y que ingresé porque el perjuicio creo que en económico y en tiempos de atención y en malestar comercial son mucho más grandes.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Yo creo que no, creo que necesitamos una ampliación de vías. De hecho, este es un reclamo que entiendo tiene DP World, más de alguna vez me lo han comentado que las autoridades nacionales no han ampliado las vías. Las necesidades del comercio, como ya te he comentado antes, creo que el comercio crece mucho más rápido de lo que ha crecido en infraestructura. Y creo también que el puerto está en una zona un poco limitada, no muy lejos tienes viviendas, este no tienes mucho espacio donde crecer, creo que queda solamente un terreno de 10.000 m que si no me equivoco está ahí al lado de APM, hacia el norte de APM. Entonces DP World está abarcando todo el espacio, creo que materialmente puede ocupar. Y, pues si quisiera desarrollar sea un proyecto de otro puerto, lamentablemente no va a poder ser en esa zona, no sé si lamentablemente, pero al menos ahí no va a poder ser y nos va a obligar a tener un puerto en otra locación que esto. Podría ser beneficioso, por una parte, pero, por otra parte, tenemos atomizado los puertos de ingreso a nuestro país o el Callao entonces. Creo que las vías no son las suficientes en

este momento. Creo que el espacio físico tampoco lo es, no, entonces vamos a tener que ir a medidas un poco más extremas, como ha sucedido con el aeropuerto, que es de repente expropiar a las viviendas cercanas para que puedan ampliar las vías, vamos a tener que buscar otro puerto, no está ahí pendiente del proyecto de Chancay, Chancay Ports, aunque sí no me equivoco lo tiene coco, pero veamos también cuáles son los costos logísticos de traer mercadería de Chancay a la metrópolis, a Lima metropolitana, a diferencia de tenerlo Callao a Lima metropolitana que estamos a un paso.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Yo creo que ha sido el incremento del comercio exterior, la economía crece muy rápido y estos años han sido 2 años de crecimiento a nivel global. Principalmente, creo que el incremento de las relaciones comerciales y los TLC es, porque son por supuesto, anteriores a los años de estudio, pero que van teniendo un impacto en el tiempo, y creo que es un efecto global. Creo que no somos los únicos que hemos pasado por esa situación, pero creo también que ha sido la pobre infraestructura que tenemos. Y no estoy refiriéndome de repente a DP World, sino refiriéndome también a la infraestructura nacional que tenemos, no permite que tengamos fluidez en los despachos, no se han dado las normas y creo que la política es de facilitación del comercio. Este los TLC es apuntan a la facilitación del comercio, creo que la concesión de los puertos busca también la facilitación y el crecimiento de la infraestructura portuaria, pero creo que ha habido algunos elementos que nos han acompañado, pues esta política y es lo que no nos ha permitido crecer o mantener la fluidez en el comercio exterior. Entonces definitivamente la causa ha sido el crecimiento del comercio exterior y que nosotros no hemos tenido la infraestructura, infraestructura a nivel nacional para recibir toda esta demanda y lo he vivido de primera mano y creo que tú también cuando vienen, por ejemplo, embarcaciones muy grandes a descargar al Callao o bien en los operativos de materias primas o los puertos se saturan y tenemos colas, como hemos visto de hasta 13 horas.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Creo que no cuenta con todos los servicios que se requiere para la descarga de la mercadería. Recordemos que tanto DP World como APM están limitados a despachos contenerizados, ellos no pueden ver algo que no sea carga suelta. Se entiende y ya que también es parte de la respuesta, ellos no tienen una zona de almacenamiento para desconsolidar cargas. Estas son unas de las limitaciones físicas que tienen ambos. Se ve mucho en el caso de los despachos anticipados, por qué los pequeños importadores son los que se ven perjudicados, están obligados a llevar su carga a un depósito temporal y asumir el sobrecoste que es la tracción y traslado del cuerpo al depósito temporal a esperar el tiempo de que eso ocurra. ¿Ocurran que estamos hablando de 2, 3 días aproximadamente, ¿no?, eso se traduce en el en sobrecostos. Entonces, creo que si queremos brindar todos los servicios de Comercio Exterior debemos de tener in situ en el puerto la capacidad de desconsolidar cargas, ampliar zonas de almacenamiento y por qué no hablando desde la perspectiva teórica, ampliar el Puerto. Lamentablemente en la práctica creo que es bastante difícil por porque el espacio es uno y no tiene mucho más a donde crecer en el lugar donde están.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, considero que ha permitido obtener en un menor tiempo la carga, definitivamente. En cuanto a los costos, entre el 2018 y el 2020. Si la memoria no me falla, se han incrementado y creo que anualmente el puerto va incrementando sus tarifas, incluso durante la pandemia. Por las restricciones que existieron, las limitaciones y las dificultades también incrementaron sus costos. Salió en las noticias, creo que en el mes de mayo del año pasado que los sobrecostos eran más de 700.000.000 solamente en sobreestadias de contenedores, ahí hay que agregar el uso de área, ahí hay que agregar también el sobretiempos que debe haber pagado las embarcaciones que han tenido que esperar no ahí este nuestro negocio en nuestro rubro es básicamente de tiempo si el tiempo es dinero. Por un lado, creo que, si hay un menor tiempo de atención, creo que el menor tiempo se debe a la concesión y las cosas que han hecho después de que se dio la concesión a DP World del muelle sur, pero creo que también el costo ha ido incrementando paulatinamente. Este por diversas circunstancias, no, no solamente

política, sino por porque hemos tenido una pandemia porque hemos tenido restricciones también.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Esa es una buena pregunta, es una valoración subjetiva. Creo que no han sido óptimos y creo que no han sido óptimos porque se han generado demasiados sobrecostos, ya sea porque existió una circunstancia anterior especial. No han sido óptimos los costos entre 2018-2020. Creo que los sobrecostos han sido por encima de lo que debieron ser y estuvieron por debajo o bueno, los servicios que prestaron estuvieron por debajo de lo que se está pagando en costos y en sobrecostos.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Este quisiera hablar de 2 transportes. Primero, el transporte internacional también se viene incrementando paulatinamente, si bien es cierto, hay temporadas altas y temporadas bajas. Si analizamos el desempeño entre los años 2018-2020 en cuanto a precios de los contratos de fletamento de los fletes vemos que el precio de los fletes se incrementa, este se incrementa más con la pandemia, se incrementó aún más cuando este hubo la escasez de contenedores producto del alto nivel de exportaciones que tuvo China durante la pandemia, salieron muchos contenedores de China llenos de carga, principalmente carga relacionada al coronavirus, y llegaron a casi todos los países y la mayoría de países no tienen el nivel productivo de China ni la capacidad de exportación que tiene China, entonces estos contenedores no retornaron a tiempo y se generó una escasez y se disparó el precio de los fletes. Ahora en cuanto a los fletes locales, estos a diferencia de los internacionales creo que vienen bajando con el tiempo y si mal no recuerdo esto se dio desde que se aprobaron las tarifas, las tarifas de transporte de carga y que se publican con cierta frecuencia. No recuerdo cuándo ha sido la última publicación, pero esta lista de precios referenciales de fletes para el transporte de carga, creo que es un sector que viene reduciendo sus márgenes, que está llegando ya al pico de desarrollo. Sí, tuvo un pequeño incremento, creo en la pandemia, pero quisiera verlo como un incremento coyuntural que luego de normalizado han regresado a lo anterior y como

siempre, la demanda va buscando una mayor eficiencia, y ellos como ofertantes tienen que ir ajustando sus precios.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Este se ha incrementado. Es el primer comentario que, como te digo anualmente y con cierta periodicidad ante ciertas circunstancias, él los costos logísticos se incrementan en lo que refiere a la atención portuaria. En lo que es transporte de carga, creo que se van disminuyendo en lo que es agencia, y no es por victimizarme, pero creo que también este se va disminuyendo y en lo que fletes marítimos internacionales. Se van incrementando, entonces es mixto. Creo que en un contexto global estos costos. Si lo sumamos todo y hacemos un análisis totalizado, creo que estos costos se van reduciendo frente a lo que teníamos en el pasado y si vamos mirando más atrás, la diferencia será mucho más notorio.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

No creo que sea suficiente, creo que en ocasiones como venimos comentando es superior, pero yo creo que si queremos realmente ser un país Jab debería de ser mayor. Creo que deberían de aumentar las frecuencias, esto de repente no se nota tanto importación como se nota en la exportación, cuando uno quiere exportar mercaderías, a veces tiene que esperar más de una semana para poder embarcar la carga. Y esto justamente porque la frecuencia, pues no es tan continua como quisiera, no es si nos comparamos con otros países, tienen mercados más grandes, México, por ejemplo, para no ir a un ejemplo mucho más diferenciados que serían China, Estados Unidos. Creo que podemos mejorar todavía mucho, así incrementar la frecuencia e incrementar nuestro flujo de mercaderías, que al final va a beneficiar no solo a los operadores, no solo a los importadores, sino a toda la economía peruana.

Entrevista 6

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Fue mejorando en 2018, una mejora con el tema de lineamiento, también del mercado. Básicamente los transportistas y los agentes de aduanas, fue el tema del del registro de citas Electrónicas, el hecho de sacar autorizaciones y empadronar a los transportistas para que estos sean responsables. La gente aguanta, que se los tenga empadronados para que ellos sean los responsables. Para evitar los robos, pero a su vez hay una variable que no contribuye favorablemente a la operatividad del puerto, siendo solamente de un puerto portacontenedores ¿No?, Y es la congestión portuaria por acceso. Y ahora esto, sumado a la pandemia, sobre todo el 2020, ha sido un año en el que el puerto, y todos los que trabajan alrededor del puerto, agencias de aduana, agentes de carga, agentes marítimos, navieras, se han tenido que adecuar a nuevos procesos de control electrónicos. Que, en mi opinión, DP igual, estaba en camino, lo que tuvo que hacer fue acelerar. Y la complejidad o la complicación fue para los usuarios de los servicios que no estábamos acostumbrados, digamos al uso de tecnologías, por ejemplo, los vistos buenos electrónicos que tienen interfaces entre algunos agentes marítimos, como tráiler para Levante de mercaderías, retiro de tu contenedor para la importación. Eso es uno y dos, otra variable que también afectó quizás de manera no muy favorable, la operatividad portuaria es esta forma de trabajo en que el transportista llega al puerto, y quiere entrar por orden de llegada cuando había un sistema de atención de citas, puesto que ponen una penalidad por el cambio de citas. Sí, y lo tercero es, obviamente, los nuevos protocolos de seguridad que hay a través de la pandemia, no en el cual había mucho personal enfermo y ha habido menos, digamos, la capacidad operativa, la productividad del puerto se vio reducida al inicio de la pandemia, justo hace unos días revise un informe y hablaban de que estaban al 85% actualmente y el estándar que deben estar al 75 % que están ahorita, se puede decir un poco congestionado tanto a Pemex, pero al inicio no era así, tenía mucho personal de baja, no básicamente por temas de salud y había que reponerlos rápidamente para no dejar de atender una, lo cual generaba también una demanda de atención de nave. Y esto es algo que hasta ahora no se recupera, la confiabilidad de los itinerarios, por ejemplo, si bien es cierto, no sólo es consecuencia de

uno, es consecuencia de todos los puertos precedentes, viene creciendo como una bola de nieve y no se llega a solucionar hasta ahora.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Los agentes marítimos del 2019, hay mucho acá, por ejemplo, cosmos fue comprada, ahora se llama Columbus, cambios en los procesos Ian Taylor también intento hacer un cambio, tanto del proceso regular a un proceso más digital, y el de nosotros no estaba, digamos, no estaba adecuado a estos nuevos procesos. Muy adicionales, al tema de que el visto bueno que todos conocemos en los procesos de importación y exportación no es, o sea, no es algo que aplique en otros países de la región, por lo tanto, se vuelve más según trámite administrativo porque ni siquiera es un proceso digamos, lo ves en la ley general de aduanas no existe una legislación que avale lo visto bueno, pero si te condiciona para el retiro de mercadería el tenerlos, entonces se vuelve una un cuello de botella administrativo, ¿No? Y entre 2018 y 2020 se ha podido ver el cambio de esto en los tiempos de atención que ponen también los agentes marítimos. O sea, que impactan netamente en el importador y el exportador. Ahora, si hablamos del agente marítimo respecto al servicio que les dan a las navieras como atención de naves, y ver el tema del rancho para las mismas. Obviamente, han tenido que adecuarse al nuevo Protocolo debido al COVID y algunas por perder algunas representaciones de navieras, como por ejemplo algunas, se han visto impactadas económicamente y lo único que hace actualmente es tratar de atender algunos buques que vienen charteados o busques de crucero que están recalando eventualmente en Callao. Pero tienes ahí 2, digamos de vistas de un de una, de una sola industria, que ser agente marítimo. Servicios finales a clientes con el tema de vistos buenos. Obviamente es algo que no existe en otros países y que, si te impacta como un trámite administrativo, por los endosos deberes, las firmas digitales, los pagos o las suspensiones, no y las colas que hay para los agentes de aduanas, que no finalmente son los usuarios finales. Y el otro lado que va hacia las agencias navieras o las navieras para atención de sus naves, practicaje, rancho, que son trámites regulares que tienen que hacer sí o sí.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

El primero es el de antes y el durante la pandemia, es la emisión de los BLs. Como sabemos, las líneas navieras en algunos casos lo que hacen es emitir BL y le dan la potestad a su agente marítimo, sea el caso de Jean Taylor, por ejemplo, sea un caso incluso de meses, el Perú no que emite los BLS, y que si la naviera de origen tuvo un retraso, estamos hablando de un tránsito corto, como un Colombia, Ecuador o un Chile y las naves un fin de semana, O sea, tienes que correr con los plazos ajustados para liberar tu BL la hacer tu visto bueno y poder llegar a una descarga directa, no, porque si no ahora tienes una multa, cosa que antes no tenían, y tratabas de hacer como se pudiese. Sí entonces, el primer cuello de botella y es el tema de la liberación del Master BL. Sí, si eres un importador directo, tienes ahí un punto a favor, sino tienes que correr para no perjudicar a tu cliente. Y si la naviera se demoró en pasar la información desde origen a destino, que la naviera no pasa a su agente marítimo, para que haga las transmisiones a la aduana, ahí tienes un segundo retraso que no depende de ti ni de tu agente ni tu Freight Forwarder, si no depende exclusivamente del uso de navieras. Sí, y eso es, creo el primer problema antes de pandemia y durante la pandemia se tiene actualmente. El segundo problema que es que si hay una variación es obviamente en los tiempos de atención. Una vez que las cargas ya están transmitidas y eso el servicio de atención a la gente que va a hacer la gestión de visto bueno, antes tenías la atención de lunes a sábado en algunos casos durante todo el día en horario laboral de 9 de la mañana a 5 de la tarde, haciendo sus colas y haciendo pagos de éste con cheques o transferencias. Ahora lo que hacen es generar citas, en algunos casos los atiende, solamente por rango de horas, por ejemplo, solamente creo que entrega BLs los martes y los jueves en la actualidad, y solamente en esa gestión, una vez que hiciste el pago vía web lo registraron y luego te dan una cita para que su mensajero vaya a liberar el no a tu agencia de aduanas o a ti como importador, pero finalmente a tienes un trámite burocrático que no forma parte de tu legislación aduanera. Y te retrasa tu proceso de liberación de carne. Amparados en la ley de títulos y valores no porque no es un tema aduanero.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

No, te soy completamente honesto, no, O sea, si hablamos solamente del tema portuario, están, obviamente las concesiones del puerto tanto del muelle norte y el muelle

sur están trabajados en función a fase, si éstas están supeditadas a la cantidad de operaciones que tienen cierto período de tiempo, si el puerto quiere hacer una inversión mayor para ampliar los patios, por ejemplo, DP World quiere ampliar, quiere construir sobre el mar para tener más capacidad de contenedores, primero tiene que cumplir en la operación tiene un trámite burocrático por la estabilidad gubernamental que hemos tenido durante los últimos años. Se vuelve súper difícil y algo reciente. Es APM terminal también, que tiene un contrato un poco más riguroso. Que incluso que el de DP del contrato de concesión. Y que no pueden hacer proyectos de inversión tan grande, porque ahorita no sé si lo has podido ver en noticias, están revisando parte de las modificaciones de su contrato de concesión, porque en teoría les toca crecer, pero para crecer deben ser cerrar o tumbar un muelle, Y eso afectaría la carga, digamos, productividad a nivel de atención de naves para carga general y estamos hablando para carga suelta entonces hay como que ciertos vacíos a nivel portuario. Que si bien es cierto han ido mejorando a nivel de contenedores por la entrada de DP World, solamente para manejar. Contenedores también tenemos unas deficiencias en las partes de graneles. Es solamente portuario, A esto se le suma también los temas de la rotación de estibadores que hay en el puerto del Callao, sobre todo en el muelle norte, que siempre es más afectado. Creería que es un tema más de manejo recursos humanos dentro de la de la empresa que está concesionada en el muelle norte. Porque siempre Se ve más afectado por tema de estibadores Y otra variable que ya no es portuarias y si no es de acceso infraestructura externa son las vías de acceso, que, si bien es cierto, el MTC ha tratado de adecuar o de generar eficiencias reestructurando los sentidos del acceso al puerto en diferentes rutas. Esto no ha venido funcionando como se esperaba, ¿Entonces? La infraestructura no nos ayuda en general por el Callao, habría que expropiarse creo yo varias casas y generar mayores pistas y el tema portuario, ampliar puertos, genera un, o sea, depende de un contrato, de un, una gestión muy burocrática para que esto se pueda dar, y actualmente esto no está funcionando como te decía por la coyuntura política.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

La verdad, yo pienso que 1, si amplías la red ferroviaria Podrías tener más acceso o podría generar más acceso a la zona centro del país, no podríamos hacer como países como Canadá o Estados Unidos, en la cual los trenes pueden llevar contenedores, eso es

lo primero, lo segundo es ampliarla el ferrocarril para la zona sur, también porque tenemos muchos, o sea, actualmente la industria del país se está moviendo de Lurín para más al sur, y la congestión que hay en él a nivel de vías. O sea, ya no, ya no soporta tanto vehículo. Sumado a que nuestro parque automotor. También es súper deficiente. Tenemos muchos camiones viejos que separan malogrando en las vías, lo cual es también ayuda a otra variable que no hemos conversado, que es la inseguridad por los accesos. Tenemos muchos robos vía modalidad de patinaje o secuestro de camiones, tenemos vías de acceso congestionadas, no que ayudan a que a que se roben, porque obviamente cuando estaba un camión atorado en el tráfico lo que hacen estos tipos es rompen los precintos abren las puertas y se llevan un par de cajas de lo que sea. ¿Entonces? Quién se ve afectado el importador porque incluso. O sea, no puedes disponer de tu mercadería si no has ido a hacer una denuncia en la comisaría, Si pasan investigación y eso por lo menos son 24 horas para que liberen tu camión. O sea, que sea haber sido robado por parte. Y eso te puede generar, obviamente esta pérdida. ¿Qué pensaría yo, qué se podría hacer para que esto se maneja distinto? O sea, establecer realmente los horarios para el transporte de carga pesada. ¿Por ejemplo? Sabemos que los gráneles se cargan los martes y los jueves sí y eso genera mayor congestión en las vías de acceso al puerto de esos días. Pero ¿Porque no ves también algo similar a un horario en la madrugada? Donde hay menos tráfico, el retiro de contenedores, por ejemplo, para transporte de camiones y que vayan a zonas como Lurín, Punta hermosa, donde hay muchos almacenes grandes, e incluso la zona centro, el Centro de Lima, que tiene permiso, pero a eso tienes que sumarle. Obviamente un contingente policial que pueda salvaguardar como un corredor seguro para la carga porque en la madrugada, también a mayor índice de robos. Pero eso te daría mayor seguridad, o sea, de verdad son varias partes las que tienes que alinear para que esto funcione. Y uno como importador podría tener disponibilidad de su mercadería en la madrugada simplemente o en la madrugada o al inicio del turno de la mañana siguiente, 7 de la mañana. Lo cual te liberaría un poco la carga, no sé pensando con lo que tenemos, no porque lo otro sería, honestamente, invertir creo yo, en el ferrocarril que es así como se está haciendo en puerto, no tenemos al puerto de paracas un poco ahí paralizado por lo para con los temas de protesta, obviamente por la zona, en la que está ubicada, tenemos el proyecto del puerto del costo que trabajan de Huaral. Entonces, hay que darle un pulmón para Callao, que ya está colapsado, porque hay cosas que ya no se pueden hacer ahí.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Continuando con lo que mencionaba anteriormente, nuestro parque automotor. También es súper deficiente. Tenemos muchos camiones viejos que separan malogrando en las vías, lo cual es también ayuda a otra variable que no hemos conversado, que es la inseguridad por los accesos. Tenemos muchos robos vía modalidad de patinaje o secuestro de camiones, tenemos vías de acceso congestionadas, no que ayudan a que a que se roben, porque obviamente cuando estaba un camión atorado en el tráfico lo que hacen estos tipos es rompen los precintos abren las puertas y se llevan un par de cajas de lo que sea. ¿Entonces? Quién se ve afectado el importador porque incluso. O sea, no puedes disponer de tu mercadería si no has ido a hacer una denuncia en la comisaría, Si pasan investigación y eso por lo menos son 24 horas para que liberen tu camión. O sea, que sea haber sido robado por parte. Y eso te puede generar, obviamente esta pérdida. ¿Qué pensaría yo, qué se podría hacer para que esto se maneja distinto? O sea, establecer realmente los horarios para el transporte de carga pesada. ¿Por ejemplo? Sabemos que los gráneles se cargan los martes y los jueves sí y eso genera mayor congestión en las vías de acceso al puerto de esos días. Pero ¿Porque no ves también algo similar a un horario en la madrugada? Donde hay menos tráfico, el retiro de contenedores, por ejemplo, para transporte de camiones y que vayan a zonas como Lurín, Punta hermosa, donde hay muchos almacenes grandes, e incluso la zona centro, el Centro de Lima, que tiene permiso, pero a eso tienes que sumarle. Obviamente un contingente policial que pueda salvaguardar como un corredor seguro para la carga porque en la madrugada, también a mayor índice de robos. Pero eso te daría mayor seguridad, o sea, de verdad son varias partes las que tienes que alinear para que esto funcione. Y uno como importador podría tener disponibilidad de su mercadería en la madrugada simplemente o en la madrugada o al inicio del turno de la mañana siguiente, 7 de la mañana. Lo cual te liberaría un poco la carga, no sé pensando con lo que tenemos, no porque lo otro sería, honestamente, invertir creo yo, en el ferrocarril que es así como se está haciendo en puerto, no tenemos al puerto de paracas un poco ahí paralizado por lo para con los temas de protesta, obviamente por la zona, en la que está ubicada, tenemos el proyecto del puerto del costo que trabajan de Huaral. Entonces, hay que darle un pulmón para Callao, que ya está colapsado, porque hay cosas que ya no se pueden hacer ahí.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

En general, yo creo que ha mejorado el nivel de productividad, por ejemplo, los proveedores de estiba son uno, y siempre son un punto sensible en todo puerto, o sea, tienen un protocolo, en mi parecer mucho más estricto de controlar a las a las cuadrillas de que haya menos impacto en robo de mercadería, eso es lo primero, lo segundo ha mejorado en el tema del proceso de derrames, no de mercaderías peligrosas, ninguna fuerza y tienen proveedores homologados. Y quizás el hecho de ser mucho más estrictos o rigurosos en los procesos nos vuelve un poco más tedioso, pero el estándar es bastante alto, y el que quiera trabajar con ellos, tiene que sí o sí pasas homologación. Como te digo que es súper estricta, pero te garantiza un buen nivel de servicio, Y es lo que es, lo que se está viendo últimamente, yo te puedo decir hace unos años antes del 2018, incluso cuando estaba en otra empresa, y vino por primera vez tuve que recibir los autos del Dakar con algunos contenedores, yo te digo, honestamente, o sea, yo hice todo el trámite aduanero, nunca estuvo el despachador, me dieron todas las facilidades del mundo, me pasé por el puerto sin ningún problema y no pasó nada, con el paso del tiempo, luego tuve un accidente ya estando en DHL con una carga de un cliente de tecnología y tuvimos que ir a hacer algunas algunas inspecciones, el proceso era completamente otro, o sea, tenía que identificarme para pasar, habían pases a zonas por colores, habían cámaras monitoreando todo el recorrido que estabas haciendo. Y no podía salir de la zona en la que estaba, es más, o sea incluso como un incidente de robo de computadoras, porque llegaron menos de las que se habían manifestado y el contenedor estaba abierto, nos proporcionaron las imágenes de seguridad de la descarga de la tarde. O sea, no nos la dieron inmediatamente, obviamente, pero tuvo que hacer una gestión súper importante entre equipos de seguridad de DHL y de seguridad de DP World, un par de reuniones, pero al final pudimos ver las cámaras. Y vimos que ellos habían procedido con su operación sin ningún inconveniente. No había habido robo, o sea, entonces estamos hablando de mejoras a nivel de tecnología, mejoras a nivel de. De controles de seguridad y de proceso. Lo cual obviamente hace que. No te garantiza al 100% que tu cadena sea segura porque creo yo que siempre hay un margen de error, pero por lo menos tú estándar operativo en procesos mejoró significativamente.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Yo pienso que sí porque está enfocado solamente en contenedores. Antes tenías un ENAPU enfocado en todo tipo de atención de naves, y el servicio no era el óptimo. Y tienes un DP World que entra por importante con la concesión y tu productividad portuaria y tu comercio a nivel de contenedores al año se incrementan. Sí podemos ver las estadísticas de la APN, podemos ver que el volumen de contenedores que se operan actualmente es muchísimo mayor al que manejamos en los años 90, cuando ENAPU era el que manejaba el puerto y esto sumándolo a la concesión del muelle norte también con APM. Y si lo comparas DP World sigue manejándose mayor productividad, teniendo incluso un patio mucho más pequeño, pero es su enfoque solamente carga contenerizada, lo que lo convierte en un jugador importante para para la atención de contenedores.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

A nivel de costeo bueno, los costos en el 2018 subieron, en el 2019 también y hubo una pequeña baja, pero pequeña, de centavos en el 2020. En mi opinión, Ok, te digo, creo que son altos a nivel región, pero a nivel país creería que no impacta mucho, nuestros actos de importación y exportación. No hay otros costos que no son portuarios que sí tienen un impacto bastante. Bastante importante en los factores de impto y Expo de clientes finales.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Te soy completamente honesto, yo creo que sí. ¿Y te digo por qué? Porque uno, es incrementos de combustible, ves incrementos de peaje, ves, obviamente el uso de otras rutas. Te lo digo, pero honestamente, por ejemplo, nosotros como compañía, lo que hacemos es exigirles a nuestros proveedores, dependiendo de la ruta que usen la línea amarilla para ir a la zona sur. Y eso generó un incremento con el tema de peajes, pero es lo más seguro. ¿Me entiendes? O sea, finalmente lo que yo necesito es que vayas seguros y reducir el margen de la probabilidad de robo que podamos que podamos tener para no

afectar a los clientes. Entonces, si comparas todos esos valores, yo creería que si ahora lo otro también es las tracciones, que son los costos. O el costo del transporte desde el puerto hasta otra zona primaria, como un terminal está portuario. Yo recuerdo que en el 2014 más o menos una tracción podría valer 60 dólares, actualmente vale 90, y es porque 1 tenemos nuestro parque automotor está bastante golpeado. Tenemos camiones muy viejos, lo cual hace que se malogre. Tenemos obviamente menos oferta de proveedores de transporte, sí. Dos tenemos, obviamente una congestión en puerto, que a mi parecer se debe también al, digamos, al poco manejo de uso de herramientas de parte de nuestros transportistas, hay que invertir en los choferes incapacitarlo de mediante estas herramientas e incluso. Y hay una, si no me equivoco, recuerdo haber visto el año pasado una herramienta que APM Terminals lanzó. Para que tú puedas ver el estado de tu cita desde tu celular y puedes reportar un cambio tú como transportista, pero finalmente, casi nadie la uso y es porque no estamos apostando a esas herramientas. Entonces ahí, sumado a eso viene la congestión, tu tiempo de espera, por ejemplo, de un camión, si antes un camión podía hacerse, Y solamente hablo en el tramo Callao, sí o sea Puerto y depósito extraportuario, básicamente podría hacerse, no sé, 8 viajes en un día. Ahora por la congestión, por un tema de infraestructura, para acceso al puerto puede hacerse 3, y eso impacta en el bolsillo del transportista o del dueño de la empresa que tiene que decir que comprar un camión nuevo tiene que pagar la letra. Y para poderla cubrir te va a subir la tarifa, porque su camión está produciendo lo que producía hace unos 5 años. Si antes en Lurín me acuerdo que manejaba carga de webs Illinois y podíamos hacernos hasta 3 viajes en un día, Lurín -Callao llevando contenedores, por retirada vacío llevaba para cargar y etc. pues vamos a cargar hasta tres viajes hemos hecho con algunos camiones, ahora solo te haces una. Sí. O sea, eso hace que tu tarifa suba tal cual. Entonces creía que estaba la condición de mercado. Las tarifas que se da si están acorde al comportamiento del mercado.

12. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Honestamente a nivel de costeo cada vez viene incrementándose, o sea en apreciación personal cuando veo los temas logísticos integrales, por ejemplo, cuando ves un depósito extraportuario, el metro cuadrado Callao se incrementó terriblemente entonces. Mantener una carga en el Callao es mucho más alto, por eso es que los

almacenes se han trasladado hacia Lurín y muchos. Ya no hay tantos almacenes en la Av. Argentina, casi todos se van a Lurín, chilca, punta hermosa, básicamente por el costo del metro cuadrado de los terrenos, eso es 1, si habló de logística tal cual almacenamiento, uso de áreas, vamos a ver el tema como transporte, el petróleo, sube los peajes suben, básicamente la inflación peruana sube pero el sueldo mínimo no sube a proporción de la inflación, en la canasta básica familiar se ve impactada, lo que hacen los transportistas que son parte de la cadena, suben la tarifa, sin beneficios a veces trabajan más de 12 horas y somos nosotros los impactados por exportadores. Lo otro estamos hablando de temas, de concesión de puertos, no inversiones. Se ven algunas mejoras en productividad, pero esto está en la parte también de un mayor costo. Como te digo, los costos de Perú no son los mejores de Latinoamérica. No, y ahí hay que sumarle ahora una variable que te decía que no, que no es parte de la legislación aduanera, pero siempre ha estado ahí, que son los costos de, básicamente, los costos de visto bueno. De nuevo que ningún otro país lo paga en la región, pero en Perú si lo pagamos y pueden ser desde 180 hasta 300 dólares, dependiendo del tema. Entonces un pequeño importador se ve afectado o una empresa, digamos como como la suya, no la que en la que trabajas, o sea, cuánto peso cuánto representa, digamos por cada producto que comercializan quizás 1 dólar. Pero 1 dólar más podría generarse un precio más alto versus tu competidor más cercano. Eso sí, llega a generar un impacto súper fuerte, si hablamos de mucha mercadería. Después de esto, tenemos transportes, agencia aduana, se van reduciendo por la nueva legislación, me parece que está bien, pero algo que se va viendo es que se pide mayor profesionalización en la cadena, porque también estamos pasando de que antes había una economista, agente, aduana, contador, agente aduanal y ahora hay que estudiaba para ser agente de aduana, Y ahora hay profesionales como tú o como yo, que estudiaron comercio exterior, estamos empapados de todo lo que existe en el mercado global y que estudian en que postulan a la Escuela Nacional de Agentes Aduanales, que son agentes de aduanas. Se nos pide más profesionalismo en la cadena, pero muchos no quieren asumir el costo que eso genera porque eso genera el hecho de mayor profesionalización. Entonces, son varias variables, yo creo que van subiendo, pero creería que hay costos que se podría reducir si es que vamos profundizando un poquito, indagando un poco más en cuáles son los más relevantes y cuáles no.

13. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Con la capacidad que tiene el puerto actualmente creo que sí. Si quisiéramos recibir mayor o sea mayor cantidad de naves en servicio tendría que ampliarse el patio y traer más grúas pórtico porque actualmente con la infraestructura del puerto no se puede y de nuevo súmale a eso la infraestructura externa del puerto que es lo que también es un cuello de botella y es el principal cuello de botella, ahorita hay en nuestro país. Entonces, creería que, para recibir más naves, o actualmente, perdón con la capacidad instalada que tiene el puerto están trabajando de manera eficiente con sus con las naves que reciben, meter más naves en servicio, los haría colapsar y haría que sí exista una congestión bastante alta. Como te decía, no ayer, la semana pasada revisé un reporte de la APN y estaban trabajando a un 85% de la capacidad, cuando lo estándar a nivel global es 75% y estamos hablando de puerto como Rotterdam, que son súper es uno de los puertos más importantes del mundo y que traza una capacidad de 75% que están. Para no estar congestionado.

Entrevista 7

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Hay dos pasos: documentario y operativo, a nivel documentario DP World ha demostrado ser un puesto bastante actualizado, por el tema de agilidad de los trámites virtuales, pagos electrónicos, pero a nivel operativo, el tema de un anticipado, siempre hemos tenido el problema de la separación de citas, cuando queremos sacar citas no hay, o hay para la noche, o no conviene para el horario de trabajo. Por lo general, siempre hemos tenido ese problema. Y la única salida es mandar correo con copia a todos, esperar una respuesta, y puede que sí te den tu hora preferente o no. Es estar en comunicación todo el día, prácticamente perdiendo horas de trabajo.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Bueno, los agentes marítimos, algunos que otros, en cuanto a modernización de sus plataformas. Hay algunos que sí trabajaban en forma online, en la cual los procesos de trámites o facturación se hacían de forma virtual ganando un poco de tiempo. En cuanto al trámite en general pero también había agente de cargas que le tenías que hacer cola, llegabas a las 8 y salías a las 5 de la tarde, o no te atendían ese día por demasiado personal y regresando al día siguiente, trámites que debían ser rápidos se demoran incluso hasta 2 días. A través de la pandemia se vieron obligados a invertir en tecnología en el tema de manejar plataformas, informática para que los trámites sean virtuales. El trámite es lento con errores y aciertos, hasta la fecha estamos en constante cambios y actualizaciones.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Es bastante moderna, bastante amigable en el tema de tramitar información, las respuestas son rápidas y habrá algún problema, lo canalizamos siempre manteniendo una respuesta durante el día. En el tema de la tecnología o su sistema para retiros, el tema de emitir citas es a través de su plataforma. Lo único el problema con DP era operativo, la obtención de citas, pero su sistema es amigable y moderno.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

En cuanto a los retiros, que son procesos operativos, sí hubo un tiempo entre esos años que había bastante congestión y esto traía cola en todo lo que es la vía de acceso a los puertos. Para ingresar a APM o a DP World, hacían una misma cola, a veces siendo APM había bastante congestión, si no avanzaban esos carros, los carros que eran para DP World tampoco podían avanzar. Había apertura de una vía de acceso, esto ha hecho que mejore la atención en el despacho de DP World.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

La vía de acceso, como te comenté, hubo una mejora en ese sentido, en cuanto a la separación de cola o de vía para ambos puertos, eso ha mejorado en parte lo que era la congestión en ese punto. Como mejora, tendrían que evaluar el tema del área, una propuesta de una ampliación puede ser. De momento, los únicos accesos que se tienen son de acuerdo con la vía que se tiene actualmente.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El cambio de la infraestructura del puerto debe ser más amplio para que lo puedan ocupar más naves y no haya ese congestionamiento constante. Las vías de acceso también es otra causa, a eso se le suma el sistema que opera en el puerto. En definitiva, creo que es el conjunto, en cómo funcionan todos los procesos. Ante la creciente de manda comercial, también debe crecer el puerto en su sistema de organización.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

De momento, como te comentaba Kriss, el tema de la atención en los despachos anticipados se complica con la capacidad de atención que tienen, imaginamos que, por el tema de las grúas, pero de momento están trabajando con la balanza que tienen, pero sí, tendrían que hacer una inversión mayor o aumentar el tema de los equipos.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

La concepción hacia DP World ha permitido hacer una competencia en el tema de mejor atención, tecnología, mejores tarifas también. Sí ha sido positiva la concesión hacia DP World y siguen en trabajo continuo, pero bueno.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Las tarifas que tienen publicadas ellos publicadas en su portal, bueno, ha sido tema de costos comparando con un extraportuario, definitivamente el costo es bastante

conveniente y ahorrando incluso mayores ingresos para el conteo final de los importadores, es una información recogida a lo largo de este tiempo, y es uno de los puntos mediante el cual están lanzando para poder manejar descarga directa. Las tarifas a lo largo de estos años se han estado incrementando de puntos a puntos, un tema mínimo, pero tendría que hacer una comparativa con otros puertos para tener una idea al respecto. De momento, las tarifas están dentro del rango e incluso menor a lo que se cancela.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

El transporte, por el momento, se mantiene acorde al mercado, lo que sí, en un tiempo durante el periodo que mencionas, los transportistas vieron como medida, y era lógico, el tema de un aumento debido a la congestión. Actualmente es un poco más fluido en comparación con los otros años y las tarifas que se mantienen son de acuerdo con el mercado, no tendría mayor observación ahí.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Tendríamos que ver lo que son puertos y agente marítimos, en suma, al parecer ha habido un incremento debido a la inversión que ellos están efectuando en estos tiempos para las demás plataformas operativas. Sé que han tenido aumentos no exagerados, sino unos 40 o 50 dólares en cada servicio. Esto repercutirá en el tema del conteo final, pero esos son los cambios que se han visto en este periodo de tiempo.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Sé que, a lo largo de este tiempo, en el periodo que mencionas, ha habido líneas que incluso ya dejaron de trabajar con APM y se han pasado a DP World. De momento, las líneas que vienen trabajando, me imagino que, por el tema de su capacidad, pero al aumentar su capacidad, yo creo que tranquilamente pueden aumentar la atención de línea naviera, ya que su plataforma es bastante buena.

Entrevista 8

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

En estos últimos dos años, o tres casi, nosotros hemos venido trabajando en paralelo con los criterios que tiene APM y DP World, en el sentido de, por ejemplo, temas de tarifas temas de créditos, citas programadas, para el tema de los retiros, cuando empezaron con la logística para el tema de los retiros virtuales si se hacía un poco complicado encontrar citas, aún ahora en algún momento, pero digamos con una digamos con una ligera mejora, en el sentido de la atención, así que por lo menos allí nuestros despachos anticipados y diferidos incluso de alguna manera tiene una coordinación inmediata con ello, podemos decir que básicamente el tratamiento operativo a la fecha ha tenido una mejora de un proceso de mejora continua que nosotros hemos sabido capitalizar también con nuestros clientes.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Lo que te indicaban, gracias al tema de la digitalización de los documentos esa revisión se ha hecho mucho más ágil, pero precisamente por eso, porque antes, por ejemplo, un despachador tenía que ir al puerto a hacer todo el trámite documentario para el retiro, entregar las guías, entregar el despacho, pero ahora ya no. O sea desde que se empezó a la digitalización que fue más o menos 2019, principios de 2019, todo esto se agilizó y nosotros también, creo que todas las agentes de aduana tuvieron que adecuarse un poco al tema de la digitalización de documentos para poder, precisamente, aminorar los tiempos de atención y no es que redujo el trabajo de los despachadores porque igual los despachadores han tenido que seguir sus procesos, sino que facilitó a las agencias es que podrías entregar los documentos de manera digitalizada y con eso ellos ya podían generar la instrucción del retiro.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

El tema de los de los tiempos de los plazos se están cumpliendo, como te mencionaba hace un momento, el tema de que tú, por ejemplo, ya hagas tu programación de citas te facilita a ti mucho el tema de la espera de tus unidades en el puerto. O sea, una vez que tú programas automáticamente las citas que tú tienes, eso sí tienen que estar muy alertas sea pues en el transcurso de la noche hasta medianoche o a mitad de la mañana, de la madrugada, 3 de la mañana a 4 de la mañana también los comentarios que he recibido de algunos este sectoristas que están encargados de estos registros de retiros. Entonces tiene que estar muy alertas hasta que aparezca un cupo, les aparece un cupo y automáticamente ya tienes tú tu autorización de retiro, entonces ahí, por ejemplo, si se cumple tiempo de espera de 48 horas.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Sí, precisamente volviendo un poco a lo anterior, es gracias a estos procesos de sistematización. En los puertos también han tenido que, de alguna manera, así como los mismos operadores logísticos han tenido que agilizar tiempos, crear procesos y lo que más ha ayudado y no tanto por decirlo por la pandemia porque ya básicamente ha estado estructurado así, incluso el año pasado ya muchas de las empresas, digamos por salir un poco del tema del tema de los puertos, muchos de los operadores logísticos implementaron los retiros virtuales también para los depósitos temporales. Entonces nosotros en virtud de eso también igual hemos tenido que adaptarnos allí a estos procesos que de alguna forma sí los apresuró la pandemia porque no se tenían digamos tan contemplados pero la pandemia pues una manera aceleró las implementaciones y creo que todos depósitos temporales han tenido que sumarse a este a este proceso de cambio tecnológico no y eso es lo que ayuda entonces lo que yo tenía en los puertos digamos en pequeño por decirlo de alguna forma sea adecuado no a los depósitos temporales entonces sí ha sido bastante positivo ese cambio y eso es lo que ha permitido también la agilidad y sobre todo que ayuda pues en este proceso de pandemia, desde el año pasado, a poder tener mejores controles y protocolos de seguridad en sanidad.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

básicamente es la saturación de la cita, porque finalmente hay una cantidad de citas por día y de manera evidente no solamente se trata de un contenedor, sino que son o sea yo hoy día voy a retirarte 5 pero no voy a ser el único sino otro operador también va a retirar otros 5, otros 10. Entonces, tienen que llegar con la capacidad de transporte de esa cantidad para retirar, cantidad de contenedores que puedan entrar en una plataforma. Entonces las citas pueden estar bien solo que es la cantidad de retiros lo que hace que se congestione, pero cómo evitar la cantidad de retiros evidentemente DP World lo que hace es te otorga una cantidad de horas para que puedas retirar tu carga y llevártela porque si no incurre en sobreestadía. Entonces, la sobreestadía en los puertos es altísimo, el puerto no puede sostener una cantidad de unidades que vayan y se queden ahí esperando, sino que automáticamente llega 1, sale otro sale. Entonces, la agilidad va a depender de la cantidad de contenedores que se retiren, pero la cantidad de contenedores que importe un solo cliente es un poco más complejo, pero sí es posible que en interno puedan ellos soportar esas esperas, de tal manera que la cantidad de contenedores que se retire de un cliente y de plataformas, que en este caso se acerquen al retiro, puedan hacer que evidentemente llega 1 espera mucho tiempo en el puerto y sale y entra el otro, de tal manera que se reduce la congestión. Cómo saber también los planes internos que tienen el puerto, de ampliación, de una mejora continua o ya está predispuesto para poder atender una cierta cantidad de retiros, ya escapa a la cantidad de citas que ellos otorgan, a lo mejor hacer un plan estratégico que equipare la cantidad de citas con la cantidad de contenedores que se van reportando los operadores, van solicitando los retiros de repente. Puedo tener 100 citas, pero las citas en qué capacidad de contenedores tiene, de repente solo sin contenedores y si yo sigo permitiendo que siga ingresando a lo mejor con sólo 5 o 6 clientes o 10 clientes ya se llena toda mi capacidad, de repente por ahí una estrategia de capacidad con cantidad de retiros podría minimizar el tema de la congestión, evidentemente cómo hacer eso también sí impacta económicamente es un poco más complejo no de solamente una idea no es solamente una idea o de solamente la noción que se tiene de cómo opera

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Cuando hay saturación es complicado el tema de la espera, finalmente las unidades de transporte cuando llegan a los puertos si bien es cierto si tienes tu primera

cita te atienden enseguida instala rápido pero también hay momentos en los que se saturan entonces se satura porque las citas todos los depósitos han sacado citas por los operadores han sacado cita para retirar la carga mercadería en términos generales ha mejorado muchísimo si el tema vial en el Callao y eso ha ayudado también a que haya un mejor un mejor tránsito de las unidades de transporte para el tema de los retiros lo que sí evidentemente como te mencionaba hace un momento es básicamente las demoras en cuando se saturan los puertos evidentemente ahora es por citas pero igual o sea son colas enormes y también hay unidades que no tienen dónde estacionarse porque la estructura vial no está acondicionada para un tema de espera y prolongada, las avenidas una digamos en los alrededores hasta llegar al puerto y poder retirar su carga. O sea digamos el tema vial está bien, pero el tema de dónde colocarse es lo que evidentemente no está previsto pero creo que eso pasa para incluso los terminales temporales, en general también, pero sí digamos que el tema de las citas ha hecho que disminuya esa congestión que antes se tenía e impacte menos, pero de repente por allí se podría generar algún tema de mejora, en los espacios para las unidades de transporte, creo que facilitaría también el hecho de la espera, la seguridad igual, tienes que tener la seguridad de las cargas, los clientes lo que hacen es contratar básicamente en temas de resguardo porque evidentemente te quedas parado y estás en el riesgo de temas de seguridad que también deberían de contemplar, no está ligado al tema vial pero si de alguna manera hay una consecución, una cadena de eventos que se pueden suscitar por ello.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

sí. Básicamente sí. O sea, los reclamos en los puertos no son de índole en la tensión o por los mecanismos o las herramientas, sino ellos cumplen con un proceso y evidentemente también el operador tiene que ceñirse a ese proceso, pero cuentan cómo están realmente equipados. O sea, de un tiempo a esta parte, pues este la mejora tanto de APM a DP World pues ha sido notable. En temas de infraestructura incluso de reordenamiento que ha facilitado mucho el tema del comercio.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí. Mira. Todo ha contribuido en realidad. O sea, desde las políticas hasta las mejoras del mismo puerto. La misma administración del puerto ha hecho pues que poco a poco esto de alguna manera brinda el soporte a los distintos operadores logísticos.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Mira, no podría yo hacer una comparación en tema de costos propiamente, como es lo que tú necesita, o cómo es lo que se necesita en este tipo de información, porque a lo mejor tendría se tendría que directamente ir a la consulta del puerto. Pero lo que sí podría de repente decir es comentar es que la mejora básicamente ha estado en su implementación de sus retiros virtuales por citas, que ya lo tenían, la implementación de mejoras tecnológicas y en el reordenamiento básicamente desde la administración anterior a la fecha.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Mira. Básicamente el tema de costos se mide por el tema de los incrementos, de los incrementos que no necesariamente impactan sobre el operador logístico porque se trasladan al cliente, se trasladan al importador. Entonces ha habido incrementos muy leves hasta el 2019-2020 solamente uno y este año sí ha habido dos incrementos sustanciales que aquí te lo digo porque creo que lo tengo por aquí. Tengo aquí algo sobre el tema. Ya. Uno en enero y otro en julio es tanto para APM como para DP World solamente en enero, pero para APM en julio. Entonces esos incrementos básicamente no impactan sobre el sobre el operador logístico sino sobre el mismo importador, porque como te menciono se traslada. Todos los costos de puerto básicamente se trasladan directamente el importador.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Básicamente los costos se han incrementado por temas coyunturales. Desde antes de la pandemia las subidas del combustible para el transporte han impactado en el tema del cambio de la moneda, del tipo de cambio aquí en Perú. Por ejemplo, básicamente ha sido el tema político lo que ha tenido sus subidas y sus bajadas en el tema de los costos del tipo de cambio que ha impactado directamente al combustible, entonces es evidente que todos ese análisis de gasto se tiene que, de alguna manera, trasladar, porque ya no se podría asumir por ejemplo darle a un cliente no una tarifa de 2013 o 2014 para que sea aplicada o para que haya sido aplicada en 2019, o sea es un desfase de 5 años, y en 5 años evidentemente el tema político, el tema social ha mermado, entonces sí ha habido un cambio sustancial, pero básicamente dado por esos ese factor; El factor político, que ha sido acá básicamente en Perú, por tantos cambios, y, por el otro lado, el tema social donde han aparecido más actores políticos, más autores este de ayuda humanitaria, más actores sociales, que han brindado de alguna manera un soporte, no digo de índole económico, pero sí de un reordenamiento. Entonces han sido, digamos, varios elementos que han influido, variables que han influido sobre un incremento de costo, pero básicamente, como te menciono, en el tema de transporte, porque eso es lo que se ve más impactado. Los temas logísticos que se puedan suscitar en un almacén pueden ser digamos mucho más manejables exceptuando el tema del personal que, evidentemente, socialmente obligado por el tema del alza de precios, exige un poco más de sueldo. Pero en temas de servicios, un servicio de un almacén podría sostenerse en el tiempo, en el tema de transporte no, y socialmente, evidentemente, la gente pues...también se ha variado el tema del sueldo mínimo. Todo eso de alguna forma ha tenido que trasladarse también en forma de venta hacia los hacen los importadores.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

La frecuencia, no creo que te refieras a la cantidad. Si es por la cantidad que hay durante un momento yo creo que va bien, creo que DP está dentro de lo adecuado, además eso depende también de cómo manejan el itinerario, eso ya tiene que ver con la logística. Lo que pasa es con DP se nota un cambio positivo en los tiempos de descarga.

Entrevista 9

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Bueno, en primer lugar, el trabajo del DP World es importante porque instaló en sus operaciones el sistema digital, de esta manera alivia los tiempos de espera. Anteriormente se debían programar citas presenciales y eso conllevaba más tiempo.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Sí han mejorado un poco, porque los operadores ahora también trabajan con la plataforma digital varias operaciones, como los trámites, los pagos, todo lo confirman desde la plataforma. Entonces estuvieron bien, pues la logística es más ágil.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Ni bien ni mal realmente. Como siempre hay días en que la atención es rápida, pero otros no; sobre todo porque hay una congestión recurrente en el puerto. Esto es porque las personas de carga no son suficientes, cuando tienen excesos de carga no alcanzan a atender a todos.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Para ingresar a APM o a DP World había colas largas por la congestión que se formaba, todo porque los carros obstaculizaban al transporte de DP. Tal vez hayan mejorado un poco, porque antes era un caos para entrar al puerto.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

No lo podría determinar con exactitud, pienso que, podrían ampliar las vías, sin embargo, si amplían las vías, puede que también aumente la congestión. O sea, en sí a veces veo que tienen dificultades en la conectividad interna porque demoran mucho.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El no resolver ciertos proyectos, como el de Proinversión este proyecto permitía la ampliación del área del puerto, pero no logro concretarse, lamentablemente. Se hubiera mejorado la infraestructura para evitar la congestión de siempre.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí cuentan con servicios privados; pero, bueno, como vengo diciendo no es tanto tener buenos elementos en el puerto, sino cómo los manejas. En sí ha mejorado, pero siempre deben implementarse estrategias para una mejor operatividad, porque el comercio está creciendo y la logística no se debe quedarse atrás.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Yo creo que sí, porque DP se focaliza en los contenedores; además las cifras no se equivocan, desde que entró DP la productividad se incrementó. El número de contenedores operados es mucho mayor a años pasados. Antes teníamos a ENAPU, pero el problema con ellos era que no solo se ocupaban de los contenedores, sino otras tareas aparte.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Si lo comparamos con otros países, en Perú siempre tenemos las tarifas más elevadas en gastos logísticos. Claro eso incluye los gastos portuarios, ya ha habido quejas

al respecto en DP, muchas veces ellos no aceptan los cobros innecesarios que hacen cuando nunca se debió hacer tal cobro.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Entre los años que consultas, el costo de los fletes se incrementaron y más con la pandemia como cuando no había suficientes contenedores porque China había incrementado sus exportaciones, pero relacionadas a las vacunas. Estos serían respecto a pagos internacionales.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Hay cambios como el de como cuando llega la carga, los clientes sabemos que hay gastos tanto en soles como en dólares. El inconveniente es cuando el precio del dólar varia nos perjudica a los que sobre todo manejamos el dólar.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Yo considero que sí, si se quisiera ampliar se tendría que mejorar y ampliar la infraestructura, además que considero que actualmente el puerto del Callao ya no podría soportar más, está muy saturado.

Entrevista 10

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Considero que se ha mejorado con respecto al 2018, ya que en ese año no teníamos la experiencia que tenemos ahora, se han mejorado diversos aspectos como lo es la infraestructura y el proceso de desembarque.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Considero que es muy bueno ya que ahora todo es más simple y se puede obtener los permisos en unas pocas horas, como mencioné antes era más engorroso obtener estos.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Se ha mejorado bastante, gracias a las grúas porticas también, en general siento que ha habido un buen cambio.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Sí, ya que se tiene una buena infraestructura, además el personal podrá trabajar con mayor efectividad.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

No me parece que sean totalmente adecuadas para un puerto como este. Tal vez podrían mejorar el espacio de las vías o en todo caso, mejorar el sistema de tránsito; creo que esto último tiene mucho que ver si el flujo de mercancía es lenta o rápida.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Primero la zona de despacho y descarga de contenedores a veces se congestiona porque tienen que esperar a que termine uno y otro. La causa principal puede ser el hecho de que este aumentando el comercio, entonces crece la demanda y por tanto también la exigencia de una mejor zona de despacho de parte de DP.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de

despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

¿Los servicios privados?, no lo sé con exactitud, pero sí he visto que la descarga de la mercancía es rápida desde la nave hasta el puerto, ahí no he visto problemas, los trabajadores que operan las máquinas lo hacen rápido.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, porque DP implementa tecnología en sus operaciones, aunque ya era hora, las tarifas de cobros también están bien. No veo puntos en contra, DP World va bien como concesionario.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Al principio los costos estaban bien, pero poco a poco han aumentado sus tarifas; ojalá no suba más, y nos afecte demasiado a nosotros los importadores.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Respecto a los pagos locales, han bajado un poco los costos de los fletes, desde que subió por el tema del coronavirus, ya está llegando al precio óptimo.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Si bien se ha mejorado en el servicio, también ha subido los costos por este, cada año cuesta más y se puede ver.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Sí, ya que si se quisiera atender a otras líneas se debería tener mayor infraestructura, y el Callao ahora ya se encuentra colapsando.

Entrevista 11

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Aún hay deficiencias que deben resolver, como el presentado en el área del muelle. El muelle sur, por ejemplo, le corresponde a DP World y en conjunto con APM gobiernan en gran parte en el puerto de Callao. Y, el Callao recibe la mayor cantidad de importaciones; por lo que hay demasiado movimiento en el puerto y necesita mejorar la infraestructura del lugar, está mejor que hace años, pero todavía presenta deficiencias. Las mercancías se estancan por ese motivo.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

En estos últimos años se agilizó un poco puesto que los operadores portuarios realizan sus operaciones con las herramientas digitales, sin embargo, todavía hay problemas con la obtención de citas, a pesar de que se pueden programar desde la red.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

El problema es la infraestructura del puerto. Lo que sucede es que el comercio crece día a día, pero no la forma de atención del puerto de DP. De todas maneras, comparando con años anteriores esperábamos el despacho de la mercancía hasta más de una semana, ahora pueden ser dos días por lo menos.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

De que ha mejorado, sí, porque desde que abrieron una nueva vía de acceso el despacho es más rápido. Pero siempre hay problemas con la infraestructura, yo creo que constantemente deben ver este asunto porque cada vez parecen haber nuevos clientes.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Eso tiene que ver en cómo operan los agentes, es decir, el sistema que usan, porque hay días en que hay gran cantidad de productos que deben ser despachados y si ellos no tienen un protocolo para esos casos, todo será un caos. Está bien como vienen desempeñándose, pero también hay que prever los días de mayor movimiento. Al menos yo no he tenido inconvenientes.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Las vías son el principal problema, siempre lo fueron y siempre lo serán; no digo que estemos ante un gran problema, solo que DP debe de estar atento ante el crecimiento de clientes. A veces, suelen malograrse algunos vehículos en plena vía, en ese aspecto no se han previsto adecuadamente algunas acciones. Además, como decía, el alto tránsito en periodos de alta demanda. Por tanto, ver cómo solucionar el tráfico en días de alta demanda sería un reto y es donde se debe trabajar para mejorar la fluidez del tránsito.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

No veo problemas en la descarga de mercancía desde los buques, cuando llegan al puerto, la verdad es rápida y eficiente diría yo que sí han mejorado, definitivamente sí lo han hecho, los tiempos de descarga son mejores durante los años que consultas.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Los tiempos, sí, considero que han mejorado, ahora todo es más ágil, creo que se debe a la necesidad de atender la alta demanda. Ahora, con respecto a las tarifas en los años que mencionas..., son mayores, y podría decir que se están aumentando año tras año.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Poco a poco han subido los costos, en algunos casos no me parece que sean los óptimos, deberían hacer algo, porque me parece que puedan subir más. Creo que podrían modificar algunos cobros.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Se han incrementado, antes gastaba menos en transporte, antes del 2015 una tracción no pasaba de los 60 dólares, ahora es de 90 dólares. Y eso sumado al problema de la infraestructura y la congestión que se produce, eso genera un gasto en los transportistas porque gastan más en gasolina.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

No veo mejora, está igual, más bien se han elevado un poco. Lo que veo mejor, es que ahora puedes calcular todos tus gastos desde herramientas digitales como el portal de MISLO, sobre todo para tener la seguridad de lo que gastarás.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Algo que percibo es que las operaciones son más eficientes, la precisión en la atención se nota; pero creo que deberían aumentar el número de personal para operar.

Entrevista 12

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Si lo vemos de manera general, el DP World ha mejorado, por ejemplo, se ha actualizado el sistema de citas, ahora se ha incorporado las citas electrónicas, eso, ahora en tiempos de pandemia ha sido de gran ayuda. Pero, por otro lado, el mejoramiento de la infraestructura no avanza, o sea, sí han mejorado un poco, solo si lo comparamos con años anteriores; pero aún falta.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Hasta ahora no tengo de qué quejarme, tal vez porque soy nueva en el tema de las importaciones, sin embargo, conozco los procedimientos por eso hago los trámites a tiempo. Los trabajadores hacen sus controles desde su plataforma virtual para atenderte y sí hiciste bien tu parte entonces ellos te atienden rápido.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

De todas maneras, han ocurrido cambios positivos, aun no es completamente eficiente los tiempos de descarga, sobre todo si las mercancías deben ser revisadas más que otras. Ahora se usa las nuevas tecnologías, lo cual facilita las operaciones, pero como digo si tu producto no requiere tanta revisión. En todo caso depende del producto que importes, además si realizaste bien los trámites.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El problema es el espacio que necesitan los contenedores al momento de la descarga y para ello necesitan algunos trámites burocráticos, que parece no son sencillo, al menos de eso me he enterado. En sí el puerto necesita más espacio, porque siempre hay ese problema de la congestión, claro ya no tanto como antes.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Sí, las vías tienen mucho que ver para la rápida atención del retiro de contenedores. Pero va de la mano con otros aspectos, porque todo es una cadena, las vías me parece que están bien, pero hay un problema como el de la balanza. DP solo tiene una balanza de acceso y eso hace demorar a los siguientes procesos de la cadena.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Pues que el comercio internacional crece a pasos gigantes, más aún por el tema de pandemia; ahora todos quieren vender. Ahora hay más clientes en el puerto y muchas veces los tienes que orientar porque no conocen adecuadamente el sistema. Se equivocan en sacar sus citas, en los trámites; hay otros que sí saben. Pero en definitiva a más clientes, más congestión.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí, considero que los servicios que han contratado para la descarga de mercancía de los contenedores van bien. Por ejemplo, con Hub Logístico permite el traslado de los vehículos desde el puerto hasta los almacenes. El Hub Logístico, según sé es arte de “Neptunia” ellos brindan ese servicio logístico.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Las tarifas se están elevando, a eso súmale que debes pagar por otros servicios dentro del puerto, tal vez se deba por el COVID. Pero el tiempo de carga es menor desde que DP World es concesionaria del Callao, ellos manejan otras políticas y está bien, porque aquí importa mucho el tiempo en te atienden.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Desde que se implementó el despacho anticipado por obligatoriedad por las aduanas hay un nuevo pago fijo que hacer y, por ejemplo, si a un cliente se le vence el tiempo de estadía y no encuentra otra cita, pues debe realizar nuevos pagos.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Depende de si no te pasas de las 48 horas que te da DP para retirar tu mercancía, si pasas de ese tiempo debes incurrir en nuevos gastos, que a mi parecer son innecesarios. Y debes pagar por el almacenaje y mientras más días demores, pues más gastos.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Se han incrementado, cada cierto tiempo elevan los costos logísticos en la atención portuaria, pero en algunos conceptos sobre el transporte se han mantenido o han bajado incluso. Así que, los cambios no son ni buenos ni malos; mientras que por un lado pagas más por otros puedes pagar menos o lo justo.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Sí está bien, no es completamente eficiente, pero han mejorado porque como han cambiado la infraestructura y los procesos logísticos. Todo el servicio del puerto en un conjunto del trabajo de las distintas partes, porque mira, podrían tener las mejores máquinas de descarga, pero si no hay un conocimiento de las operaciones no sirve mucho, ¿no?

Entrevista 13

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Bueno, ha mejorado algo durante estos últimos años, creo que lo más notable fue la instalación de citas por internet. Esto es importante dada la crisis que estamos pasando

por el tema de la pandemia. Pero fue algo abrupto, porque hay importadores que estaban acostumbrados al sistema anterior, sobre todo porque no manejan bien las nuevas tecnologías.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

La revisión de documentos es más ágil en comparación con otros años, pero esto conlleva a adecuarse a la nueva forma de atención. Al principio era un poco difícil porque se instalaron las citas virtuales, y si lo hacías mal, pues no te atienden, aparte se realizan los tramites también digital y obligatoriamente. Pero solo era cuestión de adecuarse.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Sí, han mejorado los tiempos de despacho porque no todas las operaciones previas requieren la presencia del importador, antes debías hacer todas las solicitudes presencialmente. Ahora solo debes estar atento a la programación de citas para tener tus productos a tiempos.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Creo que los estibadores también forman parte de la infraestructura, ¿no?, porque la rotación de estibadores en el muelle casi siempre es afectada, ahí también falta poner un poco de atención.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Las vías están bien, lo que podrían mejorar son las citas. Sucede que no te esperan mucho y por tanto la programación de tu cita se anula. Creo que deberían si es posible

poner una multa, porque quien quiere retirar llega con su movilidad, debe retirarse sin nada; entonces si dejan ingresar al cliente pagaríamos normal la multa.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El problema que he observado ha sido en los jueves y martes, esos días los graneles se cargan y por tanto hay más congestión. En cambio, el recojo de mercancías durante la madrugada es más tranquilo. No sabría especificar en qué consiste la causa, pero podría ser que mejoren las vías de acceso.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí, y te das cuenta porque la toma de decisiones es más rápida, ahora los que atienden cuentan con herramientas informáticas para validar algunos datos o ver tus documentos. Inclusive en el momento de la descarga de los contenedores han adquirido otro tipo de plumas, las plumas de las grúas son más amplias, lo cual hace una descarga más rápida.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Las tarifas sí, se viene incrementado, es manejable, pero sí hay una elevación de los costos. El tema del tiempo de carga, se ha aminorado, cualquiera te daría fe de ello, claro siempre hay algún que otro inconveniente, pero desde que concesionaron el puerto de Callao a DP el servicio ha mejorado.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

No son óptimos, han elevado los costos sin considerarnos a los importadores, deberían modificar algunos cobros, que creo son innecesarios, los cobros aquí en Perú son los más caros.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

El tema es el combustible que se gasta por la congestión y la mayoría de los transportistas usan petróleo. Por otro lado, está el peaje que no es económico. Eso es, por un lado, porque en el puerto debes estar puntual, si te pasas de la cita que te programaron, debes realizar otros pagos por que tu producto ocupa espacio en el puerto.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Actualmente mantener tu carga cuesta mucho más que hace 5 años y el cobro lo hacen por metro cuadrado. Y peor que fuera del puerto ya no encuentras tanto almacenes disponibles como hacía años anteriores.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Pasa que DP recibe una gran frecuencia de naves, lo cual en algunas veces colapsa, por lo que la recepción de naves se hace difícil de gestionar. Para esos momentos falta una mejor organización, al tratar de recibir en simultáneamente varias naves.

Entrevista 14

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

No muy bien, por mencionar un caso, la operatividad portuaria; si bien ahora hay nuevos protocolos de seguridad por el Covid-19, antes al no estar preparados para estas situaciones, había escasez de personal, porque gran parte de ellos se enfermaba, entonces la capacidad productiva se redujo. Fue un caos para algunos compañeros importadores.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Me resulta importante que ahora los agentes y contratistas pueden coordinarse internamente, ahora que se cuenta con la nueva herramienta informática para hacer operaciones. Prácticamente todas las operaciones se hacen desde la plataforma de DP.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Bueno, a diferencia de los años anteriores, es más ágil. El ingreso de la tecnología para realizar operaciones de retiro de productos ha sido clave, creo yo. El gran problema en el tiempo de atención o despacho eran los tramites que había que hacer, ahora para retirar los productos hay que sacar cita, pero ya no en persona, ahora se emiten citas desde la plataforma de la DP.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

En general te podría decir que la infraestructura no ayuda mucho, porque ante la creciente demanda de comercialización, el puerto se queda un poco corto, ¿no?, entonces el área de descarga, por ejemplo, no es suficiente, cuando llegan las naves y coinciden, deben esperar a que una termine su trabajo para que el otro empiece.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

No son adecuadas, definitivamente. Una solución podría ser es que organicen las vías de acceso; una de ellas debería ser específicamente para el medio de transporte de nosotros los clientes, porque no puedes juntar camiones con vehículos personales.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La causa es la demanda, la alta demanda no va de la mano con la infraestructura del puerto. La economía está creciendo sobre todo en estos dos últimos años, me refiero a los importadores, han crecido los pequeños negocios que importan. Y bueno, las vías se saturan con los camiones de mercancía.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

¿Entre los años 2018 y 2020?, entre esos años siento que ha mejorado la rapidez en la descarga de las mercancías. Por ejemplo, las grúas se han modernizado, el manejo de los contenedores es más rápido. También los operadores se han capacitado, hay una mejor atención, ya mejan otro sistema adaptado a las nuevas tecnologías. Es lo que puede decir de manera sintetizada.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

El servicio de DP World es eficiente, eso sí, aún faltan mejorar ciertos aspectos para estar a la par de otros países, pero ha mejorado considerablemente si lo comparamos con otros años. Con respecto a las tarifas, sí noto que las modifico, puede que sea por la pandemia, pero sí hay elevación de las tarifas.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Si bien el puerto del Callao con DP ha mejorado en sus procedimientos logísticos, no creo que sea una razón para elevar las tarifas, por eso no creo que los cobros sean los óptimos.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

No lo sé con certeza, porque no suelo ocupar los transportes de DP World, porque yo uso mi propio transporte, pero he escuchado que no son muy económicos.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

En comparación con otros países, aquí en Perú pagamos mucho más, el pago puede ser de hasta 300 dólares por carga, y eso depende de otros factores más como el tipo de mercancía. Y si vemos hacia otros años, ahora se paga más.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Por una parte, sí, porque DP tiene mejor capacidad de atención, puede recibir naves grandes con gran cantidad de mercadería, pero a veces las naves que no son iguales tienen dificultad para ingresar, lo cual provoca días de alta congestión. Entonces falta modernizar el puerto para evitar estas aglomeraciones.

Entrevista 15

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Muy bien, DP ha ido actualizando los procesos documentarios desde el 2018, en la actualidad se puede obtener cita mediante su programación desde internet; además se pueden hacer trámites virtuales y también pagos electrónicos. Por ahí van muy bien, solo que hay que conocer y entender estas nuevas formas de atención.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

En la actualidad las revisiones documentarias realizadas por los trabajadores son a través de su plataforma informática. Ahora percibo las operaciones logísticas más rápidas y fluidas, eso es un beneficio, porque no requiere ir a cada momento al puerto por algún inconveniente con tus documentos.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

No es tanta la diferencia a otros años, esto porque los buques que traen la mercancía simplemente hacen la descarga hacia la bodega. El problema es la infraestructura del lugar; los procesos logísticos más bien son los que provocan la demora en el arribo de los contenedores, mientras hay contenedores ocupando sitios, hay otros que están listos para descargar.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Si hacemos una comparación de la eficiencia de la infraestructura de DP antes del 2018 y ahora, pues realmente sí ha cambiado. Antes la infraestructura no es la que es hoy, por ejemplo, ahora han implementado grúas pórticos, además han ampliado la zona de almacén y todo eso está bien. Para alguien como yo que ha visto la transición del cambio, si logra distinguir la diferencia.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Yo creo que están bien las vías de acceso, solamente que no se usan adecuadamente. Ahora tenemos facilidades como el despacho anticipado, pero no es completamente eficaz si no hay un buen sistema de tránsito y más aún cuando algunos clientes tarde a su cita. Yo creo que tiene que ver, sobre todo, el sistema de cómo operan.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La economía está creciendo, eso es bueno para el país, pero cómo enfrentamos esta situación, pues con el mejoramiento de la infraestructura, la logística del puerto debe mejorar; seguramente seguirán creciendo el número de importadores. Desde que te diriges al puerto ya te encuentras con tráfico, luego al interior del puerto el despacho puede demorar por el tema de la descarga de los contenedores.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de

despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Veo que han mejorado en el sistema de seguridad, ahora son más estrictos en sus protocolos de control de las cuadrillas para evitar el robo de las mercancías. La descarga de los buques es más fluida, cómo decirlo, se nota precisión en la operación de las máquinas, lo cual hace más rápida la descarga. La mercancía frágil tiene otro proceso, aunque sea un poco fastidioso, te garantiza la llegada con bien de tu producto. El servicio va bien a mi juicio.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, bastante, porque si el trabajo lo hiciera solamente la ENAPU, no se daría abasto; en cambio con DP ha mejorado la rapidez. Por otro lado, los costos si se han ido elevado un poco; pero en sí el servicio de DP es bueno en los años 2018 y 2020.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Eso depende, del cliente, en mi caso, desde mi perspectiva, yo creo que no son óptimos, porque hay sobrecostos, por ejemplo, por el tema de las citas, cuando tu mercancía no logra ser retirada en la fecha debes incurrir a un nuevo pago, deberían ser un poco más flexibles.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Si te refieres al costo por retiro de los contenedores, estos ya tienen un costo fijado, por ejemplo, si contratas el transporte, aproximadamente te cobran el 5% más que otras empresas de transporte. Solamente que si contratas a una empresa lo más probable es que no se haga cargo de posibles robos, no es muy seguro por eso prefiero mi propia movilidad.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Se han incrementado, cualquiera te diría esto, a menos que sea nuevo en el tema. Yo creo que se debe a la inversión que hace DP por mejorar sus servicios, porque en eso han mejorado, los tiempos de atención por ejemplo son más cortos.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

La frecuencia está bien, más bien sería ver que obstaculiza atender a todas las naves que van llegando al puerto. La frecuencia con la que llegan no es el problema, sino el área a donde llegan, es decir el puerto, porque hay temporadas en las que se aglomeran y esto es peor cuando no hay suficientes operadores de carga.

Entrevista 16

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

La infraestructura de DP sigue siendo un inconveniente, deberían ampliar las vías para aliviar el congestionamiento que se ocasiona usualmente y que nos provoca gastos innecesarios, en eso aún falta desempeñarse mejor.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Respecto al periodo de años que consultas, no creo un buen desempeño en la atención de documentos por parte de los agentes, porque no todos entendían el cambio de modo de trabajo, no se adaptaban al sistema informático. Van mejorando, pero aún estamos en la transición hacia el modo completamente virtual.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

En lo relacionado a trámites han mejorado, pero pasa que una vez que llega el producto demora en llegar al almacén, porque una vez que los buques que ya han descargado las importaciones deben esperar a que llegue la movilidad a llevarlos a la

siguiente zona, y esto es una cadena porque mientras esperan hay otros buques que deben descargar.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

Actualmente hay días o temporadas de alta demanda por lo que la vía se congestiona de camiones, y al menos para los que no tenemos un alto consumo es difícil transitar por el puerto. Supongo que antes era peor, pero depende de la temporada como te dije.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Son adecuadas. Lo que mejoraría sería en la frecuencia del tránsito, es la operatividad lo que tienen que mejorar.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El crecimiento comercial, creo yo, cada vez ingresan más clientes importadores, sea de paso no programan bien sus citas y las pierden. También otro problema, que seguramente no se menciona es que en plena vía se malogran los camiones. Pero la creciente cantidad de mercancía solicitada requiere más atención por parte del personal que también debería aumentar.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí, desde que le dieron la concesión el puerto a DP World el servicio ha cambiado para bien. Hay deficiencias aun, pero mejoraron en la imposición de sistema virtual, por ejemplo.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, como te decía ha mejorado el servicio en el puerto.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Sí y no, si bien se adaptaron a la crisis por la pandemia ya que fue preciso el cambio en la programación de citas que anteriormente se hacía presencialmente, pero algunos pagos también se elevaron. Eso nos afectó a varios, eso sería el lado negativo durante la pandemia.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

No, es que, si siguen subiendo los precios, va a ser perjudicial para nosotros los clientes. Algunos conceptos considero que son justos, mientras que otros no. Deberían revisar las tarifas.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

El servicio de DP en el puerto ha mejorado, pero con ello ha subido los costos por algunas operaciones. Y a nadie le conviene las subidas de las tarifas.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

La frecuencia, puede que no sea la más eficiente, porque en temporadas altas, es un caos; podrían organizarse de manera que no haya tanta aglomeración de naves en el puerto; pero eso conllevaría a retrasos en la entrega de las cargas. En todo caso, eso tendría que ver con la infraestructura del puerto, van de la mano. Y me parece que había un proyecto que buscaba ampliar el área del puerto, eso sería una buena solución para que la frecuencia de las naves sea mayor y no se aglomeren tantas naves un solo momento.

Entrevista 17

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Creo que lo más resaltante, en referencia a buen desempeño, sería el establecimiento de una nueva plataforma virtual para programar citas. Antes, hasta las citas se debían hacer presencialmente, lo cual ocupaba mucho tiempo; en cambio ahora, se han agilizado las citas; también ya se pueden hacer trámites desde su plataforma, en ese aspecto van mejorando.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Muy bien, los han capacitado bien sobre su nuevo sistema. Ya no haya tanta demora por los trámites que se deben hacer. En general el servicio es más ágil, y por tanto eficiente.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Ni bien, ni mal, porque no consiste en lo que se demoren en el traslado de la carga; más bien el problema es de la infraestructura, por ejemplo, solo hay una balanza y esa no abastece a todos los contenedores.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La infraestructura puede ser un problema cuando no va acompañada de una buena organización en el manejo de los elementos del puerto. Puntualmente lo que puedo señalar es la adquisición de nuevos aparatos, como la pluma para a grúa, la cual tiene una mayor longitud a la que solían usar antes.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

No, deberían ser más amplias; inclusive, creo que estaban considerando ampliarlas. Podría estar bien, pero como sabes la demanda comercial está creciendo.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El área del puerto ya no satisface a todas las naves que llegan diariamente, esperar a que se retire una nave para que ingrese otra y luego espera a que descargue y vuelva cargar toma su tiempo y hay clientes esperando.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí, evidente hay un cambio, era necesario el ingreso de DP de lo contrario el puerto ya habría colapsado. Antes, sobre todo en los noventa no era así., ahora todo se percibe más moderno, la tecnología que han implementado para el despacho, por ejemplo.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Por supuesto, porque la otra concesionaria, no recuerdo su nombre, atiende varias tareas del puerto, en cambio DP se focaliza en los contenedores, eso hace más efectivo su trabajo.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Bueno, en ese aspecto no estoy muy conforme, porque han variado los precios de sus tarifas portuarias. En el caso del almacén, por mencionar un caso, no es barato y es

peor cuando pierdes tu cita y la mercancía debe quedarse en el almacén debes pagar ese concepto.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Óptimos no tanto, supongo. Deben dejar de elevar los precios.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Pues, se han elevado, lo compensan con el buen servicio, pero resulta más costos cuando el dólar sube, porque como se sabe las tarifas incluyen pagos en soles como en dólares. Entonces, creo que el buen servicio, que de por sí nos deberían dar, no justifica totalmente la subida de precios; porque si nos comparamos con otros países, en el nuestro se cobran las tarifas más elevadas.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

DP recibe constantemente una gran frecuencia de buques y casi siempre se ve el puerto abarrotado, por lo que, algunas veces colapsa. Para esos momentos falta una mejor organización, una acción para casos como ese. DP tiene mejor capacidad de atención, es decir, en el servicio, pero ya deberían ver en cómo amplían el puerto para satisfacer la alta demanda.

Entrevista 18

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Sabemos que en Port es una empresa que ha invertido bastante en lo que es tecnología y creo que DP World ha sido uno de los primero que ha traído al Perú esta tecnología virtual a nivel de revisión documentaria, incluso por mucho tiempo ha sido el único, a partir de la pandemia los demás depósitos temporales se han visto en la obligación de implementar este tipo de sistemas, pero antes de ello no veían la necesidad

de hacerlo, en esa parte sí es un factor positivo de DP World, la operatividad no te permite cumplir al 100% el tema de los retiro durante las 48 horas, porque no hay citas, tenemos personal q tiene q hacer procesos, porque tenemos que estar por correo casi rogándole a DP World que habilite un slot, incluso hace un par de meses yo mandé un correo de queja a DP World en ese sentido, porque se supone que el despacho anticipado ha sido pensado para poder agilizar este trámite para que el proceso sea más ágil , que el cliente pueda tener su contenedor en menor tiempo y menos recursos económicos, sin embargo, esto no está cumpliendo el objetivo y esto se debe a la falta de operatividad en el puerto que es lo que ellos me respondieron, que estaban copados y no tenían posibilidad para generar más citas, y en este caso el cliente se vio afectado por un problema interno de DP World, no porque el cliente se haya demorado.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Ha sido gradual con el tema de DP World porque recuerdo que en algunas oportunidades cuando las líneas navieras tenían que dar alguna autorización del BL a pesar de que no se necesitara que sea presencial estas eran lentas, y de repente a alguno de la línea se le olvido transmitir a DP World entonces se generaba un gran inconveniente debido a que no podíamos habilitarlo y teníamos que buscar contactos para poder llegar una solución y fines de semana las líneas no te atienden, creo que este tránsito en la adecuación ha sido complicado , en algunos casos lento, pero ahora están más alineados.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020? / ¿Cómo evaluaría las plataformas de DP World para el retiro eficiente de carga contenerizada?

Me parece que hasta el momento no hemos tenido mayores inconvenientes que si la página se haya colgado o algo así, está habilitada las 24 horas, puede cargar la documentación, se han ido haciendo mejoras, implementaciones a lo largo del tiempo que ahora en realidad es bastante optima, ese portal que se tiene para poder gestionar el tema de la documentación o la facturación, si no te mandaron alguna factura se puede descargar

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia?

El tema de capacidad en lo que es puerto en sí mismo, yo considero que por más que hayan ampliaciones no hay la suficiente capacidad dentro del puerto para poder atender el total de requerimientos porque no solamente son descargas de despachos anticipados, sino en general todo ingresa por puerto y por los mismo puntos, entonces en realidad es complicado por la cantidad de naves o contenedores que se puedan descargar, y el espacio que se tiene para ello, en infraestructura me parece que todavía le falta.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Mejoraría el tema de iluminación, seguridad, control y de acceso en sí mismo porque en realidad como lo comentaba el compañero Paolo es una sola cola para todo, para acceso, es una sola cola para APM DP WORLD, para devolver vacíos, entonces ahí es donde se genera la congestión, muchos de los reclamos de los transportistas es que pueden estar congestionados 3 o 4 o 5 horas para poder retirar un contenedor, esto malogra la cadena logística, no puedes retirar y retornar a retirar otro contenedor porque no te da tiempo, si bien ha mejorado un poco pero si bien DP World ha ampliado si hay congestión por 4 5 o 6 horas más, eso asociado a lo ya comentado, las vías de acceso son bastantes inseguras, incluso la semana pasada el puerto DP World y un depósito temporal hubo un robo de contenedor en la ruta, porque estas vías son muy inseguras.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El área del puerto que ya no es sufriente para albergar a todos los buques que llegan. Si llegan los barcos gigantes ocupan mayor espacio y los menores ya no entran, eso genera retrasos, porque en sí la descarga es rápida.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Se debe implementar más grúas pórtico para el tema de la descarga y el tema de espacio, si la infraestructura no te da para poder descargar, o recalar la cantidad de naves que puedan ingresar no va a servir de mucho.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, me parece positiva, me parece que ha sido acertada porque creo que nos hemos actualizado en temas de puertos, callao es un puerto importante y con esta concesión nos vemos a lo internacional como uno de los principales HUB del mundo, se han implementado nueva maquinaria, equipos que permite que podamos estar a la vanguardia y ponernos a nivel de otros grandes puertos, a comparación de cuando estaba a manos de ENAPU, falta, pero ha sido positivo y prometedor.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Es acertado, igual estos costos se han incrementado constantemente, justamente no se siente mucho este incremento porque son de cinco dólares, dos dólares, pero se van incrementando constantemente. Efectivamente, por ejemplo, para comparar con otros puertos yo creo que tendríamos que compararnos a nivel internacional, como son los costos de estos puertos y poder ver si los costos son acordes de la realidad en base a tecnología que se está invirtiendo.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Costos y capacidad de transporte, lamentablemente por lo ya comentado respecto al tema de tiempos, horas que se pueden demorar una unidad en retirar de DP World es que podría generar de repente que las empresas estén un poco reacias a realizar este retiro porque ya conocen como opera DP World, el año pasado estuve en el puerto de Cartagena, un puerto inmenso con muchos grúas pórtico, comparándolo con la peruana no había colas a comparación con la que se presenta en APM y DP World, era tan fluido el ingreso y salida, yo creo que a eso debería apuntar DP World

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Considero que se han ido incrementado, se supone q debería ser en relación a la mejora de infraestructura, servicios, sistemas y todo eso, entonces podríamos incrementar ese costo, pero muchas veces no hay una contraprestación entre lo que me estás incrementando y el servicio que me estás brindando, pero igual hay costos adicionales que sí o sí los tienen que asumir porque es parte del proceso y ellos lo justifican de esa forma, se han incrementado pero no van en relación al servicio prestado.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

Las operaciones son más rápidas porque han adquirido nuevas máquinas, pero deben contratar más operarios no solo para las máquinas, sino para auxiliar cuando hay congestión en el puerto.

Entrevista 19

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

El trabajo de DP es muy importante desde que entró al puerto. La instalación del sistema digital marca un antes y después. Anteriormente, ya hace años, antes de la fecha que preguntas se debían programar citas presenciales y eso conllevaba más tiempo. Aún hay deficiencias que deben resolver, como el Callao recibe la mayor cantidad de importaciones, hay demasiado movimiento en él y bueno se necesita mejorar la infraestructura del puerto.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Todo el servicio en el puerto ha mejorado, y eso incluye a los agentes y a cómo revisan los documentos. Ahora ya cuentan con una plataforma virtual para terminar de realizar los trámites, lo cual a los clientes nos ayuda con el tiempo.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Está bien, la mayoría de veces no he tenido problemas, pero hay que tener cuidado los días de alta demanda, sobre todo porque hay una congestión recurrente en el puerto. Un problema sería la infraestructura del puerto. Creo que ya no se están dando abasto por el aumento de clientes.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

A veces, la obstaculiza, de manera que afecta a todos. Sobre todo, en temporadas altas. Pero DP ha mejorado esta situación de la congestión, ya no es tan conflictiva como otros años.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

No lo podría determinar con exactitud, igualmente depende de ciertos factores, como te decía la congestión por días de alta. Tal vez puedan aumentar el ancho de las vías.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La infraestructura del puerto. Mira que hubo un proyecto para ampliar esa zona. No sé en qué quedó, pero era una solución para la congestión de barcos que constantemente se forma en el puerto. En esos días hay que esperar a que descarguen los buques para que pase a almacén la mercancía.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí, DP trabaja casi profesionalmente. Colocar las citas electrónicas ha sido el gran cambio, ya no hay que acudir presencialmente, sobre todo por el tema de la pandemia, ayuda un montón.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, porque DP se enfoca en los contenedores, al contrario de ENAPU que no solo ve los contenedores, sino que asume otras tareas, es decir no se especializa como DP. Desde que está DP el servicio en el puerto va para mejor. Ahora nada más que está subiendo las tarifas.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Eso te decía justamente, los costos se están elevando, y si lo comparamos con otros países, aquí nos cobran mucho, las tarifas en Perú son las más elevadas. Hay varias quejas por cobros innecesarios, sobre todo por el tema de las citas, cuando no alcanzan a llegar a su cita le cobran otro importe por usar más tiempo el almacén, por la mercancía que no se logró retirar.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Se incrementado, por mencionarte que, antes del 2018 una tracción costaba aproximadamente 50 o 60 dólares, si mal no recuerdo, en todo caso no pasaba de 60 dólares; pero ahora cuantas pagas, pues 90 dólares, y hay que recordar que el precio del dólar varía.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

Mal, porque poco a poco han ido incrementándose. Si bien es cierto, el servicio ha mejorado, no me parece pagar tanto por el almacén cuando hay problemas con la programación de las citas.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

La frecuencia puede que este bien, pero el gran problema siempre va a ser la infraestructura del puerto, no sirve de nada tener varias frecuencias cuando el puerto no da para más. Lo que la gente en sí quiere es que haya más frecuencia, porque no, pero eso puede generar más atoramiento, lo mejor es que cuando llegue un grupo de naves, terminar de descargar y cargar para que entre otro. La cuestión es manejar los tiempos.

Entrevista 20

1. ¿Cómo evaluaría el desempeño del despacho anticipado en la cadena logística en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

No tan bien, la operatividad en el puerto, por ejemplo, faltan operarios, mejorar la infraestructura y reducir los costos; porque en los últimos años las tarifas son altas. Las vías de acceso deben ser más amplias para evitar la aglomeración. De todas formas, no todo es malo, el servicio ha mejorado, sobre todo en el tiempo de atención.

2. ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020?

Los agentes se desempeñan correctamente, no veo problema en ellos. Llega los contenedores y ellos lo transportan, trasladan y descargan rápidamente.

3. ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020?

Ni bien ni mal, hay días malos como cuando hay congestión. Esperar a que la mercancía “especial” pase todas las revisiones, lo cual toma más tiempo. Sí hay diferencias en los años que mencionas, pues sí, yo diría que sí; al menos DP ha mejorado los tiempos de entrega.

4. ¿Considera que la infraestructura ha permitido que exista más rapidez y eficiencia en el retiro de carga contenerizada bajo la modalidad de despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

La infraestructura puede ser parte del problema, porque ante la gran demanda, producto del creciente comercio internacional, hay más demanda, por tanto, más naves que llegan al puerto. El puerto debe adecuarse para que las naves no se aglomeren a más no poder en el puerto. Porque el comercio está de subida y también lo debería estar la capacidad del puerto.

5. ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría?

Ahora sí son adecuadas, la cadena logística es adecuada mientras no haya demasiado cliente esperando. Creo que el mayor problema en el puerto son los clientes que se suman, ahora todo quieren comerciar, quieren vender, por la crisis de pandemia todos quieren vender y está bien, ¿no?, todos pueden hacerlo, solamente señalo ese factor. ¿Qué mejoraría?, creo que poner una balanza más para no espera que la otra termine de ser usada.

6. ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué?

El puerto, o sea que no es lo suficientemente amplio.

7. ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020?

Sí, cuenta con nuevos servicios como el de las citas programadas, luego los servicios de descarga de mercancía también operan bien. Hasta el 2020 la atención en el despacho es mucho más rápida que antes, como en los años noventa, por ejemplo. Los agentes están capacitados, aunque deben contratar a más.

8. ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020?

Sí, de todas maneras, no es lo mismo que cuando solo era ENAPU. DP brinda un buen servicio en la carga y descarga de contenedores, las tarifas como te decía están elevándose.

9. ¿Considera que los costos han sido óptimos por los servicios de despacho anticipado que ofrecía el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020?

Sí y no, algunos conceptos de pago me parecen innecesarios y poco comprensibles, como el pago por el almacén cuando no logras retirar la mercancía a tiempo; deberían dar un tiempo más sin que nos generen costos adicionales, porque el costo no es por mercancía sino por metro cuadrado que ocupa tu mercancía.

10. ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020?

Bueno, son elevados si los comparamos con otros países que inclusive tienen puertos mucho más grandes que el nuestro.

11. ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años?

No veo mejora, está igual, más bien se han elevado un poco. Lo que veo mejor, es que ahora puedes calcular todos tus gastos desde herramientas digitales como el portal de MISLO, sobre todo para tener la seguridad de lo que gastarás.

12. ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado?

En sí no es suficiente porque hay muchos que esperan a ser atendidos, pero si se aumentan la frecuencia de naves sería un inconveniente, porque no se terminaría de descargar los contenedores a tiempo, y mientras terminan unos va llegando otra flota y

peor aun cuando no hay suficiente espacio en el puerto. Entonces por ahora, está bien la frecuencia de líneas navieras.

Anexo 7

| INDICADORES | CRITERIOS | PREGUNTAS |
|------------------------|---|--|
| 1. CLARIDAD | Está formulado con lenguaje apropiado | TODAS |
| 2. OBJETIVIDAD | Está expresado en conductas observables | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020? • ¿Considera que las vías de acceso para el retiro de contenedores bajo la modalidad del despacho anticipado son adecuadas para la cadena logística? ¿Qué mejoraría? |
| 3. ACTUALIDAD | Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología. | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo evalúa los cambios en los costos logísticos en el marco del despacho anticipado en los últimos 5 años? |
| 4. ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica. | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué? • ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? |
| 5. SUFICIENCIA | Comprende los aspectos en cantidad y calidad. | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera que los costos aplicados por el transporte en el marco del despacho anticipado fueron óptimos para el traslado de la carga entre los años 2018 y 2020? |

| | | |
|---------------------------|---|--|
| 6. INTENCIONALIDAD | Adecuado para valorar aspectos de las estrategias | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál fue la causa principal para el cambio en los costos para el retiro de carga contenerizada? |
| 7. CONSISTENCIA | Basado en aspectos teórico-científicos | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera que la frecuencia de líneas navieras en el puerto DP World Callao es suficiente para la descarga de mercadería bajo la modalidad del despacho anticipado? |
| 8. COHERENCIA | Entre los índices, indicadores y las dimensiones | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera que el puerto DP World Callao cuenta con todos los servicios privados necesarios para la correcta descarga de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado? ¿Qué considera que ha mejorado entre los años 2018 y 2020? • ¿Considera que la concesión del puerto del Callao a DP World ha permitido obtener la carga contenerizada en menor tiempo y costos, en la modalidad de despacho anticipado, entre los años 2018 y 2020? |
| 9. METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito del diagnóstico | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál crees que sea la causa principal de la alta congestión que se generó en el puerto DP World Callao entre los años 2018 y 2020? ¿Por qué? |
| 10 OPORTUNIDAD | El instrumento ha sido aplicado en el momento oportuno o más adecuado | <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo evalúa el desempeño de los agentes portuarios respecto a la revisión documentaria del despacho anticipado entre los años 2018 y 2020? • ¿Cómo evalúa los tiempos que se tomaba lograr tener una carga en almacén en la modalidad del despacho anticipado? Desde la descarga del buque hasta la llegada al almacén solicitado, ¿ha notado diferencias entre los años 2018 y 2020? |

Anexo 8

Constancia de Validez de Entrevista Estructurada

Estimado Señor Mg.:

Es grato dirigirme a Usted para manifestarle mi saludo cordial. Dada su experiencia profesional y méritos académicos y personales, le solicito su inapreciable colaboración como experto para la validación de contenido de los ítems que conforman los instrumentos que serían aplicados a una muestra seleccionada que tiene por finalidad recoger información directa para la investigación titulada: " Análisis de los factores operativos que afectan al despacho anticipado en el retiro de carga contenerizada del puerto DP World Callao en el período 2018 - 2020", para obtener el grado académico de Licenciado en Negocios Internacionales. Para efectuar la validación del instrumento, Usted deberá leer cuidadosamente cada enunciado y sus correspondientes alternativas de respuesta, en donde se pueden seleccionar una alternativa de acuerdo con su criterio personal y profesional que corresponda al instrumento.

Se le agradece cualquier sugerencia relativa a la redacción, contenido, pertinencia u otro aspecto que considere relevante para mejorar el mismo.

Muy atentamente

Joaquín Domenack – German Ly

I. Datos del Experto

| | |
|-----------------------------------|---|
| Fecha Actual: | 13.08.2021 |
| Apellidos y Nombres: | ACERO NAVARRO ELIAS GERMAN |
| Grado de Instrucción Profesional: | MAGISTER EN ECONOMÍA CON MENCIÓN EN COMERCIO EXTERIOR |
| Cargo e institución donde labora: | ESPECIALISTA - SUNAT/ADUANAS |
| Correo de contacto: | elias.aceron@ciplima.org.pe |
| Teléfono: | 998021890 |

II. Instrucciones para la validación del Instrumento según criterios:

Instrucciones: Se ha formulado 5 criterios para realizar la validación de contenido del instrumento en revisión. Se tomó de referencia a Hernández-Nieto (2002), los cuales son: Pertinencia, Claridad conceptual, Redacción y terminología, niveles de dificultad y formato. Se evaluará las 16 preguntas formuladas en la encuesta propuesta, para ello se le pide marcar el nivel de cumplimiento tomando escala Likert del 1 a 5. Le agradece elegir la opción más cercana a según su apreciación cualitativa.

| | Formulación | Criterio de validación |
|---|---|------------------------|
| 1 | ¿Se cumple con grado de correspondencia entre el enunciado del ítem y lo que se pretende medir? | PERTINENCIA |
| 2 | ¿Considera que los enunciados de los ítems no generan confusión o contradicciones? | CLARIDAD CONCEPTUAL |

| | | |
|---|---|--------------------------|
| 3 | ¿Considera que la utilizada sintaxis y la terminología empleadas son apropiadas? | REDACCION Y TERMINOLOGIA |
| 4 | ¿Considera que los niveles de dificultad de cada ítem son apropiados y tienen un carácter ascendente? | NIVELES DE DIFICULTAD |
| 5 | ¿Considera adecuado la forma como se presenta los ítems y la prueba en general? | FORMATO |

Colocar en cada casilla un valor entre 1 a 5 según la escala presentada, correspondiente al aspecto de su elección.

| | | | | | |
|-------------|----------------|---------------|----------|------------|-----------------------|
| Tipo Escala | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Ordinal | Muy desacuerdo | En desacuerdo | Indeciso | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |

III. Evaluación de Instrumento según criterios:

| Ítems | Criterios de Validación (Hernández 2002) | | | | | Observaciones |
|-------|--|----------|-----------|------------|---------|---------------|
| | Pertinencia | Claridad | Redacción | Dificultad | Formato | |
| 1 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 2 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 5 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 6 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 7 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| 8 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 9 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 10 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| 11 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| 12 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | |

IV. Resultados:

| Ítems | Pertinencia | Claridad | Redacción | Dificultad | Formato | Promedio |
|-------|-------------|----------|-----------|------------|---------|----------|
| 12 | 3.6 | 4 | 4 | 3.3 | 4 | 3.8 |

Criterio de aceptación: establece sobre la Validez y concordancia: >4.8 Excelente, <4.5 y 4.7] Muy alta, <3.5 y 4.4] Buena, <2.5 y 3.4] Aceptable, <1.5 y 2.4] deficiente, y <1.4 inaceptable

V. Apreciaciones de Validez del Instrumento:

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación el instrumento (entrevista), para efectos de su aplicación en la investigación para obtener el grado de Licenciado, explorando la temática de la Optimización de la cadena logística para garantizar una investigación acorde con el tema. Luego de hacer las observaciones pertinentes, se puede formular las siguientes apreciaciones:

Dejar su apreciación: De acuerdo a las sugerencias planteadas

Resultado de la validación de contenido:

| | | |
|-----------------------------------|--|-----------------------------|
| Considera que instrumento es APTO | SI <input checked="" type="checkbox"/> | NO <input type="checkbox"/> |
|-----------------------------------|--|-----------------------------|

ELIAS GERMAN ACERO NAVARRO

Nombre y Apellido:



Firma