



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE  
NEGOCIOS INTERNACIONALES**

Análisis de costos en los depósitos temporales concerniente a las  
importaciones, Paita - 2017

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Licenciado en Negocios Internacionales

**AUTOR:**

Ordinola Benites, Fernando (ORCID: 0000-0002-0829-4096)

**ASESOR:**

Mg. Tullume Capuñay, Víctor Raúl (ORCID: 0000-0003-2846-6462)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Administración de Operaciones Internacionales

**PIURA – PERÚ**

**2020**

## **DEDICATORIA**

### **A Dios:**

Por brindarme la salud y las fuerzas necesarias, para concluir estos 5 años de carrera universitaria, y permitir lograr el sueño de todo estudiante de contabilidad, que es ser CPC.

### **A Mis Padres:**

Por brindarme su apoyo, comprensión, amor, amistad, consejos y ayuda económica durante los años de estudio, con el fin de superarme y lograr objetivo en mi vida. Gracias por ser parte de este logro.

### **A Mis Amigos:**

Por brindarme su amistad y apoyo durante estos 5 años de carrera universitaria, por ser pacientes y comprensibles, y mostrarse tal y como son.

## **AGRADECIMIENTO**

Doy gracias en primer lugar a Dios por permitir lograr este sueño tan deseado, y terminar una etapa más en mi vida.

A mis padres por ser el motor y motivo de mis objetivos y metas, porque gracias a su apoyo moral, amor, respeto y ayuda económica pude concluir esta etapa que muchos desean terminar y concluir.

También quiero expresar mis sinceros agradecimientos, a las personas que contribuyeron a lograr terminar mi proyecto y desarrollo de tesis, quien, gracias a sus consejos y sugerencias, pude concretar la investigación.

Agradezco a la empresa, por la información brindada y permitir entrar en sus instalaciones, que fueron de vital importancia para lograr desarrollar el proyecto de investigación.

Por último agradezco a mis jurados de tesis, por sus consejos, recomendaciones, sugerencias que sirvieron mucho para reorganizar mis ideas y mejorar el proyecto de investigación.

**El Autor**

## **Página del jurado**

## Declaratoria de autenticidad

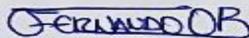
Yo, Ordinola Benites, Fernando identificado con DNI N°46817385, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Académico Profesional de Negocios Internacionales, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica

Así mismo, declaro bajo juramento que toda la información que se presenta en la tesis es real y veraz.

Igualmente se muestra que los autores tomados para esta investigación han sido citados y referenciados correctamente en la tesis.

En tal sentido como la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Paita, 27 de octubre del 2020



Ordinola Benites, Fernando

DNI: 46817385

# ÍNDICE

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Página del jurado.....	iv
Declaratoria de autenticidad.....	v
Índice.....	vi
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>II. MÉTODO.....</b>	<b>21</b>
2.1. Tipo de estudio.....	21
2.2. Diseño de la investigación.....	21
2.3. Variables.....	21
2.4. Variables, Operacionalización.....	22
2.5. Población y muestra.....	23
2.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	23
2.7. Validación y confiabilidad del instrumento.....	24
2.8. Método de análisis de datos.....	24
2.9. Aspectos éticos.....	24
<b>III. RESULTADOS.....</b>	<b>25</b>
<b>IV. DISCUSIÓN.....</b>	<b>39</b>
<b>V. CONCLUSIONES.....</b>	<b>44</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>45</b>
<b>REFERENCIAS.....</b>	<b>46</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>49</b>
Anexo N°1: Matriz De Consistencia Lógica.....	49
Anexo N°2: Ficha De Validación del Cuestionario.....	50
Anexo N°3. Ficha De Validación del Cuestionario.....	52
Anexo N° 4. Validación de los instrumentos de recolección de datos.....	54
Anexo N° 5. Validación de los instrumentos de recolección de datos.....	55
Anexo N° 6. Validación de los instrumentos de recolección de datos.....	56
Anexo N° 7. Prueba Piloto método alfa de Cronbach.....	57

Anexo N° 8. Declaratoria de originalidad del asesor .....	64
Anexo N° 9. Autorización para publicación en repositorio .....	65
Anexo N° 10. Autorización de la versión final.....	66
Anexo N° 11. Pantallazo de turnitin .....	67

## RESUMEN

La presente investigación titulada Análisis de Costos en los Depósitos Temporales Concerniente a Las Importaciones, Paita – 2017, presenta como objetivo general Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017. Para esta investigación se aplicó como instrumento el análisis documental según los indicadores de la operacionalización de variable y una encuesta en modalidad de Likert que permitirá determinar las características de los depósitos temporales.

El tipo de investigación es, descriptivo no correlacional, de nivel cuantitativo, diseño no experimental, la muestra y población está conformada por los depósitos y 20 importadores.

Dentro de las principales conclusiones se determinó que los costos de depósitos temporal son 4, los cuales son Servicio Integral de retiro Full, Servicios Extras, servicio Integral de Recepción de Vacíos y almacenaje, teniendo un costo promedio total de \$ 700 dólares, por otro lado se observa muchas características de los costos, pero se nota la inconformidad de los importadores, el cual tendrá que tomar en cuenta estos depósitos al momento de ofrecer el servicio de almacenaje.

**Palabras Claves:** Almacenaje, Carga, Corto, Deposito.

## **ABSTRACT**

The present research entitled Analysis of Costs in Temporary Deposits Concerning Imports, Paita - 2017, presents as a general objective Determine the characteristics of the costs in temporary deposits concerning imports, Paita 2017. For this investigation, the instrument was applied documentary analysis according to the indicators of the operationalization of variable and a survey in Likert mode that will allow to determine the characteristics of temporary deposits.

The type of research is descriptive non-correlational, quantitative level, non-experimental design, the sample and population is made up of deposits and 20 importers.

Among the main conclusions, it was determined that the temporary deposit costs are 4, which are Full Integral Retirement Service, Extras Services, Integral Empty Reception and storage service, having a total average cost of \$ 700 dollars, on the other hand many characteristics of the costs are observed, but the dissatisfaction of the importers is noted, which will have to take into account these deposits when offering the storage service.

**Keywords:** Storage, Loading, Short, Deposit.

# **I. INTRODUCCIÓN**

## **1.1. Realidad Problemática**

En la actualidad el intercambio de productos a nivel mundial ha sido un elemento esencial de crecimiento de las economías de varios países, el proveer mercadería a otro estado se ha vuelto algo popular hoy en día, debido a que mueve la economía de empresas pequeñas y grandes que quieren comenzar a comercializar productos de calidad a un menor precio y de otras que quieren vender sus productos a otros países, más aún con el tema de los tratados de libre comercio firmados con países estratégicos, el cual favorece brindando menores porcentajes de impuesto a contribuir al ingresar mercadería de otro país.

Ante este crecimiento y la necesidad de las empresas nacen los operadores de comercio exterior los cuales cumplen un rol fundamental en esta cadena, influyendo de manera directa en los costos que se generan, brindando servicios unificados en una tarifa estandarizada, independientemente al costo de la mercadería. La función principal de estos operadores es facilitar a las empresas, el proceso de traer o llevar un producto en diferentes países. Operadores como esto ayudan a mover la economía y comercialización de productos nacionales al exterior del país.

El Perú en los últimos años es un país que ha crecido aceleradamente en este proceso, según datos de la INEI se espera alcanzar un promedio de exportaciones e importación de US\$66.000 millones que contribuyan al crecimiento interno del país, el cual ha servido para poder generar una mejor calidad de vida a sus habitantes y crecimiento económico, debido al absceso de tecnología, medicina, productos de primera necesidad, entre otros a menores costos y al alcance de la población peruana. También ha permitido que los empresarios importen y exporten productos que ayuden al crecimiento de sus organizaciones, debido a los escasos de algunos productos de vital importancia.

Paita es el segundo principal puerto a nivel nacional, por donde ingresar un gran volumen de mercadería extranjera, en el año 2009 fue concesionado por la empresa TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS por una licencia de 25 años, la cual generó un desarrollo en la infraestructura del mismo, si bien hasta momento no se ha completado lo estipulado en el acuerdo, con la infraestructura ya culminada hasta el momento, Paita se ha beneficiado con el acoplamiento de nuevas líneas navieras y en algunos casos con el regreso de líneas navieras que decidieron rescindir en su momento su estadía en el puerto debido a que las condiciones no eran las óptimas, coadyuvando al atraque de un mayor calado de naves.

En Paita se encuentran establecidos 4 Depósitos Temporales:

- APM Terminal Inland Services S.A. está ubicada en Km 4.5 Mza. L Lote. 3 Z.I. II De Paita Piura – Paita – Paita, con ruc: 20107012011 empresas del Grupo Alconsa.
- Neptunia S.A. está ubicada en Nro. Mz – F INT. 1 Z.I. Industria II Piura – Paita – Paita. Con Ruc: 20100010217.
- Unimar S.A esta ubicada en Mza. A Lote. 10 - Z.I. Zona Industrial II (LOTE 10 – 11 – 12 – 13) Piura – Paita – Paita, con ruc: 20100412447.
- Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. está ubicada en Jr. Ferrocarril Nro. 127 (Terminal Portuario De Paita) Piura – Paita – Paita, con ruc: 20522473571.

Empresas que manejan sus propias políticas comerciales de acorde a los contratos pactados con las líneas navieras asociadas para el desarrollo de los regímenes de exportación – importación, los regímenes que se desprenden de ellos y regímenes suspensivos, a la postre cada línea naviera cuenta con un Depósito Temporal para el almacenamiento de sus contenedores y el embarque / desembarque de los mismos en sus respectivas naves, este panorama no supedita que los importadores puedan elegir el Depósito Temporal en el cual desean llevar a cabo las operaciones que conciernen a su carga, lo cual está referido a la excelencia en el servicio, disminución de costos

y simplificación de los tiempos, para poder ofrecer sus mercaderías en el territorio nacional a precios justos y competitivos de acorde a las exigencias del mercado.

El problema que atraviesan los importadores de Paita, es que no conocen los costos de depósitos temporales, y al momento de importar no lo consideran, ocasionando que los precios del producto aumenten de tal forma que para el consumidor local se le es difícil adquirirlo. La mayoría de importadores al no cotizar este tipo de contingencias ocasiona que muchas veces la mercadería se quede en estos depósitos, perdiendo el producto y en muchas ocasiones la misma SUNAT se quede. El precio del producto va creciendo a manera que aumenten los costos, y el único perjudicado es el cliente si es que adquiere el producto, y en muchos casos el empresario si es que pierde la mercadería. Es por ello necesario identificar los costos y características de los principales almacenes logísticos, con el fin de que los importadores tengan los conocimientos y de esta manera puedan gestionar de manera eficiente este proceso que se da en las importaciones.

## **1.2 Trabajos Previos**

Germán Alarco Tosini (2009), en su investigación *“Fallas de mercado y sobrecostos en las cadenas logísticas del comercio exterior del Perú”*, Concluyendo:

Se encontraron fallas en las etapas de la cadena logística, el cual fue demostrado en un conjunto de producto de comercio exterior. También se pudieron hacer comentarios que están relacionados directamente con las importaciones y exportaciones de productos, analizando las barreras que tienen cuando ingresa a cada país, es decir las barreras arancelarias y no arancelarias, y que varían dependiendo de cada país. El objetivo de este documento fue presentar las principales fallas que hay en la cadena logística actual y que conlleva a asumir costos innecesarios, y que el único afectado en este proceso son los que exportan e importan, debido a que cuando su producto llegue al mercado objetivo, no podrá competir con los otros productos, debido al precio estipulado. Tiene un fin social,

debido a que, al determinar la falla de los procesos de la cadena logística, se podrá tomar medidas en aquellos productos que generan más sobre costos y posiblemente renegociar un nuevo precio o que el estado proponga un nuevo tratado que permita que los productos entren con un costo competitivo. La cadena logística tiene como fin prevalecer los costos y ayudar al empresario a llevar su mercadería de un lugar a otro, y para esto se tiene que usar los puertos.

Zamora (2012), en su investigación *“Estandarización operativa y metodológica de un almacén fiscal de mercancías, en la Ciudad de Guatemala, para la mejora en la productividad y eficiencia en el servicio”*, concluyendo que:

Se demostró que, en el almacén de mercancías, las operaciones que se realizan dentro, presentan deficiencias específicamente en la recepción y entrega de mercancía, y esto es debido a las faltas de controles y procedimientos exactos que permitan tener un buen almacén ordenado. Por otro lado, se determinó que el principal motivo de atraso, está en la duplicidad de operaciones realizadas por el personal en las bodegas y el representante de la delegación de Aduanas. Por último, al implementar mejoras y cambios propuestos, se unifican los criterios operativos de todo el personal concluyendo en un proceso operativo dentro del almacén uniforme y lineal. Este modelo permitirá tener un mejor almacén, donde los criterios y operaciones ayuden a mejorar la eficiencia de los operarios y arrojar buenos resultados. Por último, en este informe se propuso un plan de asesoría aduanera, a través de folletos, charlas, entre otras actividades, que permiten dar a conocer las operaciones y términos aduaneros a los exportadores e importadores. Esto permitirá tener una estrecha relación con los exportadores e importadores, que dejen su mercadería en los almacenes de aduanas, el cual es el más seguro de todos.

Andrade (2015) en su tesis titulada *“Gestión logística en las operaciones del transporte internacional para el desarrollo del comercio en el Puerto Del Callao”*, del cual se llegó a las siguientes conclusiones:

El trabajo realizado aporta información importante a todas las empresas a nivel nacional, puesto que hoy en día las empresas buscan mejorar e insertarse a nuevos mercados de negociaciones con el fin de ser competitivos a nivel nacional e internacional. La búsqueda constante del crecimiento empresarial a llevado a la empresa a sumergirse en un plan de contingencia para ser competitiva a pesar de la dura competencia. La gestión de logística es un tema central de investigación hoy en día ya que grandes empresas tienen fluctuaciones tanto de ingreso al hacer exportaciones y egreso cuando importan productos por ello se necesita un control de logística para llevar las operaciones tanto como exportaciones o importaciones de manera adecuada. Por otro lado, la gestión logística permite el desarrollo del comercio en el puerto del Callao ya que se aprovecha al máximo la infraestructura, la capacidad portuaria, ya que todo ello en conjunto determina la eficiencia de las actividades.

Maratuech (2015), en su tesis titulada el "Modelo de gestión para la integración ciudad-puerto en función a la cadena logística en el Puerto Del Callao". Se concluyó en lo siguiente:

La zona del Callao es una zona estratégica geográficamente para la importación o exportación, puesto que cuenta con un puerto marítimo importante. Este puerto cumple con diferentes requisitos importantes y valiosos para la empresa pues cumple las características suficientes para considerarse un puerto significativo de la costa oeste del Pacífico Sur, y esto debido a la gran demanda de servicios logísticos requeridos. La oferta en el puerto del Callao haciendo hincapié a la infraestructura del puerto y a los servicios no es lo más adecuada debido a las deficiencias en lo que respecta a la comunicación. La conectividad o comunicación entre el puerto y la demanda de la ciudad es esencial para el crecimiento de un transporte que contribuya para una gestión eficiente del área de logística del producto o servicio presentado adecuadamente en un tiempo exacto y seguro. La

planificación es muy importante debido a que al haber una conexión entre el puerto marítimo y la gente que demanda tu servicio o producto es por ello que la gestión logística viene a cumplir un rol importantísimo en la empresa. El comercio exterior por su gran demanda a provocado que los puertos marítimos implementen vías de comunicación y transporte para los servicios debido a que cumplen roles importantes y claves de competitividad (p.106).

Riascos (2013), en su tesis titulada *“Modelado de los procesos de importación y exportación de carga contenedorizada en la distribución física internacional propuesta para la sociedad Portuaria Regional De Buenaventura”*, El cual llevo a la siguiente conclusión:

En el presente trabajo se pudo realizar una simulación de las fases de instauración, tanto en el proceso y procedimientos para la exportación e importación, referente a carga contenedorizada. El principal punto fue determinar los tiempos óptimos y muertos, como también los volúmenes que se mueven en cada carga. También se identificó 6 procesos que viene desde el atraque de la motonave hasta la carga en el camión que llevara la mercancía, los cuales tienen un tiempo que está estimado en 29 horas, en algunos casos los trabajadores trabajan más de 29 días al mes contando los días feriados y domingos, y esto es debido al mismo movimiento que existe en el puerto. En muchos casos los estándares laborales han sido rotos, debido que se ha visto trabajadores con más de 8 horas diarias y excediendo los 4 horas extras permitido. Es por ello necesario contar con la tecnología y un buen proceso en la gestión de los contenedores, el cual permita reducir los tiempos y mejorar el traslado de los contenedores, sin perjudicar a los trabajadores (p.115).

García y Quevedo (2016) en su tesis titulado *“Impacto de la concesión del Puerto De Paita En La Gestión Operativa De la exportación de frutos frescos como carga refrigerada”*. Concluyendo en lo siguiente:

El puerto de Paita en la actualidad esta concesionado a una empresa privada hecho que permite una mayor fluctuación de container o también llamados contenedores reefers para la exportación de los diferentes productos que presentan demanda en el exterior como ser los frutos frescos. Esto es respaldado por las respuestas de los empresarios entrevistados quienes mencionan que efectivamente sus niveles de exportación presentaron aumentos considerables debido a la reducción de los costos incurridos en el proceso de exportación y a los tiempos que este proceso incluye. Por otro lado, el puerto presenta un ambiente positivo de trabajo en comparación a otras concesiones. Estos nuevos cambios han llevado a convertir al puerto de Paita más atractivo para las diferentes empresas tanto terrestres como navieras que tiempo atrás no ingresaban al puerto, a su vez el puerto de Paita presento un aumento en el muelle y de esa forma hay un mayor exceso para naves marítimas mejor implementadas con tecnología de punta. Uno de los productos banderas en la exportación son los frutos secos y otros tipos de cargamentos los ismos que han generado un mayor movimiento tanto en las importaciones como exportaciones y en los flujos de efectivo. Estos cambios han obligado a su vez que el puerto se vea en la necesidad de adquirir maquinaria de tecnología de punta como ser grúas de pórtico y grúas de patio las mismas que sirven para mejorar la operatividad de la empresa. La concesión del puerto de Piura trajo consigo tecnología de punta y una mayor oportunidad y acceso a los diferentes empresarios que apuestan por las exportaciones de sus productos (p.71)

García (2016), en su tesis titulada “Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo socioeconómico del distrito de Salaverry-2014”, Concluyendo en lo siguiente:

El puerto de Salaverry es uno de los puertos importantes del Perú, por ello existen diferentes empresas que usan los servicios de este puerto marítimo. Luego de aplicar encuestas a los diferentes funcionarios de

las diferentes empresas que operan en el puerto de Salaverry sobre la situación actual del puerto mencionaron que; efectivamente existen deficiencias respecto a la infraestructura del puerto específicamente en lo que respecta al abrigo, acceso, atraque, tráfico y almacenamiento. Por falta de control estos puntos se han visto afectados presentando errores considerables. También se han visto dificultades respecto la manipulación, reparación y mantenimiento de las naves como ser lanchas y barcos. Por ende, se concluye que la situación actual del puerto es deficiente. Toda esta investigación tiene como un objetivo general alcanzar el cual es satisfacer a las personas que demandan los servicios portuarios. Las deficiencias mostradas en parte es responsabilidad de la gestión de los administradores del puerto ya que no se invierte en la mejora continua del puerto de Salaverry. Los servicios que se prestan el puerto de Salaverry deberán presentar mejoras continuas gestionando un equipamiento de maquinaria con tecnología de punta para poder de esa manera mejorar los servicios brindados por el puerto aumento así la demanda y la oferta. También se deberá trabajar mejorando la infraestructura del puerto para que las empresas terrestres y aéreas portuarias tengan un mayor acceso (p.96)

### **1.3 Teorías relacionadas al tema**

#### **1.3.1. Variable: Costos en los Depósitos Temporales**

##### **1.3.1.1. Costos de las Importaciones**

Gavelan (2005), menciona que el costo de importación está constituido por el precio original de compra, más todos los gastos incurridos para poner el producto importado en el almacén de la empresa. Estos gastos adicionales están constituidos por: flete, seguro, derechos e impuestos que gravan la importación, transporte, acarreo y gastos de aduana en general; por consiguiente, incluye todos los gastos atribuibles directamente al producto, así como también los indirectos, como son los gastos administrativos generados por los entes que apoyan a la operación de compra-venta del exterior. No se incluye en el costo de

importación a los gastos financieros, por ser ajenos al valor real de la mercancía importada. (P.117)

Para el autor los costos más predominantes al momento de importar, son aquellos que se involucran desde que el producto sale del almacén de las empresas hasta que llegan al cliente o su destino. En estos casos, son los impuestos de cada país que no pueden reducir por más que su logística o reducción de costos sea eficiente. Muchas veces la SUNAT ADUANERA se ha vuelto un ente peligroso pero su control por medio de los operadores logísticos, se puede evitar tener problemas con la mercancía.

#### **1.3.1.2. Costos Logísticos**

Perez (2015), menciona que es la suma de las tarifas involucradas al manipuleo, almacenamiento y traslado de las mercaderías desde los proveedores hasta los clientes en destino. En estos se incluyen: Costos de aprovisionamiento, Costos de almacenamiento, Costos de inventarios, Costos de transporte interno, Costo de distribución de los productos terminados, Costos de Agencia Marítima, Costos de agencia de Aduana y Costos de certificación respecto a mercancías restringidas. Estos costos que se generan durante el proceso logístico, están relacionados con la eficiencia y eficacia de dicho proceso y su desarrollo constituye una de las actividades más críticas en el diseño y operación de los Sistemas Logísticos siendo la que presenta mayor dificultad por la falta de definición o entendimiento acerca de su estructura.

El problema principal es que todos los costos logísticos en la mayoría, sino es en todas las empresas, generalmente están ocultos y asignados en la contabilidad a diferentes departamentos involucrados en el proceso, y no están identificados como costos logísticos. Es por ello muchas veces que los importadores de grandes cantidades, desconocen de los costos incurridos, y muchas veces lo toman como injustificados.

### **1.3.1.3. Deposito temporal**

Caro (2011), menciona que Los Almacenes de Depósitos Temporal son como una aduana pública gestionada por un operador logístico autorizado, permitiendo incrementar la eficacia de los procedimientos de despacho y logísticos.

Art. 2 (Decreto Legislativo N°1053), menciona que es el Local donde se ingresan y/o almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera.

Fernández (2000), menciona que es el Almacén donde va a ser descargada o entregada la carga a exportarse por parte del cliente. Es una extensión de la zona primaria, y normalmente es elegido por el armador o porteador mediante el cual el cliente debe aceptar dicho almacén, en su mayoría de casos no hay pacto de tarifas. Los depósitos temporales son lugares que la autoridad aduanera autorizó par que se acopien, descarguen y permanezcan durante un plazo en días, cada país establece en su ley de aduanas el número de días, luego de ese plazo la mercancía se considera en abandono legal. En depósitos temporales puede ingresar toda clase de mercancías procedentes del exterior que no estén prohibidas y que todavía no se han destinado a un régimen aduanero (de importación para el consumo o admisión temporal, por ejemplo). Existen algunos casos en que la ley exige la verificación y certificación de las mercancías por parte de las entidades competentes respecto a su naturaleza para la disposición de las mismas, supeditando ello la decisión del depósito temporal respecto a la liberación.

En conclusión, según los autores los depósitos temporales, son de vital importancia para los importadores, debido que es un lugar seguro y regulado donde sus mercaderías pueden estar, hasta que la empresa cumpla con todos los requisitos establecidos por ley, pero es necesario saber que tiene un costo que debe ser asumido.

#### 1.3.1.4. Tipos de depósitos

SUNAT (2017), por medio de la ley de aduanas (Decreto Legislativo N°1053) establece dos tipos de depósitos de almacenamiento, los cuales son:

- **Depósitos Aduanero:** La modalidad de Depósito Aduanero permite que los clientes suspendan el pago de derechos de importación hasta por un plazo máximo de 12 meses. De este modo, podrá efectuar retiros parciales mediante pagos fraccionados o escalonados y su empresa obtendrá mayor flexibilidad en su manejo financiero y logístico.
- **Depósitos Temporales:** La SUNAT administra y opera Depósitos Temporales terrestres. Así, los clientes pueden recibir y despachar mercaderías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que la Ley permite. Los Depósitos Temporales pueden almacenar todo tipo de mercadería por un plazo de 30 días, considerados a partir del día siguiente del término de la descarga. Luego de dicho plazo, las mercaderías que no hayan sido solicitadas para un determinado régimen u operación aduanera caerán en abandono legal.

Los depósitos temporales, como menciona la SUNAT, es el tiempo determinado que un producto se queda en un establecimiento, hasta que la empresa cumpla con todos los papeles y normas legales, dependiendo del producto que traiga y la cantidad. La ADUANAS es un ente fiscalizador, que actúa en beneficio de todos los ciudadanos, como también de mantener los precios del mercado interno al mismo nivel, para que se determine una competencia leal.

#### 1.3.1.5. Costos de almacenaje

Gundis (2013) Es el costo de almacenamiento de un producto está directamente relacionado con el espacio ocupado en el almacén, así como el tiempo medio de permanencia del mismo.

#### 1.3.1.5.1. Distribución de los costos de almacenaje

Gundis (2013), menciona en su artículo que los costos de almacenaje se dividen en 7, los cuales son:

- **Espacio:** Los costes del espacio se refieren no sólo al espacio que ocupan las mercancías, sino también el espacio necesario para trabajar. Para calcular los costes del espacio se precisa tener en cuenta varios puntos. Por un lado, estarían los alquileres, si el almacén es ajeno, y las amortizaciones, si el almacén ha sido comprado por la empresa, en cuyo caso se excluye el valor del solar y sólo se tendrá presente el edificio. Por otro lado, nos encontramos con la financiación, representada por los intereses de la inversión en el espacio [se halla multiplicando el coste medio ponderado del capital por la inversión total, donde se incluye el valor del solar]. En tercer lugar, tenemos el mantenimiento del espacio, derivado de los gastos y reparaciones del edificio. A continuación, habrá que fijarse en los seguros relacionados con el edificio [incendio, inundación...]. También habrá que contar con los impuestos que recaen sobre el edificio, principalmente el IBI. En última instancia se deben mencionar los costes variables: el número de pedidos [a mayor cantidad de pedidos, menos coste del espacio], el número de referencias [a mayor cantidad de referencias, mayor coste del espacio], los medios de manipulación [a más medios, más costes] y otros [el riesgo de siniestros aumenta la prima del seguro, la ubicación varía el coste según el lugar en que establece, etc.].
- **Instalaciones:** Los costes de las instalaciones se refieren a las estanterías y otras instalaciones [como una puerta de acceso] fijas dentro del almacén. Al igual que en el caso anterior, también aquí habrá que contar con los alquileres y las amortizaciones, así como la financiación de los inmovilizados y el mantenimiento [reparaciones y conservación], además de

otros costes variables relacionados con el número de referencias, la dimensión y volumen de la mercancía [a más volumen, mayor coste], los sistemas de almacenaje [según sean más caros o más baratos] y el picking [dependiendo si hay o no una zona específica para él].

- **Manipulación:** Los costes de manipulación se refieren al personal y la maquinaria necesaria para manipular la mercancía en el almacén. Son tres los aspectos a calcular: el personal que manipula la mercancía [sueldos brutos, seguridad social a cargo de la empresa, vestuario, dietas...], el alquiler y/o amortización de los equipos de elevación y traslado de la mercancía [en donde aparecerán su amortización y/o financiación, y mantenimiento] y el suministro [electricidad y combustible usada por la maquinaria]. Por supuesto, existen ciertas variables, como el número de referencias [a más referencias, más coste], las unidades de carga [cuanto más variadas, mayores costes], el tipo de la demanda [si es muy variable, supondrá más coste por tener que contratar a más personal] y la altura del almacén [la altura supone tener maquinaria apropiada a ella].
- **Posesión De Stock:** Los costes de la posesión del stock son los que derivan del mantenimiento del stock de la mercancía dentro del almacén. Suponen la suma de los costes de la inversión inmovilizada o financiación y el seguro de la mercancía. Se calcula multiplicando el coste medio ponderado del capital por la inversión en stock o stock medio.
- **Administración:** Los costes de administración se centran en los surgidos en la gestión administrativa del stock. En principio vienen a suponer los mismos apartados que en los costes de mantenimiento; es decir, los costes del personal [salarios brutos, seguridad social, vestuario, etc.], los costes de los equipos de la administración [amortización y alquiler,

financiación y mantenimiento] y otros varios [el material de oficina].

- **Generales:** Los costes generales están encaminados a los costes en la limpieza, la luz del almacén, el agua, la basura, la vigilancia, el teléfono [si no se encuentra en la zona de pedidos], etc.
- **Ocultos:** Finalmente, los costes ocultos son aquéllos que se generan en el almacén y de difícil cuantificación, tales como los producidos por una rotura de stock, la obsolescencia del producto y las roturas, robos y mermas. Todo ello es difícil de cuantificar, por el cual motivo se suele obviar al calcular el coste total del almacenaje.

Las empresas autorizadas por SUNAT, tienen ese privilegio logístico de gestionar los depósitos temporales, y dependerá de la administración de cada depósito los costos que se deberá asumir por un periodo de 30 días. La mercadería que no se gestione en ese proceso será incautada por el ente fiscalizador, y se tomara como mercadería para remate público de la institución.

### 1.3.1.6. Importaciones

Actualmente las importaciones y las exportaciones han tenido mucho auge entre los países, los tratados internacionales han favorecido el intercambio comercial y dado una oportunidad de crecimiento económico. Algunos autores concuerdan con la idea que las importaciones perjudican en gran medida al país, caso contrario con las exportaciones las cuales proporcionan un superávit comercial. Sin embargo, en muchas ocasiones cuando la materia prima o producto no existe en un país es necesario comprarlo en otro. Las importaciones son “bienes y servicios comprados a otros países”, En este caso se trata de materia prima que posteriormente se convertirá en producto final y será distribuido dentro y fuera del país. Para ello se necesita cumplir con ciertos requisitos y trámites explicados en páginas subsecuentes. (Gitman y McDaniel, 2002, p. 67).

Acosta (2002), menciona que la importación es una operación del comercio en el que se introduce un producto extranjero a territorio nacional a través de procedimientos aduaneros y pago de contribuciones mediante el cumplimiento de restricciones y regulaciones no arancelarias.

Bancomext (2007) la importación es una acción legal en la que se introducen productos del extranjero mediante el cumplimiento de requisitos y pago de derechos.

Witker y Hernandez (2002) la importación es el proceso al que se somete una mercancía extranjera como las regulaciones y fiscalización tributaria para poder ser utilizada en el país destino.

Las importaciones hoy en día a tomado un papel muy importante para las personas naturales con negocio y sin negocios, empresas jurídicas, entre otros. Debido a que muchas veces hay productos que en el mismo país no lo encuentran o los costos son demasiados altos, para uso personal o como un suministro o material de un producto. También se realiza importaciones para el comercio, como es la compra y venta. Estos tratados, han hecho incluso que por medio de las importaciones algunos países se actualicen con el mundo global, moviendo de esta manera la economía interna de los países.

#### **1.3.1.7. Puerto**

Estepa (2013), denomina puerto al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situados en la ribera del mar o de los ríos, reúnan las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario.

Murcia (2004), define al puerto como un lugar en la costa, ya sea construido o natural, cuya función principal es el refugio de las naves para realizar en él, las tareas de embarque y descarga de las mercancías.

Debido a la globalización y a los diferentes tratados de libre comercio, nace en todo país, la necesidad de establecer un puerto para que los ciudadanos y empresas comiencen a realizar sus negocios con el mercado internacional, estos tipos de puertos deben contar con la tecnología y los recursos humanos para su desarrollo eficiente. Los puertos hoy en día se ha vuelto un recurso muy importante para cada país, como también una fuente principal de empleo, en la zona en la que se encuentre ubicada.

#### **1.3.1.7.1. Gestión Portuaria**

Montero (2012), indica que la gestión portuaria puede variar notablemente y dependerá de los objetivos que se pretenda alcanzar. Sin embargo, la meta final, siempre estará ligada a incrementar la calidad y eficiencia de los servicios y satisfacer las necesidades del cliente usuario de puerto.

Carbajal y Chang (2009), manifiestan que la función de los puertos como lugares de intercambio modal, requiere de una gestión portuaria, donde es indispensable el funcionamiento eficiente de éstos, cuyo objetivo es de garantizar que la cadena de transporte se desarrolle óptimamente y de manera integrada, reduciendo el costo de manipulación de las mercancías.

Muller (1999) afirma que su esquema de las fuerzas influye en la dirección y ritmo de cambio a la que mueve la industria del transporte intermodal y en consecuencia los puertos, sobre 3 puntos:

- La globalización de las actividades económicas que a menudo originan cambios en los modelos de comercio.
- Las tecnologías nuevas y emergentes, barcos más grandes, rápidos y sofisticados, nuevos equipos de manipulación, internet, etc.
- La desregulación del transporte.

Para que la gestión portuaria sea eficiente según el autor Muller tiene que tener estos tres puntos de gran impacto sobre los productos que se movilizan en un puerto a fin de determinar el poder de negociación sobre los fletes de transporte intermodal, almacenamiento, manipuleo, etc. Y todo aquel servicio portuario que pueda generarse por necesidad de las naves que limitan la operatividad y el normal desenvolvimiento de las operaciones lo cual se ve traducido a costos que finalmente serán sumados al cliente final de una manera reducida en costos y tiempos.

#### **1.3.1.7.2. Clasificación de los puertos**

Muller (1999), menciona que, desde el punto de vista funcional, las obras e instalaciones de un puerto se clasifican por su ubicación:

- **Zona marítima:** destinada al barco, tienen obras de abrigo que protegen la zona de atraques del oleaje exterior, constituidas por los diques; obras que facilitan el acceso del barco al puerto en condiciones de seguridad, garantizando su maniobrabilidad, anchura y calado adecuados (radar, faros, balizas, radiofaros, boyas, etc.).
- **Zona terrestre:** destinada a la mercancía, se ubica la superficie de operación terrestre con los muelles, que facilitan el atraque y amarre de los barcos y soporte al utillaje y acopio de mercancías; depósitos de mercancías que regulan los flujos marítimos-terrestre.
- **Zona de evacuación:** destinada al transporte terrestre, vías de acceso al puerto desde la red de carreteras, circunvalación o reparto, con áreas de maniobra y estacionamiento.
- **Zona de asentamiento:** se ubican industrias básicas: siderurgias, astilleros, refinerías, petroquímicas, etc. En algunos casos han creado puertos exclusivos para su servicio.

Los puertos más económicos que los aéreos en cuanto a movilizar grandes cantidades de mercadería son los de zona Marítima y terrestre. Muchos Importadores y Exportadores escogen estos

puertos, al momento de transportar su mercadería. Aunque el tiempo de traslado es muy largo, los costos y ahorros son significativos para el valor del producto al momento de ser colocado y vendido en los mercados locales. Muchas empresas concurren a estos medios por las grandes cantidades de mercadería que transportan.

## 1.4 Formulación del Problema

### 1.4.1. Formulación del Problema General

¿Cuáles son las características de los costos en los depósitos Temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017?

### 1.4.2. Problema Específico

1. ¿Se tiene conocimiento de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones, Paita 2017?
2. ¿Cuáles son las características requeridas por usuarios de los costos en los depósitos Temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017?

## 1.5 Justificación del Estudio

Considerando los criterios de Hernández, Fernández y Baptista (2010, pp. 40), que indican:

**Conveniencia.** Es conveniente para dar a conocer los costos de los depósitos temporales de las importaciones que llegan al puerto de Paita de las empresas y sirve para mejorar los procedimientos de almacenaje para los depósitos y tener un criterio de aumento a los precios del producto por parte de los importadores.

**Relevancia social.** Los costos que se dan por los depósitos temporales de mercadería de importación, tienen una transcendencia con la sociedad muy importante, debido a que al incurrir a este tipo de servicios y tener el control adecuado del almacenaje y otros costos aduaneros, los precios de los productos importados no serán mayores, el cual favorece a los consumidores peruanos,

debido a que el precio no se alterará, y seguirá están al alcance de las empresas y pobladores.

**Implicancias prácticas.** La presente indagación está orientada a analizar y contrastar los costos de los servicios que ofrecen los Depósitos Temporales considerando las implicancias que el mercado ejerce sobre el comercio y la optimización de los recursos que permita a los importadores ofertar un servicio y/o mercancía en el territorio nacional a escala competitiva. En esta percepción, se tiene como propósito coadyuvar con información real y precisa a los importadores dándoles a conocer las nuevas herramientas que la Administración Aduanera ha dispuesto para agilizar las gestiones de comercio exterior y las consecuencias que generado la concesión del puerto.

**Valor teórico.** La presente investigación se justifica porque nos permite determinar las características de los costos de almacenaje y su volatilidad en él tiempo, como también los procesos aduaneros entre otros puntos importantes. Para ello fue necesario conocer el predominio del puerto dentro de la economía del distrito de Paita y sus zonas de influencia. Las compañías navieras presentan nuevas embarcaciones llevándonos a concluir en la importancia de innovar la infraestructura, mejorar los costos de almacenaje para que de esta manera el puerto pueda lograr su competitividad y eficiencia. Todo esto hará posible captar mayores cargas a manipularse, pudiendo ofrecer menores tiempos de estadía de las naves en cada una de sus operaciones, reduciendo de esta manera los costos incurridos.

**Utilidad metodológica.** Algo interesante a tomar en consideración mediante la presente investigación, es analizar los depósitos temporales y los costos, lo que nos permitirá reconocer el valor real del puerto de Paita al momento de realizar las importaciones, como uno de los clústeres relevantes dentro de la cadena logística del transporte internacional. Así mismo tomar en cuenta que sus costos de almacenamiento inciden directamente sobre el producto final, siendo este punto muy importante por los grandes volúmenes de carga que se transportan y movilizan por los puertos para luego. En tal sentido mientras menores sean nuestros costos de transporte se logrará obtener como resultado final un

producto competitivo dentro del mercado local e internacional. Un puerto atractivo genera trabajo y dinamismo en sus áreas de influencia.

## **1.6 Hipótesis**

### **1.6.1. Hipótesis General:**

Las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 configuran una situación difícil para quienes realizan importaciones por lo onerosos que son.

### **1.6.2. Hipótesis Específicas:**

1. Se tiene conocimiento de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones, Paita 2017
2. Las características requeridas por usuarios de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 configuran una situación de mayores facilidades, menores tarifas, nueva referencia del costo de cuadrilla y menor costo de movilización extra.

## **1.7 Objetivos:**

### **1.7.1. Objetivo General:**

Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017.

### **1.7.2. Objetivo Específico:**

1. Efectuar un diagnóstico de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones. Paita 2017
2. Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 en términos de facilidades, tarifas, referencia del costo de cuadrilla y referencia del costo de movilización extra.

## II. MÉTODO

### 2.1. Tipo de estudio

El estudio **es no experimental**, debido a que no se manipuló las variables de investigación, así el estudio del problema es observado en su ambiente natural. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

También **de Corte Transversal**, ya que este estudio se realizará en un tiempo establecido.

### 2.2. Diseño de la investigación

El diseño de la **investigación es Descriptiva y Explicativa**, porque el investigador busca y recoge información relacionada con el objeto de estudio, no presentándose la administración o control de un tratamiento, es decir está constituida por una variable que es Costos en los Depósitos Temporales y una población que en este caso son los importadores. Describiendo y explicando de esta manera la variable sin manipularla. (Ary, Jacobs y Razavieh, 1989)

### 2.3. Variables

**Variable:** Costos en los Depósitos Temporales

## 2.4. Variables, Operacionalización

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensión	Indicadores	Medición
Costos de los depósitos de importación	Es la suma de las tarifas involucradas al manipuleo, almacenamiento y traslado de las mercaderías desde los proveedores hasta los clientes en destino.	Esta variable se evaluará y se medirá mediante el cuestionario de Likert y análisis documental. El cual se mediará las características de los costos de los depósitos temporales en las importaciones de Paita	Espacio	Espacio que ocupa la mercadería.	Ordinal
			Instalaciones	Cantidad de mercadería	
				Ubicación del almacén	
			Manipulación	Local	
				Personal	
			Posesión De Stock	Equipo	
				Tiempo de almacenaje requerido	
Tiempo de almacenaje SUNAT					
Administración	Perdida de la mercadería				
	Gestión en la entrada de la mercadería				
Generales	Gestión en la salida de la mercadería				
	Impuestos				
	Transporte				
				Fletes	

## 2.5. Población y muestra

- **Población 1:**

La población establecida para el presente proyecto de investigación estar dada por los cinco (04) depósitos temporales existentes en el puerto de Paita.

- **Población 2:**

Los 20 importadores frecuentes del puerto de Paita

- **Muestra 1:**

Dada la magnitud de la población, la muestra estar constituida en este caso por los cinco (04) depósitos temporales existentes en puerto de Paita.

- **Muestra 2:**

En la presente investigación, la selección de la muestra fue a través del muestreo no probabilístico dado que de manera intencional se ha trabajado con toda la población como muestra, es decir con los 20 importadores de Paita.

## 2.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

El cuestionario está basado en 23 preguntas en modalidad de lickert, que según Hernández (2002), “menciona que consiste en un conjunto de preguntas presentados en forma de afirmaciones o juicios, ante los cuales se pide la reacción de las personas”.

<b>Técnicas</b>	<b>Instrumentos</b>	<b>Proceso</b>
<b>Observación</b>	Guía de observación (Diagnostico)	Se aplicará para el conocimiento de los diferentes costos empleados en las importaciones por los depósitos temporales
<b>Encuesta</b>	Cuestionario	Se aplicará a los clientes que dejan la mercadería almacenada. Donde se aplicará el cuestionario en modalidad de Licker.
<b>Análisis Documental</b>	Guía de análisis documental	La información analizada se procesará en cuadros y tablas. Como también se solicitará los servicios y costos para proceder analizarlo.

## **2.7. Validación y confiabilidad del instrumento**

Para poder generar una confiabilidad, el instrumento se procederá a la revisión de los datos obtenidos por profesionales entendidos en la materia.

## **2.8. Método de análisis de datos**

El presente estudio aplica análisis descriptivos porque ayuda a tener más conocimiento de variables que utilizará esta investigación las cuales son: Costos de los depósitos de importación toda la información clara y confiable que se obtendrá será trasladado a un Excel para poder mostrar los resultados.

## **2.9. Aspectos éticos**

Esta investigación se desarrollará cumpliendo los valores y normas éticas con la sociedad, así se respetó otros trabajos porque se aplicó con la norma APA, a la vez cumplimos con los procedimientos ya establecidos del curso de proyecto de tesis. Para un mejor estudio se realizó con las correcciones de profesionales de la universidad lo que muestra que el trabajo es propio y fidedigno y no representa plagio.

### III. RESULTADOS

**Objetivo 01: Efectuar un diagnóstico de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones. Paita 2017**

#### 3.1 COSTOS

Los costos de los depósitos temporales se desarrollan de acuerdo a la modalidad en que se esté incidiendo en el comercio exterior, es decir en los regímenes de Exportación o Importación que son los más frecuentes a nivel mundial, en esta oportunidad analizaremos los costos de los depósitos temporales para el régimen de importación para carga contenerizada y mediante el cual se establecerá sus principales características de acuerdo a su unidad equivalente de medida.

En el siguiente cuadro se dan a conocer el costo por cada concepto cobrado los mismos que se encuentra establecidos en moneda extranjera (dólar) y no incluyen IGV.

**Cuadro 1:**  
**Servicio Integral de retiro Full**

Concepto	Depósitos Temporales							
	APM Terminal		UNIMAR		NEPTUNIA		TPE	
	20	40	20	40	20	40	20	40
ÍTEM	DRY	DRY	DRY	DRY	DRY	DRY	DRY	DRY
Servicio Integral de retiro Full	\$ 335	\$ 395	\$ 265	\$ 326	\$ 265	\$ 328	\$ 101	\$ 142

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro 1, se puede observar que el depósito temporal que su tarifa es más ALTA es **APM TERMINALS** para lo cual nos brinda una tarifa de servicio Integral de retiro full de contenedor de \$335 para contenedores de 20` DRY y \$395 para contenedores de 40` DRY y la tarifa más BAJA es la del depósito **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS (TPE)** la cual brinda una tarifa de servicio Integral de retiro full de contenedor de \$101.01 para contenedores de 20` DRY y \$141.61 para contenedores de 40` DRY .

**Cuadro 2:  
Servicios Extras**

Concepto		Depósitos Temporales							
		APM TERMINALS		UNIMAR		NEPTUNIA		TPE	
ÍTEM: Servicios Extras		20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY
Servicios Extras	Movilización	\$ 61	\$ 69	\$ 43	\$ 43	\$ 55	\$ 55	\$ 45	\$ 45
	Cuadrilla	\$ 66	\$ 80	\$ 83	\$ 83	\$ 48	\$ 48	\$ 40	\$ 80
	monta carga por contenedor	\$ 55	\$ 62	\$ 35	\$ 35	\$ 55	\$ 55	\$ 45	\$ 90
	Servicio Extraordinario para retiro/devolución	\$ 80	\$ 80	\$ 35	\$ 35	\$ 30	\$ 30	\$ 0	\$ 0
<b>Total</b>		<b>\$ 262</b>	<b>\$ 291</b>	<b>\$ 196</b>	<b>\$ 196</b>	<b>\$ 188</b>	<b>\$ 188</b>	<b>\$ 130</b>	<b>\$ 215</b>

Fuente: Elaboración Propia

- En el cuadro 2 se observa el concepto de **movilización** el deposito temporal que su tarifa es más ALTA es **APMTERMINALS** con \$ 61 para contenedores de 20` dry y \$ 69 para contenedores de 40` dry y la tarifa más BAJA es la del depósito **UNIMAR** la cual brinda una tarifa única tanto para contenedores 20` dry y de 40` dry de \$ 43.
- En el cuadro 2 se observa el concepto de **cuadrilla** el deposito temporal que su tarifa es más ALTA es **UNIMAR** con una tarifa única tanto para contenedores de 20` dry y 40` dry de \$ 83 y la tarifa más BAJA es la del depósito **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS (TPE)** con unos costos de \$ 40 para contenedores de 20` dry y el deposito NEPTUNIA con un costo de \$ 48 para contenedores de 40` dry.
- En el cuadro 2 se observa el concepto de **montacarga** los depósitos temporales que su tarifa es más ALTA para contenedores de 20` dry son **APM TERMINALS** y **NEPTUNIA** con unos costos de \$ 55 Y para contenedores de 40` dry es **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS** con un costo de \$ 90 y la tarifa más BAJA es la del depósito **UNIMAR** con una tarifa única de \$ 35 para contenedores de 20` y 40` dry.

- En el cuadro 2 se observa el concepto de **servicio extraordinario de retiro/devolución** el depósito temporal que su tarifa es más ALTA es **APM TERMINALS** con una tarifa única de \$ 80 para contenedores de 20` y 40`dry y la más BAJA es la del depósito **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS (TPE)** la cual tiene exonerado de cobro de este concepto.

**Cuadro 3:**  
**Almacenaje por día**

Concepto	Depósitos Temporales							
	APM TERMINALS		UNIMAR		NEPTUNIA		TPE	
ÍTEM	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY
Almacenaje día 1 al 10	\$ 0	\$ 0	\$ 5	\$ 7	\$ 14	\$ 22	\$ 0	\$ 0
Almacenaje día 11 a 15	\$ 0	\$ 0.	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5	\$ 5
Almacenaje día 11al 20	\$ 0	\$ 0.	\$ 7	\$ 10	\$ 19	\$ 30	\$ 0	\$ 0
Almacenaje día 16 al 25	\$ 13	\$ 16	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Almacenaje del 16 a mas	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 15	\$ 15
Almacenaje del 21 a mas	\$ 0	\$ 0	\$ 10	\$ 14	\$ 24	\$ 40	\$ 0	\$ 0

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro 3 se observa que este ítem debemos de tener claro las condiciones que ofrece cada depósito temporal al ofertar este concepto, ya que, en algunos, este cobro puede ser RETROACTIVO.

### Condiciones Por Depósito Temporal

- **APM TERMINALS**  
Nos brindan 15 días libres de almacenaje **NO RETROACTIVO**
- **UNIMAR**  
Nos brindan 10 días libres de almacenaje **RETROACTIVO**
- **NEPTUNIA**  
Nos brindan 10 días libres de almacenaje **RETROACTIVO**
- **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS**

Nos brindan 10 días libres de almacenaje **NO RETROANCTIVOS**

En este concepto la tarifa diaria más ALTA es la del depósito NEPTUNIA, indiferentemente de los días libres Y la condición que nos brinde c/u de los depósitos y la BAJA es la del depósito **TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS (TPE)**.

**Cuadro 4:**  
**Servicio Integral de Recepción de Vacíos**

Concepto	Depósitos Temporales							
	APM TERMINALS		UNIMAR		NEPTUNIA		TPE	
ÍTEM	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY	20 DRY	40 DRY
servicio Integral de Recepción de Vacíos	\$ 206	\$ 206	\$ 197	\$ 197	\$ 206	\$ 206	\$ 0	\$ 0

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro 4 se observa que los conceptos a considerar en una importación dependerán a la línea naviera con la que se moviliza la carga, ya que cada línea naviera tiene su depósito temporal donde obligatoriamente se tendrá que devolver los contenedores Vacíos, Si bien es cierto que el costo más ALTO por concepto de **servicio integral de recepción de Vacíos** es la de los DEPOSITOS APM TERMINALS Y NEPTUNIA tanto para contenedores de 20` y 40` dry y la más BAJA es para el deposito UNIMAR.

### 3.2 Cuestionario

**Objetivo 02: Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 en términos de facilidades, tarifas, referencia del costo de cuadrilla y referencia del costo de movilización extra,**

**Instrucciones:** esta encuesta tiene por objeto determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017. Es por ello que solicitamos responder los siguientes cuestionamientos, sin dejar ninguno sin responder. Esta encuesta es totalmente anónima y se efectúa únicamente con la intención de realizar un diagnóstico selectivo. A continuación, encontrará aseveraciones con 5 opciones de respuesta para cada una. Marque con una "X" la que considere que mejor refleja su sentir con respecto a dichas aseveraciones.

**Cuadro 5:**  
**Espacio Que Ocupa La Mercadería**

ÍTEMS	Preguntas	Alternativas				
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
	<b>Indicador: Espacio Que Ocupa La Mercadería</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>01</b>	Los costos aumentados por el volumen los considera justos.	0	1	12	2	5
<b>02</b>	Los costos por volumen deben ser evaluados por el peso del bien	0	1	7	6	6

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 05 indicador “espacio que ocupa la mercancía “, se observa que el ÍTEM 01 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue la 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 12 personas y la que menos expresión obtuvo fue la 1 (totalmente en desacuerdo) con 0. Por otro lado, el ÍTEM 02 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 07 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo) con 0 punto.

**Cuadro 6:  
Cantidad De Mercadería**

Preguntas	Alternativas				
	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
<b>ÍTEMS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Indicador: Cantidad De Mercadería</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
03 Los costos aumentados por la cantidad de mercadería los considera elevados.	3	1	12	1	3
04 Los costos de la mercadería deben ser evaluados por el valor del bien.	1	5	5	6	3

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 06 indicador “cantidad de mercadería “, se observa que el ÍTEM 03 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 12 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 2 (en desacuerdo) con 1 punto. Por otro lado, en el ÍTEM 04 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 4 (de acuerdo), con un total de 06 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo) con 1 punto.

**Cuadro 7:  
Ubicación del almacén**

ÍTEM	Preguntas	Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
	<b>Indicador: Ubicación Del Almacén</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>05</b>	Está de acuerdo en el lugar de ubicación de los depósitos temporales.	1	1	8	5	5

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 07 indicador “ubicación del almacén “, se muestra que en el ÍTEM 05 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 8 puntos y la que menos puntos obtuvo fueron dos alternativas la número 1 (totalmente en desacuerdo), número 2 (en desacuerdo) con 1 punto cada una.

**Cuadro 8:  
Local**

ÍTEM	Preguntas	ALTERNATIVAS				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
	<b>Indicador: Local</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>06</b>	Está de acuerdo con la seguridad y estabilidad que brinda cada depósito para el resguardo de la mercadería.	5	3	8	1	2

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 8 indicador “cantidad de mercadería “, se observa que en el TEM 03 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 8 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 4 (de acuerdo) con 1 punto.

**Cuadro 9:  
Personal**

Preguntas		Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
ÍTEM	<b>Indicador: Personal</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
7	El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), los considero muy elevados.	2	6	12	0	0

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 9 indicador “personal “, se observa que el ÍTEM 05 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 12 puntos y la que menos puntos obtuvo fueron dos alternativas la número 4 (de acuerdo), número 5 (totalmente de acuerdo) con 0 punto cada una.

**Cuadro 10:  
Equipo**

Preguntas		Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
ÍTEMS	<b>Indicador: Equipo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
8	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor (container), los considero muy altos.	0	1	8	5	6
9	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor, debería disminuir al menos 33%	1	2	7	5	5

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 10 indicador “equipo “, se muestra el ÍTEM 08 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 08 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo) con 0 punto. Por otro lado, en el ÍTEM 09 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 07 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo) con 1 punto.

**Cuadro 11:**  
**Tiempo De Almacenaje Requerido**

Preguntas	ALTERNATIVAS				
	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
<b>ÍTEMS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>INDICADOR : Tiempo De Almacenaje Requerido</b>					
<b>10</b> Los días ofrecidos por almacenaje de la empresa, los considero insuficientes.	0	6	6	7	1
<b>11</b> El costo por día extra correspondiente a almacenaje, los considero excesivos.	0	6	9	2	3
<b>12</b> El costo por día extra correspondiente a almacenaje, deberían tarifa única sin tramos diferenciales.	0	9	0	6	5

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 11 indicador “tiempo de almacenaje requerido “, se muestra en el ÍTEM 10 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 4 (de acuerdo), con un total de 07 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo) con 0 punto. Por otro lado, en el ÍTEM 11 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 09 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo) con 0 punto. Por último, en el ÍTEM 12 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 2 (en desacuerdo), con un total de 06 puntos y la que menos puntos obtuvo fueron dos alternativas la número 1 (totalmente en desacuerdo), número 3 (ni a favor ni en contra) con 0 punto cada una.

**Cuadro 12:  
Tiempo De Almacenaje Sunat**

Preguntas		Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
ÍTEM	<b>Indicador: Tiempo De Almacenaje Sunat</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>13</b>	Los 30 días ofrecidos por almacenaje de la SUNAT los considera muy acelerado.	1	4	10	5	0

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 12 indicador “tiempo de almacenaje sunat “, el cual se muestra en el ÍTEM 13 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 10 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 5 (totalmente de acuerdo), con 0 puntos.

**Cuadro 13:  
Perdida de la Mercadería**

Preguntas		Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
ÍTEMS	<b>Indicador: Perdida De La Mercadería</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
14	Está de acuerdo que la empresa, se haga responsable de la pérdida de la mercadería que se ocasione dentro de la empresa.	1	7	9	2	1
15	Está de acuerdo que la empresa, no se responsabilice de la mercadería que contiene cada contenedor.	0	1	5	13	1

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 13 indicador “pérdida de la mercadería “, se muestra en el ÍTEM 14 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 09 puntos y la que menos puntos obtuvo fueron dos alternativas la número 1 (totalmente en desacuerdo), número 5 (totalmente de acuerdo) con 1 punto cada una. Por otro lado, en el ÍTEM 15 de las

20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 4 (de acuerdo), con un total de 13 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo), con 0 puntos.

**Cuadro 14:**  
**Gestión En La Entrada De La Mercadería**

ÍTEM	Preguntas	Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
	<b>Indicador: Gestión En La Entrada De La Mercadería</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
16	Está de acuerdo con los procesos administrativos que realizan las organizaciones para el traslado, manejo, y cobro del depósito temporal	0	4	11	1	4

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 14 indicador “gestión en la entrada de la mercadería”, se muestra el ÍTEM 16 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 11 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo), con 0 puntos.

**Cuadro 15:**  
**Gestión En La Salida De La Mercadería**

ÍTEMS	Preguntas	Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
	<b>Indicador: Gestión En La Salida De La Mercadería</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
17	El costo de retiro (handling) los considero muy altos.	0	4	11	1	4
18	Sobre los costos de retiro (handling), espero que den facilidades de pago en términos de crédito a 30 días.	0	2	16	1	1

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 15 indicador “gestión en la salida de la mercadería”, se muestra en el ÍTEM 17 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 11 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo), con 0 puntos. Por otro lado, en el ÍTEM 18 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que

predomino fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con un total de 16 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 1 (totalmente en desacuerdo), con 0 punto.

**Cuadro 16:**  
**Impuestos**

Preguntas		Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
ÍTEM	<b>Indicador: Impuestos</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
19	Está de acuerdo con los costos tributarios por los productos que se importan	3	4	3	0	10
20	Cree que deberían ser más flexibles los costos por impuestos.	9	1	0	3	7

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 16 indicador “gestión en la entrada de la mercadería “: se muestra en el ÍTEM 19 de las 20 respuestas obtenida la alternativa que predomino fue el número 5 (totalmente de acuerdo), con un total de 10 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 4 (de acuerdo), con 0 punto. Por otro lado, en el ÍTEM 20 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predomino fue el número 1 (totalmente en desacuerdo), con un total de 09 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con 0 punto.

**Cuadro 17:**  
**Transporte Y Flete**

Preguntas		Alternativas				Totalmente de acuerdo
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	
ÍTEM	<b>Indicador: Transporte Y Flete</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
21	Está de acuerdo en cubrir con los costos de transporte, hasta el depósito temporal y salida del mismo.	4	1	0	3	7

**Fuente: elaboración propia**

En el cuadro 17 indicador “transporte y flete “, se muestra que en el ÍTEM 21 de las 20 respuestas obtenidas la alternativa que predominó fue el número 5 (totalmente de acuerdo), con un total de 07 puntos y la que menos puntos obtuvo fue el número 3 (ni a favor ni en contra), con 0 punto.

#### IV. DISCUSIÓN

La presente investigación se realizó con el fin de determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017, para lo cual se utilizó instrumentos como la Encuesta en modalidad de Likert, guía de observación y guía de análisis documental para arrojar los siguientes resultados por los objetivos:

##### **Objetivo 01: Efectuar un diagnóstico de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones. Paita 2017**

Para este objetivo según el análisis documental se observó 4 costos que son importante considerar en las importaciones por los importadores de Paita, los cuales son, Servicio Integral de retiro Full, Servicios Extras, Almacenaje, servicio Integral de Recepción de Vacíos

En el cuadro 01 se puede observar el Servicio Integral de retiro Full, el cual se realiza a los contenedores, que están en los depósitos temporales, se puede observar que el deposito temporal la tarifa más alta es de APM TERMINALS para lo cual nos brinda una tarifa de servicio Integral de retiro full de contenedor de \$335 dólares para contenedores de 20` DRY y \$395 dólares para contenedores de 40` DRY y la tarifa más BAJA es la del depósito Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) la cual brinda una tarifa de servicio Integral de retiro full de contenedor de \$101.01 dólares para contenedores de 20` DRY y \$141.61 dólares para contenedores de 40` DRY . Las tarifas de estos servicios tienen un promedio entre los 4 mencionados de \$300 dólares, es decir los importadores tienen que contar con ese efectivo para comenzar a mover los contenedores en los depósitos temporales, de no hacerlo se consideraría una mercadería abandonada, el cual será incautado por la SUNAT. Por otro lado, es mejor trabajar con contenedores de 40` DRY, debido a que su capacidad es mayor y los costos son similares a los de 20` DRY, sería una ventaja para los importadores que mayormente son frecuentes en los depósitos temporales.

Por otro lado, en el cuadro 02, se observa los servicios extras, los cuales son movilización, cuadrilla, monta carga por contenedor y Servicio Extraordinario

para retiro/devolución, se puede observar que NEPTUNIA ofrece por los 4 servicios un precio muy bajo de \$ 188, ya sea para contenedores de 20 DRY y 40 DRY, después le sigue UNIMAR con \$ 196 ya sea para contenedores de 20 DRY y 40 DRY, después le sigue APM TERMINALS con \$ 262 para contenedores de 20 DRY y \$ 291, para contenedores de 40 DRY, por último se menciona TPE, a pesar de no brindar los servicios completo, el monto que cobra es demasiado elevado. Entonces cuando se presenten este tipo de servicios, es recomendable optar por NEPTUNIA y si el importador es más exigente se optaría por UNIMAR, pero la decisión varía, si hay otros costos que aumentarían este proceso, el cual se mencionará más adelante.

En el cuadro 03, se ve el almacenaje por día de los depósitos temporales en este concepto la tarifa diaria más alta es la del depósito Neptunia, indistintamente de los días libres y la condición que nos brinde c/u de los depósitos y la Baja es la del depósito Terminales Portuarios Euroandinos (TPE).

En el cuadro 4 se observa que los conceptos a considerar en una importación dependerán a la línea naviera con la que se moviliza la carga, ya que cada línea naviera tiene su depósito temporal donde obligatoriamente se tendrá que devolver los contenedores Vacíos, Si bien es cierto que el costo más alto por concepto de servicio integral de recepción de Vacíos es la de los depósitos APM Terminals y Neptunia tanto para contenedores de 20` y 40` dry y la más Baja es para el depósito UNIMAR.

Para la SUNAT (2017), es el ente quien administra y opera Depósitos Temporales terrestres. Así, los clientes pueden recibir y despachar mercaderías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que la Ley permite. Los Depósitos Temporales pueden almacenar todo tipo de mercadería por un plazo de 30 días, considerados a partir del día siguiente del término de la descarga. Luego de dicho plazo, las mercaderías que no hayan sido solicitadas para un determinado régimen u operación aduanera caerán en abandono legal. Por otro lado, Gudis (2013), menciona que el costo de almacenamiento de un producto está directamente relacionado con el

espacio ocupado en el almacén, así como el tiempo medio de permanencia del mismo, y que durara el tiempo que la empresa agilice los papeles para su retiro. En otro aspecto García y Quevedo (2016), menciona que el Puerto de Paita está mejorando la gestión, tratando de que estos costos que ofrecen no sean tan altos, debido a que el fin es que todos lleguen a importar en beneficio de la economía local, y mejorar el estilo de vida de los pobladores de Paita.

**Objetivo 02: Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 en términos de facilidades, tarifas, referencia del costo de cuadrilla y referencia del costo de movilización extra.**

Para este objetivo se desarrolló mediante el cuestionario en modalidad de Likert el cual arrojó los siguientes resultados:

En la dimensión espacio que ocupa la mercadería y cantidad de mercadería, el cual se observa en el cuadro 5 y 6, se muestra que los importadores se encuentran indiferente con los costos aumentados por el volumen y cantidad de mercadería, debido a que son aspectos que no le mencionan el motivo, por otro lado, se cree conveniente que el costo por volumen o costo de mercadería del bien debe ser evaluado según el peso del bien o valor del bien.

En el cuadro 7 y 8, se muestra la dimensión Ubicación del almacén y Local, donde los importadores mencionan no estar tan conformes con la ubicación del almacén, por encontrarse lejos del lugar donde ellos comercian la mercadería importada y de la misma manera se muestran indiferente con el tema de seguridad y estabilidad, debido a que no saben qué medidas usan o no se les comunica.

En el cuadro 9 y 10, se muestra la dimensión de Personal y Equipo, donde se menciona que no están de acuerdo con los costos que representa la cuadrilla o más conocido como estibadores, por considerarlo muy elevado, por otro lado, los costos por movilización según los importadores son altos, y el cual deben disminuir un 33%, para que de esta manera los importadores no se vean perjudicado.

En el cuadro 11 y 12, se muestra que el Tiempo de almacenaje requerido y *Tiempo De Almacenaje Sunat, teniendo una indiferencia al mencionar los días* ofrecidos de almacenaje, los costos elevados y los días extras, donde aumenta la tarifa. Por otro lado, la Sunat establece un periodo de 30 días, pero aun así los importadores, creen que, si se logra hacer una buena gestión, se lograra sacar la mercadería de los depósitos temporales.

En el cuadro 13, se muestra la dimensión de perdida de la mercadería, que la empresa se tiene que hacer responsable de la perdida de la mercadería, y que a la misma vez se tiene que contar con un seguro que garantice el contenedor si es que se perdiera algo durante el tiempo en el que este en el depósito.

En el cuadro 14 y 15, se observa la dimensión de Gestión en la entrada de la mercadería y Gestión en la salida de la mercadería, se muestra indiferente ante la gestión que se realiza en la entrada de la mercadería y la salida del mismo, así como el precio que cuesta en mantenerlo y sacarlo de los depósitos temporales.

Por último, en el cuadro 16 y 17, se observa que la dimensión de Impuestos y Transporte y flete, el cual se ha podido deducir que los importadores aún están en desacuerdo con los impuestos que cobra el estado, mencionando que debería ser más flexible, por otro lado, el deposito temporal involucre asumir costos de transporte y están de acuerdo en hacerlo, siempre y cuando no se demora más de lo pensado en retirar la mercancía.

Estos resultados coinciden con el autor Tosini (2009), al mencionar que, en el proceso de importación, siempre habrá costos que se tendrán que asumir hasta que la mercadería llegue a los almacenes de sus empresas y ese producto ya sea comercializado, pero muchas veces el tiempo es un problema para todo importador, porque el mantener mucho tiempo la mercadería en este proceso implica aumentar mucho los costos y con ello el precio del producto, perjudicando de esta manera al consumidor final; por otro lado Riascos (2013), coincide también que el proceso de importación o

exportación, se ve afectado por costos que se deben de pagar, por eso lo recomendable es traer cantidades grandes, como para que el costo de estos productos sea asumido por la cantidad total de mercadería, también se menciona que es recomendable escoger una empresa que brinda no solamente costos bajos, si no la seguridad que la mercadería va estar bien.

## V. CONCLUSIONES

### **Objetivo 01: Efectuar un diagnóstico de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones. Paita 2017**

Los costos utilizados en los depósitos temporales son 4, el Servicio Integral de retiro Full, Servicios Extras (movilización, Cuadrilla, monta carga por contenedor, Servicio Extraordinario para retiro/devolución), costos por almacenaje, costo por servicio Integral de Recepción de Vacíos, los mismos que varían los precios, según el contenedor que se utiliza pero que asumen un total de \$800 en promedio para contenedores de 20 DRY y \$1200 para contenedores de 40 DRY, por eso es importante para los importadores traer en grandes cantidades la mercadería, debido a que se ahorrarían muchos costos y tiempos en el proceso de importación y almacenaje.

### **Objetivo 02: Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 en términos de facilidades, tarifas, referencia del costo de cuadrilla y referencia del costo de movilización extra.**

Las características principales que tiene los costos de depósitos temporales, es que existe la facilidad de escoger entre los 5 depósitos que están establecidos legalmente por Aduanas, según los importadores.; cada deposito maneja sus precios de operación, tiempos y eficiencia. En cuanto a las tarifas, varían dependiendo al contenedor (Tamaño y peso) que se almacene y transporte, no teniendo precios exactos, debido a que en el proceso se va asumiendo costos extras. Por otro lado, según a la cuadrilla, se mantiene unos costos muy cómodos por que se utiliza la tecnología y de la mano de la fuerza de los trabajadores, haciendo que los tiempos sean muy reducidos en cuando a la cuadrilla, por último, en cuanto a la movilización , es uno de los costos más caros asumidos en todo tipo de proceso ya sea de exportación o importación, pero que la eficiencia que tienen es muy buena para reducir los tiempos, pero depende mucho de la disponibilidad del importador, según los encuestados.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- 1.** Se recomienda a los importadores en traer mercancía de otros países en contenedores de 40 DRY, debido a que los costos son mucho menores que cuando una empresa importa con contenedores de 20 DRY, haciendo de que el producto se mantenga con su precio original y que el importador tenga más mercadería para poder comerciar en el mercado local.
- 2.** Se recomienda hacer un análisis antes de selección uno de los 4 depósitos temporales, considerando los siguientes criterios que son, la distancia del local con el deposito, los tiempos, tarifas, costos y transporte, para que de esta forma el importador tenga una noción de cuanto le va costar y el tiempo que va utilizar para retirar su mercancía de estos depósitos temporales.
- 3.** Se recomienda a futuros investigadores mejorar los instrumentos y mecanismos de evaluación realizados en el presente trabajo, considerando que son muchas las Dimensiones y muy variados los resultados cuantitativos y cualitativos obtenidos, que permitan medir de manera eficiente los costos de los depósitos temporales; esto para evitar favoritismos y toma de decisiones subjetivas, y así poder diseñar sistemas adecuados que permitan promover más investigaciones sobre los costos temporales.

## REFERENCIAS

- Andrade, M. C. (2015) *Gestión Logística En Las Operaciones Del Transporte Internacional Para El Desarrollo Del Comercio En El Puerto Del Callao*, presentada en la Universidad Nacional Mayor De San Marcos. Lima, Perú. Recuperado de <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/4488>
- Armando, V. P. (2003). *Administración Logística. Esan*. Recuperado de <http://prodelcorp.edu.pe/material/2170POLITICA%20LOGISTICA%20Y%20ABASTECIMIENTOS.pdf>
- Acosta, M. (2015). *Gestión Logística de Empresas*. Recuperado de [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/cano\\_a\\_fl/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/cano_a_fl/capitulo2.pdf)
- Bañón, B. L. (2004), *Transportes Internacional*. Recuperado de [file:///C:/Users/core%20i5/Downloads/Articulos\\_transportes\\_2010-11.pdf](file:///C:/Users/core%20i5/Downloads/Articulos_transportes_2010-11.pdf)
- Bancomext (2007), *Comercio e Importaciones*. Recuperado de [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/cano\\_a\\_fl/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/cano_a_fl/capitulo2.pdf)
- Caro, B. P. (2011), *La cadena logística*. Recuperado de <http://www.erabat.net/bidasoa/informes/TRANSPORTE/La%20Cadena%20Log%C3%ADstica.pdf>
- SUNAT (1996) Decreto Legislativo N° 809 del 19-04-96- Ley General de Aduanas. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03/ctrlCambios/anexos/DLeg.809.pdf>
- SUNAT (2005). Decreto Legislativo N° 1053- Depósitos temporales. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03/ctrlCambios/anexos/DLeg.1053.pdf>
- SUNAT (1996). Decreto Supremo N° 121-96-EF publicado el 24-13-96. Reglamento de la Ley General de Aduanas. Recuperado de <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informag/regley.htm>

SUNAT (1999). Decreto Legislativo N° 821. Texto Único Ordenado de la Ley del IGV e ISC, promulgado por D.S. N° 055-99-EF, publicado el 15-04-99. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/>

Estepa, T. (2013), *Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo económico del distrito de Salaverry*, Recuperado de [file:///C:/Users/core%20i5/Downloads/15-54-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/core%20i5/Downloads/15-54-1-PB%20(1).pdf)

Gavelán, I. O. (1998) *Costos De Importación*. Recuperado de <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/viewFile/5943/5139>

Germán, A. T. (2009), *Fallas de mercado y sobrecostos en las cadenas logísticas del comercio exterior del Perú*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/255628083\\_Fallas\\_de\\_mercado\\_y\\_sobrecostos\\_en\\_las\\_cadenas\\_logisticas\\_del\\_comercio\\_exterior\\_del\\_Peru](https://www.researchgate.net/publication/255628083_Fallas_de_mercado_y_sobrecostos_en_las_cadenas_logisticas_del_comercio_exterior_del_Peru)

García, G. S. y Quevedo A. A. (2016). *Impacto De La Concesión Del Puerto De Paita En La Gestión Operativa De La Exportación De Frutos Frescos Como Carga Refrigerada*. Recuperado de <http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/handle/usmp/2333>

García, P. C. (2016), *Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo socioeconómico del distrito de Salaverry-2014*. Recuperado de <file:///C:/Users/core%20i5/Downloads/15-54-1-PB.pdf> (p.96)

Gudis, N. L. (2012). *Logística, Transporte, Almacenaje Y Manutención*. Recuperado de <https://luismiguelmanene.wordpress.com/2012/06/21/logistica-transporte-almacenaje-y-manutencion/>

Gitman, M. y McDaniel, T. (2002). Comercio, Exportación e Importación. Recuperado de [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/cano\\_a\\_fl/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/cano_a_fl/capitulo2.pdf)

James, R. F. y House, R. G. (1998) *The Distribution Handbook* Editorial THE Free press New York 1998. Recuperado de <http://docshare02.docshare.tips/files/8543/85431303.pdf>

- Jordi, P. C. y Navascues, R. (2003). *Manual de Logística Integral* editorial Díaz Santos. Recuperado de <https://www.buscador.iumx.eu/libros/manual-logistica-integral-navascues-cos-pdf.html>
- Maratuech, P. J. (2015), *Modelo de gestión para la integración ciudad-puerto en función a la cadena logística en el Puerto Del Callao*. Recuperado de <http://upcommons.upc.edu/handle/2117/98095> . (p.106)
- Martin, C. (1992). *Logistics and Supply Chain Management Strategies for Reducing Costs and Improving Services*. FT Pitman Publishing. Recuperado de <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13675569908901575>
- Pérez M. M. (2012). *Logística y comercio exterior*. Recuperado de [http://www.dirceturcusco.gob.pe/wpcontent/uploads/2015/08/Gu%C3%ADa\\_transporte\\_acu%C3%A1tico.pdf](http://www.dirceturcusco.gob.pe/wpcontent/uploads/2015/08/Gu%C3%ADa_transporte_acu%C3%A1tico.pdf)
- Riascos, M. I. (2013), *Modelado de los procesos de importación y exportación de carga contenedorizada en la distribución física internacional propuesta para la sociedad Portuaria Regional De Buenaventura*. Recuperado de <https://red.uao.edu.co/bitstream/10614/6471/1/T04527.pdf>
- Ronald, B. H. (1991). *Logística Empresarial*. Ediciones Díaz de Santos S.A. Recuperado de <http://www.editdiazdesantos.com/libros/ballou-ronald-h-logistica-empresarial-control-y-planificacion-L02000680301.html>
- Witker R. y Hernandez G. (2002), *Logística Internacional*. Recuperado de [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lni/cano\\_a\\_fl/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/cano_a_fl/capitulo2.pdf)

## ANEXOS

### Anexo N°1: Matriz De Consistencia Lógica

TÍTULO	Problema	Hipótesis	General	Específico	Variable (S)	Definición Conceptual	Definiciones Operacionales	Dimensión	Indicador	Medición
<b>Análisis de Costos en los Depósitos Temporales Concerniente a Las Importaciones, Paita - 2017</b>	¿Cuáles son las características de los costos en los depósitos Temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017?	Las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 configuran una situación difícil para quienes realizan importaciones por lo onerosos que son.	Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017.	1. Ejecutar un diagnóstico de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones. Paita 2017	<b>Variable independiente:</b>  Costos en los Depósitos	Es la suma de las tarifas involucradas al manipuleo, almacenamiento y traslado de las mercaderías desde los proveedores hasta los clientes en destino	Esta variable se evaluará y se medirá mediante el cuestionario de Likert y análisis documental. El cual se mediará las características de los costos de los depósitos temporales en las importaciones de Paita	Espacio	Espacio que ocupa la mercadería.	Ordinal
	1. ¿Se tiene conocimiento de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones, Paita 2017?	1. Se tiene conocimiento de los costos utilizados en los depósitos temporales concernientes a las importaciones, Paita 2017	2. Determinar las características requeridas por usuarios de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 en términos de facilidades, tarifas, referencia del costo de cuadrilla y referencia del costo de movilización extra.	2. Las características requeridas por usuarios de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 configuran una situación de mayores facilidades, menores tarifas, nueva referencia del costo de cuadrilla y menor costo de movilización extra.				Instalaciones	Cantidad de mercadería Ubicación del almacén Local	
2. ¿Cuáles son las características requeridas por usuarios de los costos en los depósitos Temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017?	2. Las características requeridas por usuarios de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 configuran una situación de mayores facilidades, menores tarifas, nueva referencia del costo de cuadrilla y menor costo de movilización extra.			Manipulación	Personal Equipo					
				Posesión De Stock	Tiempo de almacenaje requerido Tiempo de almacenaje SUNAT Perdida de la mercadería					
				Administración	Gestión en la entrada de la mercadería Gestión en la salida de la mercadería Impuestos Transporte Fletes					
				Generales						

### Anexo N°2: Ficha De Validación del Cuestionario

El presente Cuestionario tiene por finalidad recoger información de los importadores, para desarrollar el trabajo de investigación, con el fin de Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 El modelo a usar es la Escala de Likert.

VARIABLES	DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMS	Redacción clara		coherencia con los indicadores		coherencia con las dimensiones		OBSERVACIÓN
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Costos de los depósitos de importación	Espacio	Espacio que ocupa la mercadería.	Los costos aumentados por el volumen los considera justos.							
			Los costos por volumen deben ser evaluados por el peso del bien							
		Cantidad de mercadería	Los costos aumentados por la cantidad de mercadería los considera elevados.							
			Los costos de la mercadería deben ser evaluados por el valor del bien.							
	Instalaciones	Ubicación del almacén	Está de acuerdo en el lugar de ubicación de los depósitos temporales.							
		Local	Está de acuerdo con la seguridad y estabilidad que brinda cada depósito para el resguardo de la mercadería.							
	Manipulación	Personal	El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), los considero muy elevados.							
			El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), debería fijarse en función a la unidad de medida efectivamente trabajada y no por contenedor.							
		Equipo	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor (container), los considero muy altos.							
			El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor, debería disminuir al menos 33%							

	Posesión De Stock	Tiempo de almacenaje requerido	Los días ofrecidos por almacenaje de la empresa, los considero insuficientes.							
			El costo por día extra correspondiente a almacenaje, los considero excesivos.							
			El costo por día extra correspondiente a almacenaje, deberían tarifa única sin tramos diferenciales.							
		Tiempo de almacenaje SUNAT	Los 30 días ofrecidos por almacenaje de la SUNAT los considera muy acelerado.							
		Pérdida de la mercadería	Está de acuerdo que la empresa, se haga responsable de la pérdida de la mercadería que se ocasione dentro de la empresa.							
	Está de acuerdo que la empresa, no se responsabilice de la mercadería que contiene cada container.									
	Administración	Gestión en la entrada de la mercadería	Está de acuerdo con los procesos administrativos que realizan las organizaciones para el traslado, manejo, y cobro del depósito temporal							
		Gestión en la salida de la mercadería	El costo de retiro (handling) los considero muy altos.							
			Sobre los costos de retiro (handling), espero que den facilidades de pago en términos de crédito a 30 días.							
	Generales	Impuestos	Está de acuerdo con los costos tributarios por los productos que se importan							
Cree que deberían ser más flexibles los costos por impuestos.										
	Transporte y flete	Está de acuerdo en cubrir con los costos de transporte, hasta el depósito temporal y salida del mismo.								

Comentario: .....

CPC: .....

### Anexo N°3. Ficha De Validación del Cuestionario

El presente Cuestionario tiene por finalidad recoger información de los importadores, para desarrollar el trabajo de investigación, con el fin de Determinar las características de los costos en los depósitos temporales concerniente a las importaciones, Paita 2017 El modelo a usar es la Escala de Likert.

VARIABLES	DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMS	Redacción clara		coherencia con los indicadores		coherencia con las dimensiones		OBSERVACION
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>Costos de los depósitos de importación</b>	Espacio	Espacio que ocupa la mercadería.	Los costos aumentados por el volumen los considera justos.							
			Los costos por volumen deben ser evaluados por el peso del bien							
		Cantidad de mercadería	Los costos aumentados por la cantidad de mercadería los considera elevados.							
			Los costos de la mercadería deben ser evaluados por el valor del bien.							
	Instalaciones	Ubicación del almacén	Está de acuerdo en el lugar de ubicación de los depósitos temporales.							
		Local	Está de acuerdo con la seguridad y estabilidad que brinda cada depósito para el resguardo de la mercadería.							
	Manipulación	Personal	El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), los considero muy elevados.							
			El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), debería fijarse en función a la unidad de medida efectivamente trabajada y no por contenedor.							
		Equipo	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor (container), los considero muy altos.							
			El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor, debería disminuir al menos 33%							

	Posesión De Stock	Tiempo de almacenaje requerido	Los días ofrecidos por almacenaje de la empresa, los considero insuficientes.							
			El costo por día extra correspondiente a almacenaje, los considero excesivos.							
			El costo por día extra correspondiente a almacenaje, deberían tarifa única sin tramos diferenciales.							
		Tiempo de almacenaje SUNAT	Los 30 días ofrecidos por almacenaje de la SUNAT los considera muy acelerado.							
		Pérdida de la mercadería	Está de acuerdo que la empresa, se haga responsable de la pérdida de la mercadería que se ocasione dentro de la empresa.							
	Está de acuerdo que la empresa, no se responsabilice de la mercadería que contiene cada container.									
	Administración	Gestión en la entrada de la mercadería	Está de acuerdo con los procesos administrativos que realizan las organizaciones para el traslado, manejo, y cobro del depósito temporal							
		Gestión en la salida de la mercadería	El costo de retiro (handling) los considero muy altos. Sobre los costos de retiro (handling), espero que den facilidades de pago en términos de crédito a 30 días.							
	Generales	Impuestos	Esta de acuerdo con los costos tributarios por los productos que se importan							
			Cree que debería ser más flexibles los costos por impuestos.							
Transporte y flete	Está de acuerdo en cubrir con los costos de transporte, hasta el depósito temporal y salida del mismo.									

Comentario: .....

CPC: .....

Anexo N° 4. Validación de los instrumentos de recolección de datos

**Constancia De Validación**

Yo .....,titular del DNI Nª.....de profesión ....., ejerciendo actualmente como..... en la institución .....

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación del instrumentó (Cuestionario), a los efectos de su aplicación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes especulaciones.

	<b>Deficiente</b>	<b>Aceptable</b>	<b>Bueno</b>	<b>Excelente</b>
<b>Congruencia De Ítems</b>				
<b>Amplitud De Contenido</b>				
<b>Redacción De Los Ítems</b>				
<b>Claridad Y Precisión</b>				
<b>Pertinencia</b>				

En Paita, a los ..... días del mes de ..... del .....

.....  
**FIRMA**

Anexo N° 5. Validación de los instrumentos de recolección de datos

**Constancia De Validación**

Yo .....titular  
del DNI N<sup>a</sup>.....de profesión  
....., ejerciendo  
actualmente como..... en la  
institución .....

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación del  
instrumento (Cuestionario), a los efectos de su aplicación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes  
especificaciones.

	<b>Deficiente</b>	<b>Aceptable</b>	<b>Bueno</b>	<b>Excelente</b>
<b>Congruencia De Ítems</b>				
<b>Amplitud De Contenido</b>				
<b>Redacción De Los Ítems</b>				
<b>Claridad Y Precisión</b>				
<b>Pertinencia</b>				

En Paita, a los ..... días del mes de ..... del .....

.....  
**FIRMA**

Anexo N° 6. Validación de los instrumentos de recolección de datos

**Constancia De Validación**

Yo .....,titular del DNI Nª.....de profesión ..... , ejerciendo actualmente como..... en la institución .....

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación del instrumentó (Cuestionario), a los efectos de su aplicación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes especulaciones.

	<b>Deficiente</b>	<b>Aceptable</b>	<b>Bueno</b>	<b>Excelente</b>
<b>Congruencia De Ítems</b>				
<b>Amplitud De Contenido</b>				
<b>Redacción De Los Ítems</b>				
<b>Claridad Y Precisión</b>				
<b>Pertinencia</b>				

En Paita, a los ..... días del mes de ..... del .....

.....

FIRMA

Anexo N° 7. Prueba Piloto método alfa de Cronbach

SUJETOS	Suj. 1	Suj. 2	Suj. 3	Suj. 4	Suj. 5	Suj. 6	Suj. 7	Suj. 8	Suj. 9	Suj. 10	Suj. 11	Suj. 12	Suj. 13	Suj. 14	Suj. 15	Suj. 16	Suj. 17	Suj. 18	Suj. 19	Suj. 20
Género	M	F	F	F	F	F	M	F	F	M	F	M	F	M	F	F	F	M	M	M
Edad	22	21	19	20	30	25	26	31	45	43	68	54	34	23	26	27	28	24	29	32

CALCULO DEL ALFA DE CROMBACH																				
	Suj. 1	Suj. 2	Suj. 3	Suj. 4	Suj. 5	Suj. 6	Suj. 7	Suj. 8	Suj. 9	Suj. 10	Suj. 11	Suj. 12	Suj. 13	Suj. 14	Suj. 15	Suj. 16	Suj. 17	Suj. 18	Suj. 19	Suj. 20
ITEM 1	3	3	2	3	3	5	5	4	5	3	4	3	5	3	5	3	3	3	3	3
ITEM 2	3	3	5	2	4	3	4	4	5	5	4	5	3	4	3	5	3	5	4	3
ITEM 3	5	4	1	2	5	3	5	3	3	3	1	3	3	3	3	3	1	3	3	3
ITEM 4	2	2	3	1	4	3	2	2	3	4	4	4	3	4	4	5	5	5	3	2
ITEM 5	3	1	3	3	5	4	5	4	3	4	5	5	3	5	4	3	3	2	4	3
ITEM 6	1	3	1	1	4	1	3	3	2	3	1	3	3	2	5	3	2	3	5	3
ITEM 7	2	3	2	2	3	2	3	3	2	1	3	3	3	1	3	3	2	3	3	3
ITEM 8	3	3	3	3	3	5	5	3	5	5	5	3	3	2	3	3	3	3	3	3
ITEM 9	3	3	3	3	5	3	5	5	5	4	3	5	4	4	3	4	2	5	4	3
ITEM 10	3	3	2	2	1	3	3	5	4	4	5	3	4	4	5	5	5	4	3	3
ITEM 11	2	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	2	4	5	4	3	3	3	3	3
ITEM 12	3	5	5	3	3	3	3	2	4	4	2	2	2	2	3	2	3	3	5	3
ITEM 13	4	5	4	2	2	2	2	2	2	4	4	2	5	4	5	5	5	4	2	2
ITEM 14	4	3	2	4	1	4	3	3	3	2	3	3	3	2	4	3	2	3	4	3
ITEM 15	4	3	2	2	2	3	1	2	3	5	3	2	2	3	2	3	3	3	4	3
ITEM 16	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3	2	3	3	4	3
ITEM 17	2	3	3	4	3	5	2	3	3	5	5	3	3	3	2	2	3	3	3	5
ITEM 18	2	2	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	3	4	5	5	3	5
ITEM 19	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	5
ITEM 20	3	2	2	1	2	3	1	2	3	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5
ITEM 21	1	1	1	1	1	1	2	1	1	5	5	5	5	5	4	5	1	4	5	4
ITEM 22	1	1	1	1	2	5	4	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	3
SUMA	61	62	56	52	66	73	73	69	75	87	82	76	78	77	81	79	66	81	81	73
VARAINZA DE LA SUMA	87.4105																			

VARIANZA DE LOS ITEMS
0.8921
0.8711
1.3684
1.3553
1.2000
1.5158
0.4737
0.8921
0.8381
1.4000
1.1714
1.0667
1.6381
0.7810
0.9714
0.2095
1.0667
0.7810
0.1238
2.6842
3.5684
2.4500
<b>27.3187</b>

$$\alpha = \frac{k}{1 - k}$$

**DONDE:**

**K** = N° de Ítems

**V<sub>i</sub>** = Sumatoria de Varianza de cada uno de los Ítems

**V<sub>t</sub>** = La varianza de la suma total

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[ 1 - \frac{\sum V_i}{V_t} \right]$$

$$\alpha = 0.7112$$

La encuesta tiene una confiabilidad del 71% el cual permite ser desarrollada en los importadores.

Variables	Dimensión	Indicadores	ÍTEMS	1	2	3	4	5
<b>Costos de los depósitos de importación</b>	Espacio	Espacio que ocupa la mercadería.	Los costos aumentados por el volumen los considera justos.					
			Los costos por volumen deben ser evaluados por el peso del bien					
		Cantidad de mercadería	Los costos aumentados por la cantidad de mercadería los considera elevados.					
			Los costos de la mercadería deben ser evaluados por el valor del bien.					
	Instalaciones	Ubicación del almacén	Está de acuerdo en el lugar de ubicación de los depósitos temporales.					
		Local	Está de acuerdo con la seguridad y estabilidad que brinda cada depósito para el resguardo de la mercadería.					
	Manipulación	Personal	El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), los considero muy elevados.					
			El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), debería fijarse en función a la unidad de medida efectivamente trabajada y no por contenedor.					
		Equipo	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor (container), los considero muy altos.					
			El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor, debería disminuir al menos 33%					
	Posesión De Stock	Tiempo de almacenaje requerido	Los días ofrecidos por almacenaje de la empresa, los considero insuficientes.					
			El costo por día extra correspondiente a almacenaje, los considero excesivos.					
			El costo por día extra correspondiente a almacenaje, deberían tarifa única sin tramos diferenciales.					
		Tiempo de almacenaje SUNAT	Los 30 días ofrecidos por almacenaje de la SUNAT los considera muy acelerado.					
		Perdida de la	Está de acuerdo que la empresa, se haga responsable de la pérdida de la mercadería que se ocasione dentro de la empresa.					

		mercadería	Está de acuerdo que la empresa, no se responsabilice de la mercadería que contiene cada container.					
	Administración	Gestión en la entrada de la mercadería	Está de acuerdo con los procesos administrativos que realizan las organizaciones para el traslado, manejo, y cobro del depósito temporal					
		Gestión en la salida de la mercadería	El costo de retiro (handling) los considero muy altos.					
			Sobre los costos de retiro (handling), espero que den facilidades de pago en términos de crédito a 30 días.					
	Generales	Impuestos	Está de acuerdo con los costos tributarios por los productos que se importan					
			Cree que debería ser más flexibles los costos por impuestos.					
		Transporte y flete	Está de acuerdo en cubrir con los costos de transporte, hasta el depósito temporal y salida del mismo.					

<b>1</b> Totalmente en desacuerdo	<b>2</b> En desacuerdo	<b>3</b> Ni a favor ni en contra	<b>4</b> De acuerdo	<b>5</b> Totalmente de acuerdo
--------------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	------------------------	-----------------------------------

**Cuadro 05**

	respuesta de las personas encuestadas																			
	Suj. 1	Suj. 2	Suj. 3	Suj. 4	Suj. 5	Suj. 6	Suj. 7	Suj. 8	Suj. 9	Suj. 10	Suj. 11	Suj. 12	Suj. 13	Suj. 14	Suj. 15	Suj. 16	Suj. 17	Suj. 18	Suj. 19	Suj. 20
ÍTEM 1	3	3	2	3	3	5	5	4	5	3	4	3	5	3	5	3	3	3	3	3
ÍTEM 2	3	3	5	2	4	3	4	4	5	5	4	5	3	4	3	5	3	5	4	3
ÍTEM 3	5	4	1	2	5	3	5	3	3	3	1	3	3	3	3	3	1	3	3	3
ÍTEM 4	2	2	3	1	4	3	2	2	3	4	4	4	3	4	4	5	5	5	3	2
ÍTEM 5	3	1	3	3	5	4	5	4	3	4	5	5	3	5	4	3	3	2	4	3
ÍTEM 6	1	3	1	1	4	1	3	3	2	3	1	3	3	2	5	3	2	3	5	3
ÍTEM 7	2	3	2	2	3	2	3	3	2	1	3	3	3	1	3	3	2	3	3	3
ÍTEM 8	3	3	3	3	3	5	5	3	5	5	5	3	3	2	3	3	3	3	3	3
ÍTEM 9	3	3	3	3	5	3	5	5	5	4	3	5	4	4	3	4	2	5	4	3
ÍTEM 10	3	3	2	2	1	3	3	5	4	4	5	3	4	4	5	5	5	4	3	3
ÍTEM 11	2	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	2	4	5	4	3	3	3	3	3
ÍTEM 12	3	5	5	3	3	3	3	2	4	4	2	2	2	2	3	2	3	3	5	3
ÍTEM 13	4	5	4	2	2	2	2	2	2	4	4	2	5	4	5	5	5	4	2	2
ÍTEM 14	4	3	2	4	1	4	3	3	3	2	3	3	3	2	4	3	2	3	4	3
ÍTEM 15	4	3	2	2	2	3	1	2	3	5	3	2	2	3	2	3	3	3	4	3
ÍTEM 16	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3	2	3	3	4	3
ÍTEM 17	2	3	3	4	3	5	2	3	3	5	5	3	3	3	2	2	3	3	3	5
ÍTEM 18	2	3	3	4	3	5	2	3	3	5	5	3	3	3	2	2	3	3	3	5
ÍTEM 19	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	5
ÍTEM 20	3	2	2	1	2	3	1	2	3	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5
ÍTEM 21	1	1	1	1	1	1	2	1	1	5	5	5	5	5	4	5	1	4	5	4

Fuente: elaboración propia

		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni a favor ni en contra	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
Indicadores	ÍTEMS	1	2	3	4	5
Espacio que ocupa la mercadería.	Los costos aumentados por el volumen los considera justos.	0	1	12	2	5
	Los costos por volumen deben ser evaluados por el peso del bien	0	1	7	6	6
Cantidad de mercadería	Los costos aumentados por la cantidad de mercadería los considera elevados.	3	1	12	1	3
	Los costos de la mercadería deben ser evaluados por el valor del bien.	1	5	5	6	3
Ubicación del almacén	Está de acuerdo en el lugar de ubicación de los depósitos temporales.	1	1	8	5	5
Local	Está de acuerdo con la seguridad y estabilidad que brinda cada depósito para el resguardo de la mercadería.	5	3	8	1	2
Personal	El costo correspondiente a cuadrillas (estibadores), los considero muy elevados.	2	6	12	0	0
Equipo	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor (container), los considero muy altos.	0	1	8	5	6
	El costo correspondiente a movilizaciones extras de contenedor, debería disminuir al menos 33%	1	2	7	5	5
Tiempo de almacenaje requerido	Los días ofrecidos por almacenaje de la empresa, los considero insuficientes.	0	6	6	7	1
	El costo por día extra correspondiente a almacenaje, los considero excesivos.	0	6	9	2	3

	El costo por día extra correspondiente a almacenaje, deberían tarifa única sin tramos diferenciales.	0	9	0	6	5
Tiempo de almacenaje SUNAT	Los 30 días ofrecidos por almacenaje de la SUNAT los considera muy acelerado.	1	4	10	5	0
Pérdida de la mercadería	Está de acuerdo que la empresa, se haga responsable de la pérdida de la mercadería que se ocasione dentro de la empresa.	1	7	9	2	1
	Está de acuerdo que la empresa, no se responsabilice de la mercadería que contiene cada container.	0	1	5	13	1
Gestión en la entrada de la mercadería	Está de acuerdo con los procesos administrativos que realizan las organizaciones para el traslado, manejo, y cobro del depósito temporal	0	4	11	1	4
Gestión en la salida de la mercadería	El costo de retiro (handling) los considero muy altos.	0	4	11	1	4
	Sobre los costos de retiro (handling), espero que den facilidades de pago en términos de crédito a 30 días.	0	2	16	1	1
Impuestos	Está de acuerdo con los costos tributarios por los productos que se importan	3	4	3	0	10
	Cree que debería ser más flexibles los costos por impuestos.	9	1	0	3	7
Transporte y flete	Está de acuerdo en cubrir con los costos de transporte, hasta el depósito temporal y salida del mismo.	4	1	0	3	7