



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Infraestructura portuaria e importaciones de maquinaria pesada desde
la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Barrantes Eslava, Nicole Yazmin (orcid.org/0000-0002-7410-641X)

Valenzuela Gonzales, Jesus Miguel (orcid.org/0000-0002-1180-7083)

ASESOR:

Mgtr. Macha Huaman, Roberto (orcid.org/0000-0002-5361-9910)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, Empleo y emprendimiento

LIMA - PERÚ

2022

Dedicatoria

La presente investigación va dedicada principalmente a mis padres quienes tienen mis infinitas palabras de admiración, han sido los principales motivadores para que persiga mis sueños, han creído y confiado en mí. Muchas gracias por su amor y apoyo incondicional que fue motivador para culminar con satisfacción mis estudios universitarios.

La presente investigación va dedicada principalmente a Dios, a mi abuela, a mi madre, a mi hermano y a mi mascota que me apoyaron en todo momento brindándome su apoyo incondicional y dándome aliento y ánimos en los momentos más difíciles para poder culminar esta etapa satisfactoriamente.

Agradecimiento

Agradecemos a Dios por habernos permitido culminar esta etapa académica, a nuestras familias por habernos apoyado y haber confiado en nosotros durante todo el proceso, asimismo, agradecemos a los docentes que durante todo el proceso nos dejaron enseñanzas, a nuestro asesor Roberto Macha Huamán, quien con su experiencia nos orientó para poder culminar esta etapa, además, agradecemos a los participantes que colaboraron con la investigación.

Índice de Contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de Contenidos.....	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras.....	viii
Resumen	iv
Abstract.....	v
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	13
3.1 Tipo y diseño de investigación	13
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	14
3.3 Escenario de estudio	15
3.4 Participantes	15
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	15
3.6 Procedimiento	15
3.7 Rigor científico.....	16
3.8 Método de análisis de datos	17
3.9 Aspectos éticos	18
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	18
V. CONCLUSIONES	34
VI. RECOMENDACIONES.....	36
REFERENCIAS.....	38
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 1: Matriz de categorización de infraestructura portuaria e importaciones	14
--	----

Índice de gráficos y figuras

Figura 1: Red hermenéutica de la categoría infraestructura portuaria	19
Figura 2: Red hermenéutica de la categoría importaciones	19
Figura 3: Red hermenéutica de la subcategoría infraestructura de zona primaria	19
Figura 4: Coincidencias de respuestas del criterio almacén aduanero	20
Figura 5: Coincidencias de respuestas del criterio muelle portuario	21
Figura 6: Red hermenéutica de la subcategoría equipo portuario.....	22
Figura 7: Coincidencias de respuestas del criterio grúas portuarias	23
Figura 8: Coincidencias de respuestas del criterio grúas portuarias	24
Figura 9: Coincidencias de respuestas del criterio cabrestante	24
Figura 10: Red hermenéutica de la subcategoría acceso al área portuaria	25
Figura 11: Coincidencias de respuestas del criterio acceso terrestre	26
Figura 12: Coincidencias de respuestas del criterio acceso marítimo.....	27
Figura 13: Coincidencias de respuestas del criterio acceso marítimo.....	27
Figura 14: Red hermenéutica de la categoría importaciones	28
Figura 15: Coincidencias de respuestas del criterio conocimiento de embarque ..	28
Figura 16: Coincidencias de respuestas del criterio conocimiento de embarque ..	29
Figura 17: Coincidencias de respuestas del criterio trámites y requisitos para la nacionalización.....	30
Figura 18: Coincidencias de respuestas del criterio trámites y requisitos para la nacionalización.....	31
Figura 19: Red hermenéutica de la subcategoría regímenes de importación	31
Figura 20: Coincidencias de respuestas del criterio régimen de la importación para el consumo	32
Figura 21: Coincidencias de respuestas del criterio régimen de la importación para el consumo	33
Figura 22: Coincidencias de respuestas del criterio régimen de reimportación en el mismo estado.....	34

Resumen

La investigación tuvo como objetivo general, describir la infraestructura portuaria y su efecto en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. La metodología empleada fue de enfoque cualitativo, de tipo aplicada y diseño fenomenológico de alcance descriptivo, la técnica de estudio empleada fue la entrevista y el instrumento la guía de entrevista semiestructurada, los participantes fueron gerentes y trabajadores de operadores del comercio exterior. Los resultados demostraron que la infraestructura portuaria del operador portuario multipropósito perjudica a las importaciones de maquinaria pesada. Se concluye que la infraestructura portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada, dado que el operador portuario multipropósito tiene limitada infraestructura de zona primaria, debido a la saturación de almacenes aduaneros y muelles portuarios; escaso equipo portuario, dado que no hay grúa portuaria que se utilice sólo para carga o descarga de maquinaria pesada y finalmente congestionado acceso al área portuaria porque para el ingreso mediante la vía terrestre y marítima hay mucha demora. Se recomienda realizar una investigación relacionada a carga fraccionada, carga a granel y/o carga contenerizada en la que se compare dos o más operadores portuarios.

Palabras clave: Infraestructura de transporte, transporte marítimo, instalación portuaria (palabras tomadas del tesoro de la UNESCO)

Abstract

The general objective of the research was to describe the port infrastructure and its effect on imports of heavy machinery from the experience of foreign trade operators in Callao, 2022. The methodology used was of qualitative approach, of applied type and phenomenological design of descriptive scope, the study technique used was the interview and the instrument was the semi-structured interview guide, the participants were managers and workers of foreign trade operators. The results showed that the port infrastructure of the multipurpose port operator is detrimental to imports of heavy machinery. It is concluded that the port infrastructure affects imports of heavy machinery, since the multipurpose port operator has limited primary zone infrastructure, due to the saturation of customs warehouses and port docks; scarce port equipment, since there is no port crane that is used only for loading or unloading heavy machinery and finally congested access to the port area because for entry by land and sea there is much delay. It is recommended to carry out a research related to break bulk cargo, bulk cargo and/or containerized cargo in which two or more port operators are compared.

Keywords: Transport infrastructure, maritime transport, port facilities (Words taken from the UNESCO Thesaurus)

I. INTRODUCCIÓN

La actividad portuaria se encuentra entre los métodos más utilizados por las empresas, la cual se relaciona con la generación del crecimiento económico y comercial, contribuyendo así a la globalización y al desarrollo del comercio exterior (Munim y Schramm, 2018). Por lo tanto, es muy trascendental poder contar con una infraestructura portuaria óptima, ya que, brinda ventajas competitivas en términos de comercio, operaciones y eficiencia (Munim y Schramm, 2018).

La infraestructura de transporte tiene como objetivo establecer condiciones propicias para un correcto funcionamiento de la economía nacional. Es decir, construir un sistema de transporte físico y técnico que permita asegurar las actividades económicas y no económicas de la sociedad (Zagorsky et al., 2015). Asimismo, el transporte marítimo se utiliza en más del 80% del comercio internacional lo que mejora en gran medida el crecimiento de la economía mundial, la cual sigue siendo parte fundamental de la globalización y el comercio internacional (Munguía et al., 2018).

Dado que el comercio internacional es considerado una matriz importante de desarrollo económico, algunos países en vías de desarrollo lo han considerado durante mucho tiempo como una estrategia para el crecimiento en el comercio e inversiones (Arroyo, 2016). Asimismo, para que el comercio internacional beneficie a un país, es necesario que existan condiciones que sean principalmente favorables para los principales socios comerciales haciendo énfasis en los precios de productos a exportar generando así una demanda constante (Cadillo y Alberto, 2019).

La competencia en el sector portuario es muy fuerte y limitada en países del Caribe y América Latina, debido a la dependencia de las empresas transnacionales (Tamayo et al., 2018). Asimismo, a diferencia de otros países subdesarrollados, Cuba enfrenta problemas que impactan negativamente a su comercio exterior, infraestructura, transporte de mercancías y bienes, esto genera mayores costos de operación y tarifas de fletes provocando sobrecarga portuaria de contenedores dificultando el desarrollo de la industria (Tamayo et al., 2018).

En Colombia, desde que las empresas privadas y organizaciones públicas regionales comenzaron a administrar los puertos, se vieron en la necesidad de proyectar nuevas áreas y rutas comerciales permitiendo así el desarrollo de nuevas formas de consolidación económica para el país (Castro et al., 2017). Sin embargo, el crecimiento de las industrias y a su vez las nuevas demandas, evidenciaron las deficiencias en su infraestructura y la mala gestión por parte de los administradores portuarios (Castro et al., 2017).

Bermúdez et al. (2018) señalaron que los 5 mejores promedios de eficiencia técnica en infraestructura portuaria de Latinoamérica entre los años 2008 y 2017, los obtuvieron los puertos de Puerto Quetzal (Guatemala) con un 0.9025, Acajutla (El Salvador) con un 0.8498, Balboa (Panamá) con un 0.8475, Arica (Chile) con un 0.8458 y por último, Valparaíso (Chile) 0.8446, mientras que los puertos del Perú se encontraron: (1) puerto de Callao obtuvo el noveno puesto con un 0.8209, (2) puerto de Paita se ubicó en duodécimo puesto con un 0.7776 y (3) puerto de Matarani quedó en el puesto vigésimo tercero con un 0.4006. En tal sentido, se deduce que los puertos peruanos están pasando por dificultades que reducen la competitividad y eficiencia a nivel Latinoamérica.

En el caso de Perú, debido a su gran extensión costera de más de 2.250 km, el puerto del Callao juega un papel fundamental en la economía peruana, movilizand o el mayor volumen de carga en comparación con otros puertos como Pisco, Matarani, Salaverry y Paita (Aparco y Chang, 2018).

Según los especialistas de la revista "Mundo Marítimo" (2022), el terminal norte del puerto del Callao presenta graves problemas de congestión portuaria debido a una reducida dotación de estibadores, lo que origina que las naves tengan que esperar entre 7 a 10 días para ser atendidos. Asimismo, surgieron costos por demora o demurrage que bordean los US\$10 millones, incluso tiempos de espera que alcanzan hasta los 15 días (Mundo Marítimo, 2022). Por lo tanto, un mal funcionamiento de la zona norte del puerto del Callao generó sobre costos en los importadores.

Según especialistas del diario “Gestión” (2022), debido a la guerra de Rusia contra Ucrania, el bloqueo a Rusia y la reciente decisión de China de cerrar tres de sus puertos para enfrentar nuevos rebrotes del covid-19, las tarifas de transporte marítimo de Asia al Perú pueden encarecerse aún más. Asimismo, ello causaría postergaciones de embarques o roleos (transbordos de carga a buques distintos a los contratados) para enviarla a puertos de Sudamérica como el Callao, y cuyo costo adicional, sería recargado a los dueños de la mercancía (Gestión, 2022). Los conflictos bélicos y el cierre forzoso de puertos en China debido al rebrote de la covid-19 tendrán impacto en los fletes del transporte marítimo.

Según datos estadísticos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat, 2022), las importaciones de las máquinas fresadora universal y matricera, son las más empleadas en el sector metalmecánica, en el año 2017 respecto al 2016 reflejó un decrecimiento del 75.39%, por otro lado, en el 2018 respecto al 2017 se evidenció un crecimiento del 270.19%, mientras que el 2019 respecto al 2018 obtuvo un decrecimiento del 92.78%, en cambio, en el 2020 respecto al 2019 hubo crecimiento del 100%, sin embargo, en el 2021 respecto al 2020 resultó un decrecimiento del 44.89%. En tal sentido, las estadísticas indican que el crecimiento de las importaciones de las fresadoras universales y matriceras no son constantes, evidenciando crecimientos y decrecimientos anuales debido a los altos costos logísticos que genera la congestión portuaria.

En ese contexto, la infraestructura de transporte marítimo es muy importante porque es la modalidad más empleada para el desarrollo del comercio internacional. No obstante, en el Perú se evidencia un promedio de eficiencia portuaria muy bajo en comparación a otros puertos de Latinoamérica. Además, el puerto del Callao presenta congestión portuaria que genera pérdidas económicas a los importadores, debido a que se incrementaron los costos y las tarifas por efecto de las crisis y conflictos internacionales. Tras lo mencionado anteriormente, se formuló el siguiente problema general: ¿De qué manera la infraestructura portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?. Asimismo, se plantearon los

objetivos específicos: (1) ¿De qué manera la infraestructura de la zona primaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?; (2) ¿De qué manera el equipo portuario afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?; (3) ¿De qué manera el acceso al área portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?.

La investigación se desarrolló con el propósito de mostrar la situación actual de la infraestructura de transporte marítimo y cómo aporta en las importaciones de maquinaria pesada. Por ello, como justificación práctica se indica que, mediante el estudio, se busca facilitar a los importadores información sobre la infraestructura portuaria del puerto de Callao y su efecto en las importaciones de maquinaria pesada.

Por otro lado, cuenta con justificación económica, ya que ayudará a los importadores u operadores intervinientes que importan o se proyectan a importar maquinaria pesada a través de la vía marítima o puerto del Callao.

Por último, el objetivo general de este trabajo de investigación es describir la infraestructura portuaria y su efecto en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. De la misma manera, los objetivos específicos: (1) Describir la infraestructura de la zona primaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022; (2) Describir el equipo portuario en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022; (3) Describir el acceso al área portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Para este trabajo de investigación, se tuvo los siguientes antecedentes internacionales y nacionales relacionados al tema.

Gómez (2019) en su artículo de investigación tuvo como objetivo general proponer estrategias de mejora para el desarrollo de infraestructura del puerto de Buenaventura. La metodología empleada fue enfoque cualitativo y método de estudio de caso. Como resultado, indicó que el puerto está ubicado estratégicamente, ya que se conecta con las principales rutas de transporte marítimo transcontinental, como el Canal de Panamá, Valparaíso Chile, el Lejano Oriente y Vancouver Canadá. Además, se beneficia de los acuerdos comerciales que tiene con más de 60 países, contemplando un 2% del transporte de la carga contenerizada desde Colombia, lo que representa el 77% del total de exportaciones de mercancías de residentes. El autor concluyó que el puerto de Buenaventura tiene características que lo distingue de los demás puertos tales como su ubicación, rápidas conexiones a los principales puertos y activos comerciales con diferentes países, posicionándolo como uno de los más importantes para la economía de Colombia. No obstante, en la actualidad presentan retrasos a nivel de infraestructura, en cuanto a eficiencias y eficacia en tiempo de espera, costo, tecnología, ambiente de negocios, entorno económico y político, entre otros factores.

Castro et al. (2017) en su artículo científico tuvo como objetivo realizar un diagnóstico del estado de la infraestructura del Puerto de Buenaventura en comparación con el Puerto de Cartagena. El método utilizado fue un enfoque cualitativo, diseño descriptivo de análisis documental. El resultado evidenció una falta de apoyo gubernamental y desorganización en los procesos de gestión interna del Puerto de Buenaventura, generando aumentos de tiempos y altos costos operativos en el proceso de importación y exportación.

Cortés (2018) en su artículo científico tuvo como objetivo principal analizar la relación existente entre competitividad e infraestructura de transporte de los países miembros de la Alianza del Pacífico (AP): México, Chile, Perú y Colombia,

para el periodo 2006-2015. En este estudio se utilizó el enfoque cualitativo, tipo de investigación aplicada y nivel descriptivo. El investigador concluyó que, de acuerdo a los diversos estudios realizados, basados en el comportamiento de las variables que miden el nivel de desarrollo de la infraestructura de transporte y los indicadores de competitividad, existe una estrecha relación entre la calidad de la infraestructura de transporte y el nivel de competencia entre los países. Asimismo, recomienda que todos los países miembros adopten herramientas de política de gobierno que permitan adecuar el sistema de concesión de infraestructura sin afectar las variables competitivas.

Gómez et al. (2018) en su tesis de pregrado tuvo como objetivo general analizar las prácticas logísticas y el desarrollo de infraestructura en Colombia, su incidencia en el crecimiento económico y la competitividad a nivel nacional e internacional. El método utilizado fue enfoque cualitativo con un alcance descriptivo y analítico. Los autores concluyeron que Colombia cuenta con experiencia en expandirse al mercado global con nuevos productos, logística portuaria y capacidades instaladas, lo que genera cambios en el entorno comercial del país, siendo una de ellas, sus nuevos acuerdos de libre comercio las cuales cumplieron un papel importante en el desarrollo conjunto a la fuerte competitividad para enfrentar los nuevos desafíos del desarrollo económico a nivel nacional e internacional.

Simao et al (2020) en su artículo científico tuvo como objetivo general determinar el recinto aduanero de zona primaria entre los Puertos de Itapoa, Portonave Terminales Portuarios y APM Terminals Itajai, cual es la mejor alternativa para la empresa "ABC" - Importadora de Filtros Automotrices, ubicada en Joinville, Carolina del Sur. Para el estudio se utilizó un enfoque mixto de alcance exploratorio. El autor concluyó que la decisión más coherente ha sido optar por el puerto de Itapoa, con base en su competitividad en termino de costos y agilidad de liberación.

Paredes (2018) en su artículo científico tuvo como objetivo general implementar un proyecto de importación de repuestos de maquinaria pesada desde Miami, USA, para American Parts en el condado de Chimborazo, estado de

Riobamba. El método empleado fue de enfoque cuantitativo, deductivos, inductivos, bibliográficos y analíticos. La población estuvo constituida por 327 clientes tomando como muestra un total de 126 clientes. El autor concluyó que la realización del proyecto generaría un ahorro del 26% en el costo de importación de herramientas de corte; un 23% en piezas de repuesto para tren de rodaje en comparación a los costos dados por los proveedores nacionales, lo que significa que los costos incurridos coexistieron directamente en función a las ganancias la cual se ve estimada en un 64%, por lo que existe la posibilidad de que la empresa reduzca los precios de sus productos frente a sus competidores y aumente su competitividad en el mercado y cartera de clientes.

Falcon (2018) en su tesis de pregrado tuvo como objetivo general determinar cómo los factores dificultan el proceso de importación de las empresas metalmeccánicas en la provincia de Lima, 2018. El estudio contó con un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental de alcance descriptivo. La población y muestra tomada perteneció al sector metalmeccánico de la provincia de Lima la cual estuvo conformada por 30 empresas. Como resultado, el 93,33% afirmó que las empresas presentan un nivel alto de dificultad en el proceso de importación específicamente en los costos de importaciones, tecnología y control documentario por lo que se deberá de prestar mayor importancia, mientras que el 6,67% indicó un nivel medio de dificultad. El autor concluyó que los factores del proceso de importación dificultan de manera significativa a las empresas mineras en la provincia de Lima 2018.

Insuasty (2019) en su artículo tuvo como objetivo principal analizar las políticas implementadas en Perú en materia de infraestructura portuaria. Se utilizó el enfoque cualitativo de diseño no experimental de alcance descriptivo. El investigador concluyó que la infraestructura portuaria en el Perú tiene muchas deficiencias, por ello el gobierno necesita implementar estrategias que logren mejoras en la adecuación de los puertos, de esta manera se contribuirá a mejorar el desarrollo y crecimiento del país generando alzas en la productividad y reducción del déficit que se presenta en el sector de la infraestructura de la región.

Ruiz (2017) en su tesis de pregrado tuvo como objetivo principal describir las estrategias de importación de maquinarias metalmecánica que aplican las empresas Lima Metropolitana, 2016. Para la investigación se tomó un enfoque cuantitativo, tipo de estudio descriptivo aplicada y diseño no experimental. La población y muestra estuvo conformada por 30 empresas de Lima Metropolitana. Los resultados obtenidos fueron que el 83,33% consideran que las estrategias de importación aplicadas en la empresa casi siempre son correctas. El 13,33% cree que la estrategia de importación que aplica la empresa a veces es correcta y el 3,33% estima que la estrategia de importación siempre es correcta. El autor concluyó que algunas empresas no cuentan con una estrategia de importación debido a que no conocen en su totalidad los procesos de las importaciones haciendo que la gran mayoría no se involucren al 100%, y opten por contratar a un tercero.

Acuña y Marín (2018) en su investigación tuvo como objetivo determinar el comportamiento de las importaciones de maquinaria pesada para el sector minero en el departamento de Cajamarca durante el periodo 1997-2017. Se utilizó el enfoque cuantitativo, tipo de estudio básico, diseño transversal de tipo experimental y descriptivo. La población y muestra son datos anuales de los costos, seguro y flete CIF de las importaciones de maquinaria pesada en el sector minero de la provincia de Cajamarca, durante el período 1997 al 2017. El resultado es la variación promedio de bienes por año. Las importaciones de maquinaria pesada desde 1997-2017 fue del 590% anualmente, siendo los principales países exportadores: Estados Unidos, China y Japón con participaciones del 56%, 23% y 6% del total de las importaciones respectivamente, asimismo las principales subpartidas de los países importadores son 842959000 para palas mecánicas, palas, excavadoras y cargadores y 8429510000 para cargador de ruedas y cargador lateral respectivamente. Se concluyó que fue positivo el comportamiento de las importaciones de maquinaria pesada para el sector minero en la provincia de Cajamarca durante el periodo 1997-2017.

Minaya (2017) en su tesis de licenciatura tuvo como objetivo general determinar la importación y comercialización de la insulina durante el periodo 2008

y 2016. La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo de diseño descriptivo no experimental, además no cuenta con población y muestra ya que los datos recolectados son ex post facto. El autor concluyó en que la comercialización e importación de la insulina en el mercado local entre los años del 2008 al 2016, han sido beneficiosos para el Perú.

Teoría relacionada a la categoría infraestructura portuaria

Gonzales (2004) señaló que el puerto es un eslabón relevante en la cadena de transporte, ya que permite el intercambio de mercancías y pasajeros entre modalidades de transporte marítimo y terrestre, además dentro de esta área se incluye la infraestructura, superestructura, equipos móviles y acceso al área portuaria. En tal sentido, la infraestructura portuaria se subdivide en: (1) la infraestructura de zona primaria, (2) los equipos portuarios y (3) acceso al área portuaria.

Paredes (2010) sostuvo que la infraestructura portuaria es parte fundamental para el área logística, ya que, con una adecuada infraestructura y ubicación estratégica, se podrán realizar eficientemente las operaciones de carga, descarga y almacenaje además de costos razonables y eficiencia de tiempos. Es decir, la infraestructura portuaria se subdivide en: (1) almacenes, (2) muelles, (3) equipamiento y (4) ubicación.

Teoría relacionada a la categoría importación

Gómez y Ramírez (2017) indicaron que las importaciones permiten adquirir bienes y servicios que no se pueden producir nacionalmente, que benefician a los consumidores en términos de precio, calidad o variedad, y a las empresas obteniendo mejores materias primas, insumos productivos o tecnologías; pero por otro lado crea competencia para la industria existente o emergente en el país importador perjudicando el mercado laboral nacional porque conduce al desempleo. En este sentido, las importaciones se subdividen en: (1) documentación y (2) regímenes de importación.

Marco Conceptual

Subcategoría infraestructura de zona primaria

La infraestructura se define como un conjunto de elementos, recursos o servicios que un país, ciudad u organización necesita para funcionar adecuadamente (Kiet et al., 2014).

Sandoval (2008) sostuvo que la infraestructura es un medio que permite el movimiento de personas y cosas, las cuales pueden conectar diferentes lugares, instituciones y personas en un mismo espacio.

Almacén aduanero

Según La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat, 2018) un almacén aduanero transmite a las autoridades aduaneras información sobre las mercancías que han recibido o deberían haber recibido antes de que se complete la recepción total de las mercancías.

Muelle portuario

Los muelles portuarios ayudan a manejar la carga general y dar servicio a buques de varias dimensiones, a ello se le suma el desgaste de estas estructuras, debido al poco interés por mejorarlas y proyectarlas hacia las nuevas tendencias de transporte internacional de carga internacional (Mayora, 2014).

Subcategoría equipo portuario

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR, 2009) mencionó que el equipamiento portuario son bienes destinados para el mobiliario urbano e industrial de puertos, operaciones y servicios portuarios, siendo los equipos más conocidos las grúas móviles portuarias, grúas móviles sobre raíles, grúas puente y grúas de plataforma fija; las cuales proporcionarían respuestas planificadas para todo tipo de mercancías.

Grúa portuaria

Se emplean especialmente en el área naval con el fin de levantar cargas muy pesadas en la industria, asimismo, permite el transporte y la correcta distribución de espacios dentro de un barco moderno (Auca, 2016).

Cabrestante

Un cabrestante es un dispositivo mecánico que se mueve con diferentes fuentes de energía como: eléctrica, hidráulica, neumática o manual, diseñado para levantar y mover cargas pesadas, consiste en una polea giratoria con enrollamiento de un cable metálico el cual provoca el movimiento de mercancías a su lado opuesto (Sarango, 2017).

Subcategoría acceso al área portuaria

García y Cerón (2015) definieron que el acceso al área portuaria permite la entrada y amarre de barcos para que las mercancías puedan ser cargados y descargados, asimismo permite la entrada de transporte terrestre. Estos incluyen canales, áreas de acceso y estructuras defensivas como rompeolas, señales, carreteras y vías férreas (citado por Quintero et al., 2021).

Acceso terrestre

Zamora y González (2019) sostuvieron que el acceso terrestre está compuesto por muelles ubicados en diferentes terminales portuarios, donde se realizan operaciones según el tipo de carga como: graneles, líquidos, vehículos, mercancías diversas y contenedores, además de contar con los equipos que se emplean para transportar estos tipos de mercancías.

Acceso marítimo

La infraestructura de acceso marítimo se forma a partir de canales de navegación, rompeolas, esclusas debidamente dragadas que permite el acceso de buques con ayudas de la navegación como faros, baliza y racones (Maratuech, 2015).

Subcategoría documentación

Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur, 2009) los documentos principales para un despacho normal de importación son la declaración única de Aduanas (DUA), factura comercial, documento de transporte y póliza de seguro. Asimismo, existen más documentos que según el tipo de producto a importar, se solicitará.

Conocimiento de embarque

Es un recibo emitido por el transportista al remitente por la entrega de los bienes; con el fin de reconocerse la naturaleza del contrato de acceso del conocimiento (Cordero, 2008).

Trámites y requisitos para la nacionalización

Para el proceso de nacionalización de bienes importados, es indispensable que los documentos contengan el acuerdo comercial que ampara la importación, el tipo de importación de los bienes a importar y el término del comercio internacional elegido (Páramo, 2017).

Subcategoría de regímenes de importación

Según La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat, 2022), autoriza el ingreso de mercancías al territorio aduanero nacional previo pago de derechos aduaneros, tasas e impuestos aplicables según sea el caso.

Régimen de la importación para el consumo

Según La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat, 2022), permite la importación de mercadería al recinto aduanero para el consumo, previa paga de las obligaciones aduaneras, además de cargos, impuestos y multas adicionales que se puedan aplicar en los procedimientos.

Reimportación en el mismo estado

Admite el ingreso de productos al territorio aduanero sin pagar los derechos aduaneros e impuestos aplicables por ser mercancías importadas para consumo y

recargos, con la condición de que previamente no hayan sido objeto de alguna modificación, transformación o reforma en el extranjero (Huamán, 2010).

III. METODOLOGÍA

El enfoque cualitativo se basa en la evidencia dirigida a una explicación más profunda del fenómeno para comprenderlo. Se aplican métodos y técnicas derivadas de fundamentos conceptuales y epistemológicos, como la hermenéutica, la fenomenología y método inductivo (Sánchez, 2019). En tal sentido, la investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo.

3.1 Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de investigación

El presente trabajo de tesis se desarrolló de tipo aplicada. Por ello, Vargas (2009) sostuvo que dicha investigación es entendida como el uso práctico del conocimiento entre la ciencia y la sociedad, con ella se devuelve el conocimiento al área de necesidad para así aplicarlos en beneficio de los grupos participantes en esos procesos y de la sociedad en general en donde se quiere intervenir, mejorar o transformar la situación.

3.1.2 Diseño de investigación

El alcance descriptivo de tipo cualitativo busca realizar estudios narrativos constructivistas o fenomenológicos, con el objetivo de describir las manifestaciones subjetivas que ocurren en un grupo de personas sobre un fenómeno en particular (Ramos, 2020). Por ello, la investigación se desarrolló en un enfoque cualitativo.

Mertens (2005) mencionó que el diseño narrativo de tópico se enfoca en una temática, suceso o un fenómeno en particular. Asimismo, recolecta datos bibliográficos y documentales centrándose en los fenómenos de investigación para describirlos y analizarlos posteriormente (Erazo et al., 2021). El diseño fenomenológico se basa en el estudio de la experiencia vital en relación con un acontecimiento desde el punto de vista de la persona. Este enfoque asume el análisis de aspectos muy complejos desde una perspectiva diferente a la medición cuantitativa (Fuster, 2019).

3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Tabla 1

Matriz de categorización de infraestructura portuaria e importaciones.

Categoría	Subcategoría	Indicador 1	Indicador 2
	Infraestructura de la zona primaria (Sandoval, 2008)	Almacén aduanero (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2018)	Muelle portuario (Mayora, 2014)
Infraestructura portuaria (Gonzales, 2004)	Equipo portuario (Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior, 2009)	Grúas portuarias (Auca, 2016)	Cabrestante (Sarango, 2017)
	Acceso al área portuaria (Quintero et al., 2021)	Acceso terrestre (Zamora y González, 2019)	Acceso marítimo (Maratuet, 2015)
Importaciones (Gómez y Ramírez, 2017)	Documentación (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2009)	Conocimiento de embarque (Cordero, 2008)	Trámites y requisitos para la nacionalización (Páramo, 2017)
	Regímenes de importación (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2021)	Régimen de la importación para el consumo (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2021)	Régimen de reimportación en el mismo estado (Huamán, 2010)

Nota. Subcategorías e indicadores para abordar las categorías mencionadas

3.3 Escenario de estudio

Para el presente trabajo de investigación, se tuvo como escenario de estudio a gerentes y trabajadores de empresas situadas en el Callao cuyas actividades principales sean relacionadas a los operadores del comercio exterior, los cuales permitieron indicar si la infraestructura portuaria aporta de manera considerable en cuanto a la importación de máquinas pesadas.

3.4 Participantes

La selección de los participantes estuvo compuesta por 5 personas relacionadas al comercio exterior, siendo estas (1) un gerente general de una agencia de aduana y agencia de carga internacional, (2) un gerente general de una empresa importadora de maquinaria pesada, (3) un experto en grúas portuarias de uno de los puertos del Callao, (4) un gerente general de una empresa de transporte de carga pesada y (5) dos conductores de transporte terrestre de zona primaria del puerto de Callao, los cuales permitieron y ayudaron para recopilar la información con respecto a la situación actual de la infraestructura portuaria del puerto de Callao en relación con los operadores de comercio exterior.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La entrevista se encuentra basada en la comunicación entre el investigador y entrevistado, para obtener respuestas a las preguntas planteadas sobre un problema en específico (Troncoso y Amaya, 2016). En tal sentido, la técnica que se utilizó fue la entrevista. Tejero (2021) señaló que la guía de entrevista constituye una herramienta metodológica que permite aplicar este método en la práctica. Asimismo, la entrevista fue semi estructurada, Diaz et al. (2013) sostuvo que ofrece mayor flexibilidad que una entrevista estructurada, porque parten de preguntas estructuradas que pueden ser adaptadas al entrevistado con la finalidad de reducir el formalismo, identificar incertidumbres y aclarar términos.

3.6 Procedimiento

En primer lugar, se codificó a los participantes respectivos, luego se realizó la guía de entrevista semiestructurada para recolectar la información, seguido se validó el instrumento por juicio de expertos. Para ello, como participantes se tuvo a las

personas relacionadas a los operadores de comercio exterior; luego se procedió a contactarlos para poder entrevistarlos. Durante el proceso para la aplicación del instrumento, se coordinó con los participantes para organizar los horarios y días disponibles de cada uno para poder realizar la entrevista de manera presencial o virtual según sea el caso.

Por último, después de aplicarse las guías de entrevista a los participantes, se realizó el procesamiento de los datos que se obtuvo del instrumento aplicado, por ello, se procesó los datos, codificó las categorías, subcategorías e indicadores con el programa Microsoft Excel, para que se pueda organizar de manera adecuada la información recolectada y después se realizó la triangulación a través del programa Atlas ti. Por otro lado, se procedió a realizar una triangulación teórica con la información obtenida de las bases de datos especializadas, para la recopilación de información de los diversos artículos, como EbscoHost, ProQuest, Google académico, Redalyc, Gale académico y ScieceDirect.

3.7 Rigor científico

El presente trabajo de tesis se ha realizado en base a las normas correspondientes del código de ética proporcionado por la Universidad César Vallejo. Asimismo, se trabajará con el formato estándar APA, dando así credibilidad a los autores y fuentes empleadas durante todo el proceso de investigación.

Hernández et al. (2014) mencionaron que la dependencia o consistencia lógica es la medida en que diferentes investigadores recopilan datos similares en el campo y realizan los mismos análisis produciendo resultados equivalentes. Asimismo, es necesario grabar y registrar los datos, ya sean observaciones, entrevistas, sesiones, entre otras.

La credibilidad se logra a través de observaciones y conversaciones entre el investigador y los participantes que, en virtud de la información obtenida, producen resultados que se reconocen como una aproximación a lo que piensan y sienten (Castillo y Vásquez, 2003).

La subjetividad se entiende como un constructo que puede referirse a un individuo o comunidad, teniendo siempre en cuenta las características contextuales que dan lugar a la subjetividad (Rodríguez y Obando, 2016).

La expansión del campus, la triangulación, las pruebas, la verificación con los participantes, la reflexión sobre las creencias, suspicacias y conceptos del investigador ayudan a proveer información, rastrear datos y explicar la lógica, los cuales serán utilizados para interpretar correctamente la credibilidad (Hernández et al., 2014).

3.8 Método de análisis de datos

De acuerdo con el análisis de datos, luego de recopilar la información obtenida, se emplea la entrevista como instrumento de recolección de datos, la cual fue organizada en el programa Microsoft Excel.

La triangulación es vista como una manera de disminuir la posibilidad de malentendidos al generar información redundante en la adquisición de datos, aclarando así el significado y verificando la reproducibilidad de las observaciones (Okuda y Gómez, 2005). Asimismo, es un método analítico que se enfoca en la comparación de distintas apreciaciones como herramienta para enriquecer un estudio de rigor y complejidad, que permite diferentes grados de consistencia sobre los resultados, pero al mismo tiempo, reduce sesgo y mejora la comprensión del fenómeno objeto de estudio (Sánchez et al., 2021).

Se realizó la triangulación teórica, Aguilar y Barroso (2015) mencionaron que esta se refiere al uso de diferentes teorías para obtener una explicación más completa y por ende una respuesta más concisa al objeto de estudio. Luego se realizó la triangulación de datos, Forni y De Grande (2020) sostuvo que se implica el uso de diferentes métodos de recopilación de datos con el fin de recopilar un conjunto de observaciones que se pueda tener de una misma realidad o fenómeno en específico.

3.9 Aspectos éticos

La calidad ética de este trabajo de investigación se caracterizó por el respeto de propiedad intelectual de los respectivos autores nacionales e internacionales en la información las cuales fueron debidamente citadas según las normas APA.

Asimismo, se cumplió con las prácticas de investigación de excelencia brindadas por la Universidad César Vallejo de acuerdo con la Resolución del Consejo Universitario N°281-2021 la cual incluye principios y normas éticas de igual manera las sanciones que conlleva incumplir cualquiera de estos principios.

En cuanto al principio de beneficencia, los autores se preocuparon por el bienestar en su totalidad de cada uno de los participantes, generando un ambiente cómodo y adecuado, haciendo el uso correcto de la confianza brindada por los mismos. Además, se les informó de manera anticipada que en caso suceda alguna dificultad o imprevisto que los perjudique, los investigadores asumirán toda la responsabilidad del caso.

El trato hacia todos los participantes influyentes durante la investigación fue de manera equitativa, sin preferencias ni exclusión alguna, esto con la finalidad de procurar el mejor ambiente y desarrollo posible de la investigación. De la misma manera, los participantes tuvieron la libertad de decisión de su participación en la investigación.

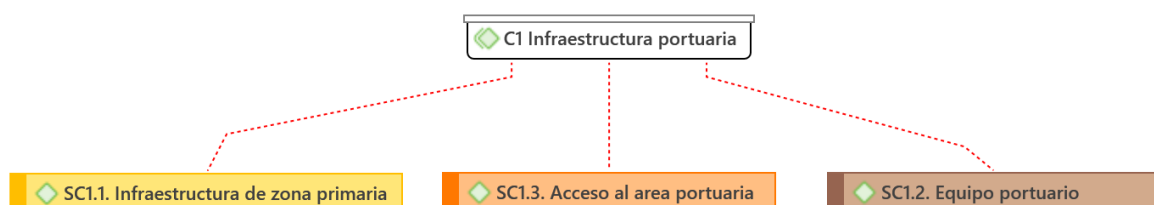
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este apartado, se presentan los resultados y la discusión correspondiente luego de haber aplicado la guía de entrevista con preguntas semi estructuradas a los siguientes participantes: (1) un gerente general de una agencia de aduana y agencia de carga internacional, (2) un gerente general de una empresa importadora de maquinaria pesada, (3) un experto en grúas portuarias de uno de los puertos del Callao, (4) un gerente general de una empresa de transporte de carga pesada y (5) dos conductores de transporte terrestre de zona primaria del puerto de Callao. Asimismo, el trabajo se desarrolló con dos categorías: (1) infraestructura portuaria e (2) importaciones. Por lo tanto, el objetivo general de la investigación fue: Describir la infraestructura portuaria y su efecto en las importaciones de maquinaria

pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. Además, en la figura 1 y 2 se muestran las subcategorías de las categorías mencionadas anteriormente.

Figura 1

Red hermenéutica de la categoría infraestructura portuaria



Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

Figura 2

Red hermenéutica de la categoría importaciones



Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

La figura 3 muestra la subcategoría infraestructura de zona primaria y sus criterios: (1) almacén aduanero y (2) muelle portuario. En tal sentido, se desarrolló el objetivo específico 1: Describir la infraestructura de la zona primaria y su efecto en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022.

Figura 3

Red hermenéutica de la subcategoría infraestructura de zona primaria



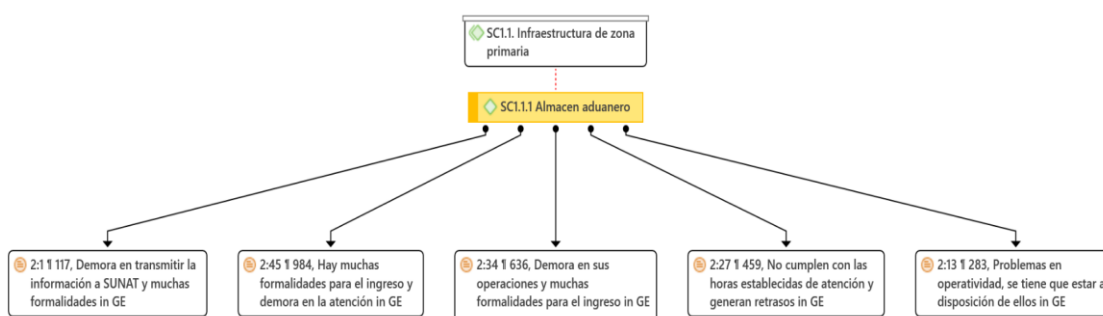
Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

En la figura 4 se muestran los resultados obtenidos de acuerdo al criterio “almacén aduanero”; en ese sentido, respecto a la pregunta 1: ¿Usted cómo considera los servicios que brinda el almacén aduanero o depósito temporal del operador portuario multipropósito?. Cinco de seis participantes indicaron que el almacén aduanero presenta demora en sus operaciones debido a la congestión que se produce dentro del puerto, además, en temporadas altas se genera incumplimiento con las horas establecidas de atención, originando así el aplazamiento en la atención según el orden de citas ya programadas. Asimismo, respecto a la pregunta 2: ¿Qué apreciaciones tiene usted sobre el almacén aduanero o depósito temporal del operador portuario multipropósito?. Cinco de seis participantes indicaron que el almacén aduanero presenta retrasos en remitir las informaciones a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), llegando a sobrepasar más de las 48 horas establecidas, además, se origina una demora al ingresar debido a que existen demasiadas formalidades al momento de ingreso como las documentaciones.

En síntesis, el almacén aduanero presenta (1) muchas formalidades para ingresar, (2) demora en la transmisión de información a SUNAT y (3) demora en sus operaciones y la atención. En tal sentido, los resultados no guardan relación con la investigación de Correa (2015), quien indicó que el proceso de movilización debe estar completamente sincronizado con el proceso de traslado y los medios de distribución, evitando así demoras en las operaciones y asegurando un correcto mantenimiento de calidad y seguridad, Es decir, los resultados no concuerdan con la investigación de Correa porque el escenario de estudio fue en Colombia.

Figura 4

Coincidencias de respuestas del criterio almacén aduanero



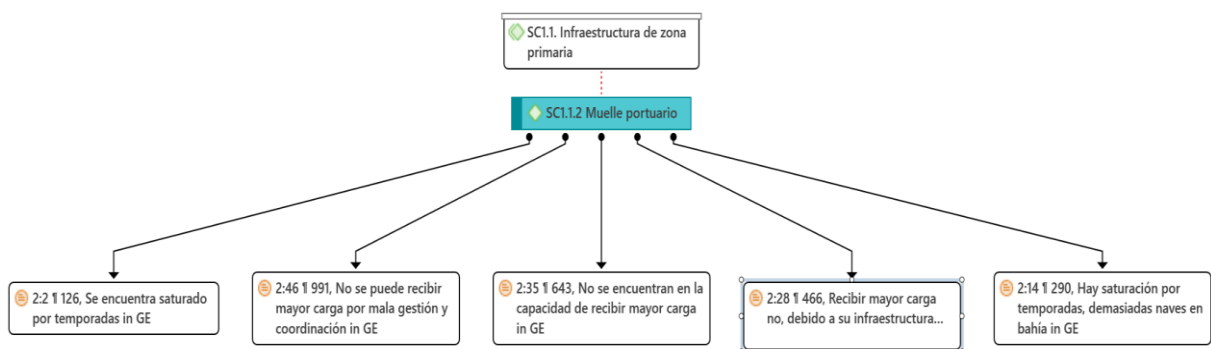
Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes y dos transportistas.

En la figura 5 se muestran los resultados obtenidos de acuerdo al criterio “muelle portuario”, en ese sentido, respecto a la pregunta 1: ¿A qué cree que se debe el tráfico portuario que existe actualmente en el operador portuario multipropósito?. Cinco de seis participantes señalaron que el tráfico portuario en el operador portuario multipropósito se debe a la mala infraestructura de carreteras dentro y fuera de la zona primaria, así como la congestión en los muelles, debido a que hay demasiados buques en la bahía esperando para ingresar y poder ser descargados. Asimismo, respecto a la pregunta 2: ¿Usted considera que el operador portuario multipropósito se encuentra en la capacidad para recibir mayor carga o se encuentra saturado?, ¿debido a qué?. Cinco de seis participantes indicaron que el operador portuario multipropósito se encuentra saturado debido al incremento de las demandas internas ahora que se acerca la época navideña, por tanto, no se encuentra en la capacidad de recibir mayor carga.

En resumen, el tráfico portuario en el operador portuario multipropósito se debe a (1) la mala infraestructura de carreteras y (2) la congestión en los muelles, por lo tanto, se encuentra saturado y no está en la capacidad de recibir mayor carga. Los resultados guardan relación con la investigación de Nze y Onyemeh (2018), quienes mencionaron que la congestión portuaria es otro problema relacionado con los retrasos de carga y descarga en el puerto, las colas de espera, el tiempo adicional de viaje y estadías de buques.

Figura 5

Coincidencias de respuestas del criterio muelle portuario



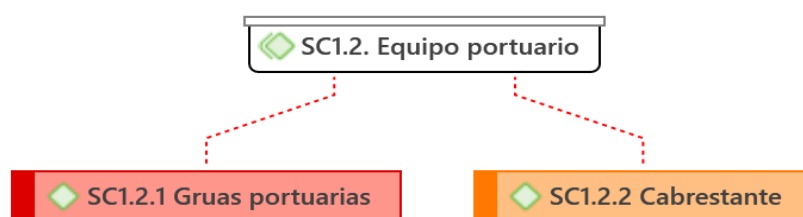
Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes, un transportista y un operador de grúas

Como se muestra en la figura 6, la subcategoría equipo portuario está conformada por los criterios: (1) Grúas portuarias y (2) Cabrestante.

Se desarrolló el objetivo específico 2: Describir el equipo portuario y su efecto en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022.

Figura 6

Red hermenéutica de la subcategoría equipo portuario

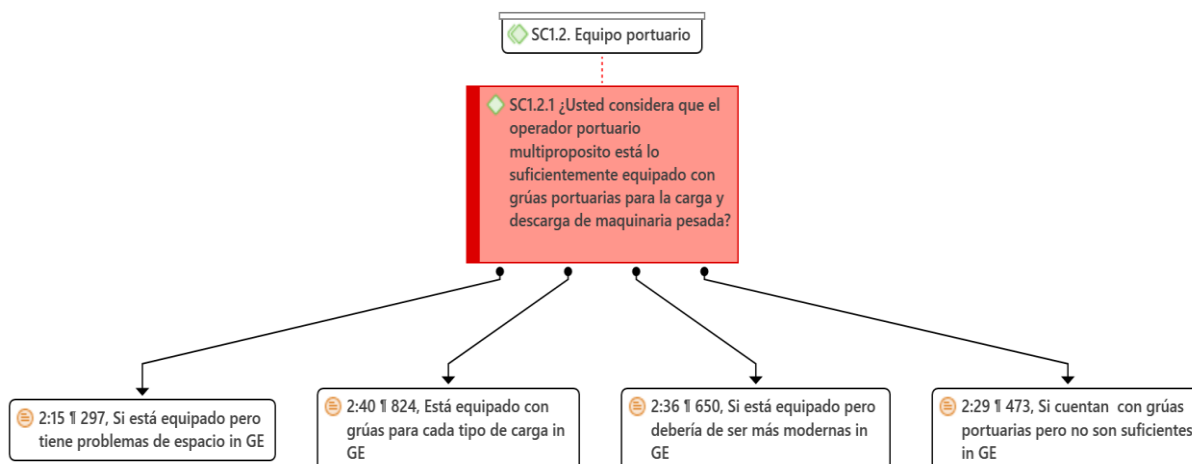


Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

En la figura 7 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “grúas portuarias”: ¿Usted considera que el operador portuario multipropósito está lo suficientemente equipado con grúas portuarias para la carga y descarga de maquinaria pesada?. Cuatro de seis participantes señalaron que, si bien el operador portuario multipropósito cuenta con grúas portuarias, estas no deberían ser tan estandarizadas; ya que, no hay grúa portuaria que se emplee exclusivamente en la carga y descarga de maquinaria pesada, asimismo las grúas portuarias deberían modernizarse y estar en funcionamiento continuo. Los resultados no guardan relación con Casanova et al. (2021), quienes señalaron que en México, uno de los puntos más solicitados de las terminales portuarias es la mejora de la eficiencia y productividad de las grúas en las operaciones de transbordo de contenedores en los buques. Es decir, los resultados no concuerdan con la investigación de Casanova et al. porque el escenario de estudio fue en Altamira Terminal Portuaria ubicado en México.

Figura 7

Coincidencias de respuestas del criterio grúas portuarias

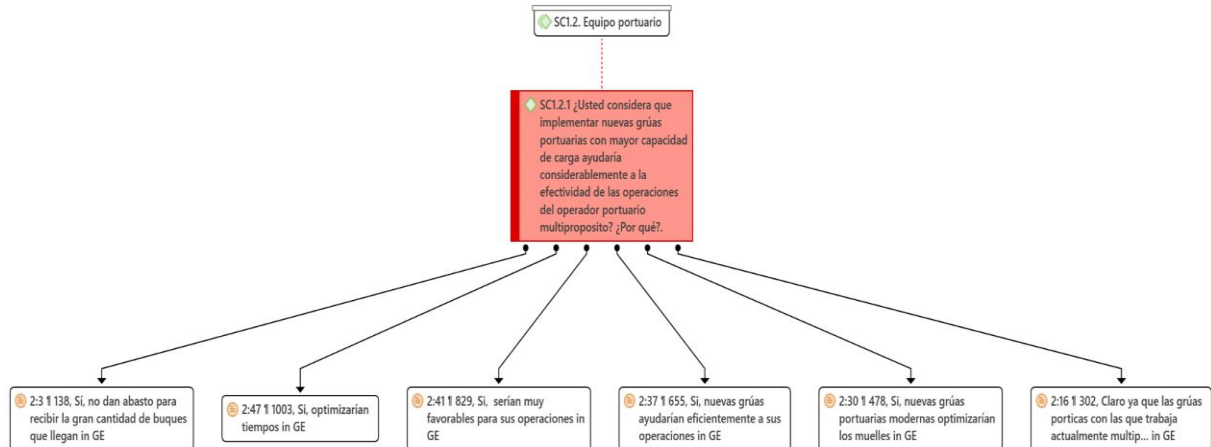


Nota. Coincidencias de las respuestas de dos gerentes, un transportista y un operador de grúas

En la figura 8 se muestran los resultados obtenidos de la pregunta del criterio “grúas portuarias”: ¿Usted considera que implementar nuevas grúas portuarias con mayor capacidad de carga ayudaría considerablemente a la efectividad de las operaciones del operador portuario multipropósito?. Los seis participantes indicaron que actualmente los muelles no se dan abasto para recibir a la gran cantidad de buques; por ello, el implementar nuevas y modernas grúas portuarias ayudaría eficientemente en las operaciones; ya que, se podría atender a más naves en simultáneo y, con esto, se reduciría los sobre tiempos que existen actualmente en los muelles, además, contribuiría al descongestionamiento. Los resultados concuerdan con Mar y Gracia (2017), quienes señalaron que debido al aumento del tráfico global, la gestión de las operaciones de las terminales se ha convertido en un factor clave para lograr el nivel de rendimiento deseado, es por ello que contar con una buena planificación repercute positivamente en el ahorro, el uso eficiente de los recursos (puertos, grúas, operarios) y además de brindar un mejor servicio a los clientes (líneas navieras, transportistas).

Figura 8

Coincidencias de respuestas del criterio grúas portuarias

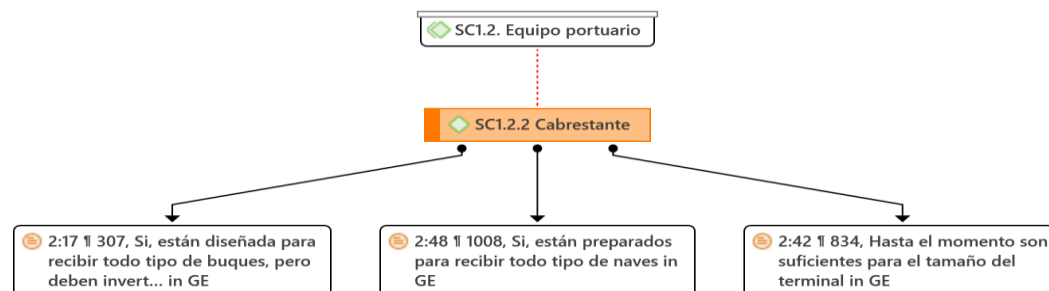


Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes, dos transportistas y un operador de grúas

En la figura 9 se muestran los resultados obtenidos del criterio “cabrestante”: (1) ¿Usted considera que los cabrestantes actuales que tienen en el puerto son suficientes para agilizar y optimizar el tiempo de carga y descarga de la maquinaria pesada? ¿ Por qué?. Tres de seis participantes indican que los cabrestantes son suficientes para recibir maquinaria pesada, ya que, el operador portuario multipropósito está equipado para recibir todo tipo de buque apto según la profundidad del dragado. Los resultados obtenidos concuerdan con la investigación de Hense et al. (2017), quienes sostuvieron que los cabrestantes marinos se utilizan ampliamente en sistemas de remolque submarino; por ello, se requiere que tengan una buena estabilidad y una tecnología de compensación activa del movimiento vertical.

Figura 9

Coincidencias de respuestas del criterio cabrestante

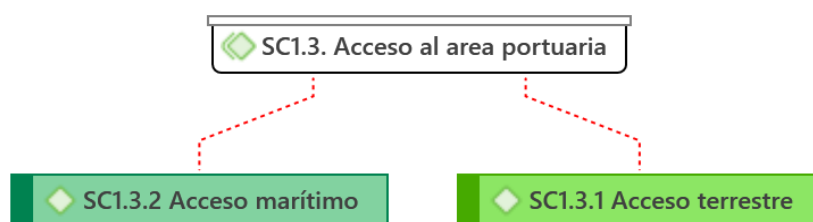


Nota. Coincidencias de las respuestas de dos gerentes y un operador de grúas
Como se muestra en la figura 10, la subcategoría acceso al área portuaria está conformada por los criterios: (1) acceso terrestre y (2) acceso marítimo.

Se desarrolló el objetivo específico 3: Describir el acceso al área portuaria y su efecto en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022.

Figura 10

Red hermenéutica de la subcategoría acceso al área portuaria



Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

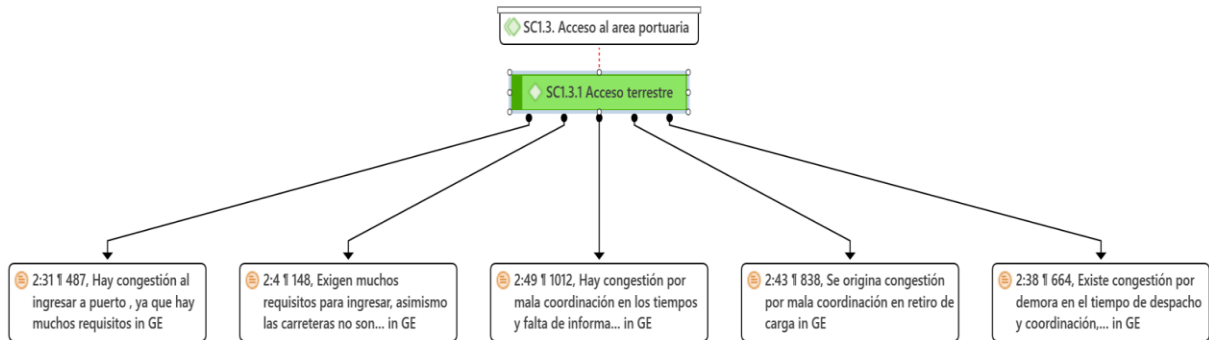
En la figura 11 se muestran los resultados obtenidos de acuerdo al criterio “acceso terrestre”, en ese sentido, respecto a la pregunta 1: ¿Qué dificultades ha tenido usted al momento de querer acceder a la zona primaria del operador portuario multipropósito?. Cinco de seis participantes sostuvieron que una de las principales dificultades es los sobretiempos tanto para el ingreso como la salida, esto debido a que se generan retrasos por un mal manejo de balanzas, no usan todas las balanzas, además, la falta de señalizaciones, estas no están en todas partes, hay algunas zonas donde deberían implementarse. Asimismo, respecto a la pregunta 2: ¿A qué cree que se debe el tiempo de atraso y congestión que se genera en la zona primaria del operador portuario multipropósito?. Cinco de seis participantes señalaron que el tiempo de atraso y congestión se debe a la poca coordinación del personal para cumplir con el tiempo establecido según las citas, además que existe una sola vía de acceso y por dicha vía se ingresa para distintas cargas, es por ello, que debería haber una carretera exclusiva para tránsito aduanero.

En síntesis, el acceso terrestre del operador portuario multipropósito se encuentra congestionado debido a que (1) hay una sola vía de acceso, (2) mal manejo de las balanzas y (3) poca coordinación del personal dentro del operador portuario. Los

resultados obtenidos concuerdan con Guibert et al. (2015), quienes señalaron que una de las principales dificultades que presenta el terminal portuario del Callao son las vías de acceso terrestre, estas requieren una modernización ya que se encuentran congestionadas, sobre todo en la avenida Manco Cápac.

Figura 11

Coincidencias de respuestas del criterio acceso terrestre

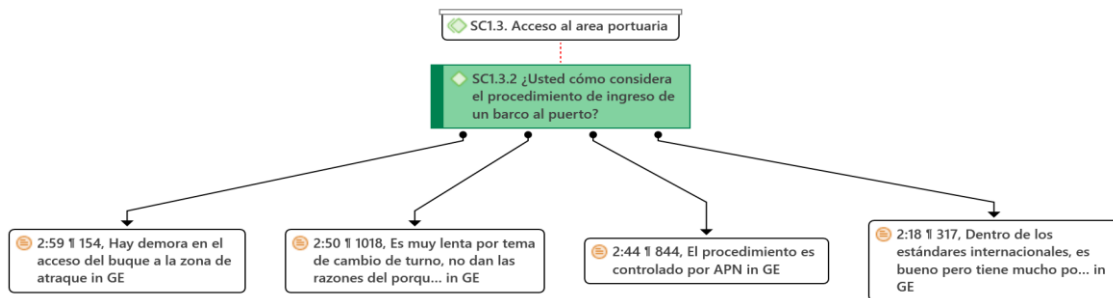


Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes y dos transportistas

En la figura 12 se muestran los resultados obtenidos de la primera pregunta de acuerdo al criterio “acceso marítimo”: ¿Usted cómo considera el procedimiento de ingreso de un barco a puerto en el operador portuario multipropósito?. Cuatro de seis participantes indicaron que existen dificultades en el acceso marítimo al puerto como el lento procedimiento en transmisión de información, autorización de ingreso y horario no respetado, esto debido a la desorganización y poca coordinación por parte del operador portuario multipropósito así como de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Los resultados concuerdan con los autores Quintero et al. (2018), quienes sostuvieron que los buques necesitan tiempo para prepararse y estar listos para salir a mar abierto, asimismo presentan lentitud al momento de su desplazamiento debido al tráfico las cuales están muy influenciados por una serie de factores (canales de acceso, puertos, muelles, proceso de carga y descarga, almacenamiento).

Figura 12

Coincidencias de respuestas del criterio acceso marítimo

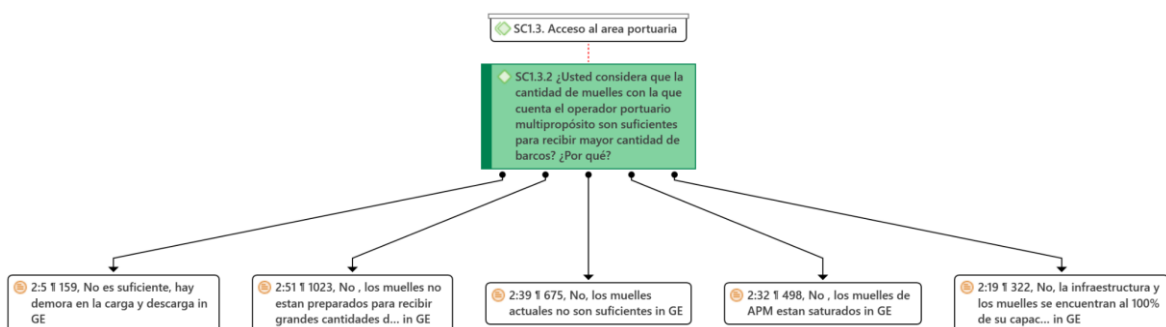


Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes y un experto en grúas portuarias

En la figura 13 se muestran los resultados obtenidos de la pregunta de acuerdo al criterio “acceso marítimo”: ¿Usted considera que la cantidad de muelles con la que cuenta el operador portuario multipropósito son suficientes para recibir mayor cantidad de barcos?. Cinco de seis participantes indicaron que no es suficiente la cantidad de muelles con lo que cuenta el operador portuario multipropósito debido a que se encuentran en su máxima capacidad, generando así la saturación en muelles, y la demora en la carga y descarga de mercancías. Los resultados obtenidos concuerdan con la investigación de Gerónimo (2022), quien señaló que el tiempo de espera de buques es mayor en comparación con otras operaciones (retrasos laborales, espera para zarpar, operaciones de amarre y fondeo), lo que se traduce en retrasos operativos adicionales y pérdidas de capital.

Figura 13

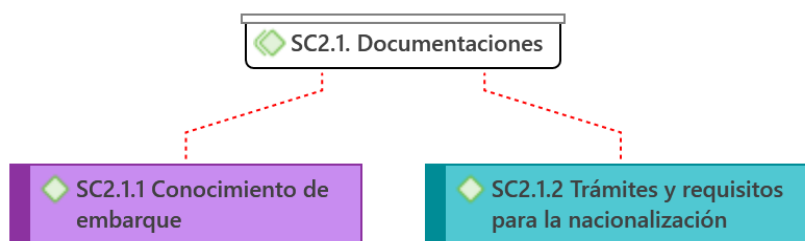
Coincidencias de respuestas del criterio acceso marítimo



Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes y dos transportistas
 La figura 14 muestra la subcategoría documentaciones y sus criterios: (1) conocimiento de embarque y (2) trámites y requisitos para la nacionalización.

Figura 14

Red hermenéutica de la categoría importaciones

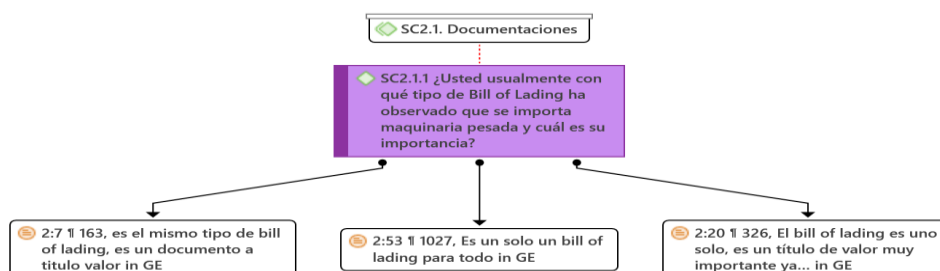


Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

En la figura 15 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “conocimiento de embarque”: ¿Usted usualmente con qué tipo de bill of lading ha observado que se importa maquinaria pesada y cuál es su importancia?. Tres de seis participantes señalaron que el tipo de bill of lading que se usa para maquinaria pesada, se usa para todo tipo de mercancía, es un solo bill of lading, además, agregaron que este es un documento a título valor muy importante; ya que, sin este no se podría realizar el proceso de nacionalización. Los resultados obtenidos concuerdan con Lee (2018), quien mencionó que el bill of lading es un documento de título valor indispensable para poder realizar el despacho correspondiente y nacionalizar la mercancía.

Figura 15

Coincidencias de respuestas del criterio conocimiento de embarque

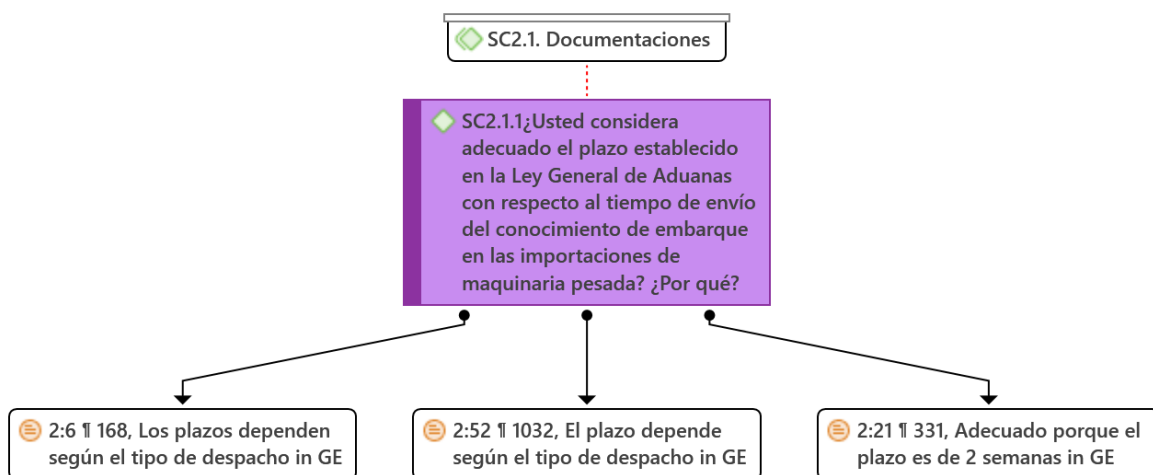


Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes

En la figura 16 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “conocimiento de embarque”: ¿Usted considera adecuado el plazo establecido en la ley general de aduanas con respecto al tiempo de envío del conocimiento de embarque en las importaciones de maquinaria pesada?. Tres de seis participantes indicaron que el plazo depende del tipo de despacho que se declara para nacionalizar la mercancía, pero en el despacho diferido, el plazo es de 2 semanas como máximo para que el importador o agente de aduana tenga el conocimiento de embarque, por otro lado, comentaron que el despacho anticipado es muy bueno ya que con ello se puede arreglar ciertas imperfecciones en los documentos para que cuando llegue la mercancía, sea nacionalizada directamente tras pagar los derechos arancelarios, por tanto, el conocimiento de embarque es esencial para iniciar el proceso de despacho. Los resultados concuerdan con la investigación de Pezoa (2022), quien sostuvo que el conocimiento de embarque es la esencia instrumental del transporte marítimo de mercancías, a la vez que acreditativo de reflejo de posesión, y prueba de un contrato, lo que la vuelve indispensable para el proceso de nacionalización de mercancías.

Figura 16

Coincidencias de respuestas del criterio conocimiento de embarque



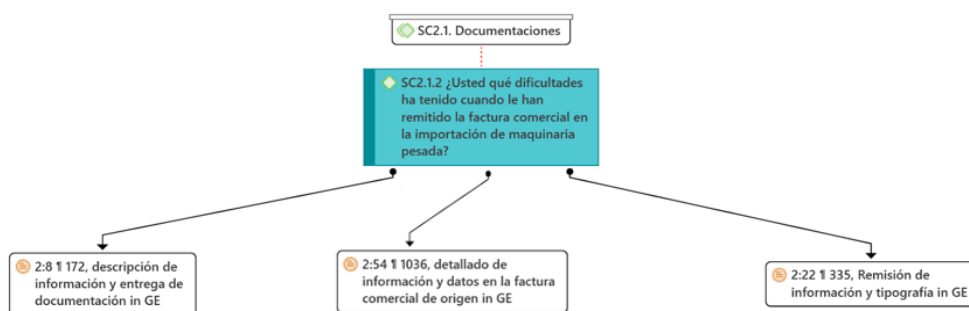
Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes

En la figura 17 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “trámites y requisitos para la nacionalización”: ¿Usted qué dificultades ha tenido cuando le han

remitido la factura comercial en la importación de maquinaria pesada?. Tres de seis participantes señalaron que una de las principales dificultades se da en los errores de tipografía de la factura comercial, debido a que en algunas oportunidades el vendedor o exportador no coloca correctamente la descripción detallada de la mercancía, además, que en algunas ocasiones al momento de recibir la factura comercial, el vendedor colocó el precio CIF en total, lo cual generó retraso ya que se tuvo que desglosar los precios para poder declarar ante SUNAT. Los resultados no concuerdan con la investigación de Alcantara (2020), quien señaló los contribuyentes deben de redactar información completamente descriptiva en las facturas comerciales al momento de la importación de las mercancías a fin de reducir la tasa de error al aplicar los métodos de valoración de las mercancías para que no haya superposición de información entre mercancías similares o idénticas. Es decir, los resultados no concuerdan con Alcantara (2020) porque se siguen presentando errores en la descripción de mercancía en la factura comercial.

Figura 17

Coincidencias de respuestas del criterio trámites y requisitos para la nacionalización



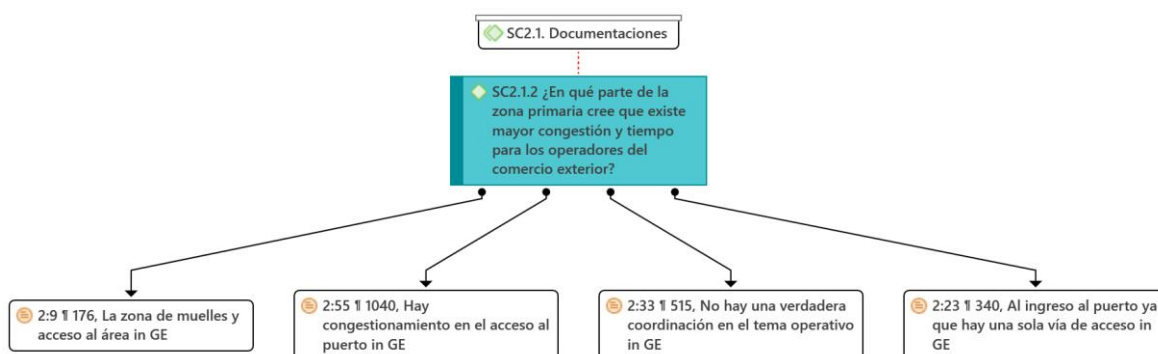
Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes

En la figura 18 se muestran los resultados de la pregunta del criterio trámites y requisitos para la nacionalización: ¿En qué parte de la zona primaria cree que existe mayor congestión y tiempo para las operaciones del comercio exterior?. Cuatro de seis participantes señalaron que el mayor congestionamiento y tiempo de espera es en la zona de ingreso a puerto ya que el operador portuario multipropósito cuenta con muy pocas vías de acceso, de igual manera, la saturación en zona de muelles, esto debido a una poca coordinación en el área de operaciones del puerto. Los

resultados no concuerdan con la investigación de Pérez (2021), quien mencionó que se deben desarrollar áreas portuarias adicionales para que se puedan enviar más mercancías al puerto primero y, en segundo lugar, se pueda reducir la congestión del tráfico dentro de la ciudad. Es decir, los resultados no guardan relación con la investigación de Pérez (2021) porque el escenario de estudio fue en el puerto de Manta.

Figura 18

Coincidencias de respuestas del criterio trámites y requisitos para la nacionalización

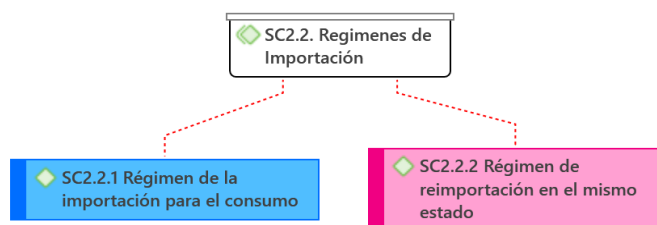


Nota. Coincidencias de las respuestas de dos gerentes y dos transportistas

La figura 19 muestra la subcategoría regímenes de importación y sus criterios: (1) régimen de la importación para el consumo y (2) régimen de reimportación en el mismo estado.

Figura 19

Red hermenéutica de la subcategoría regímenes de importación



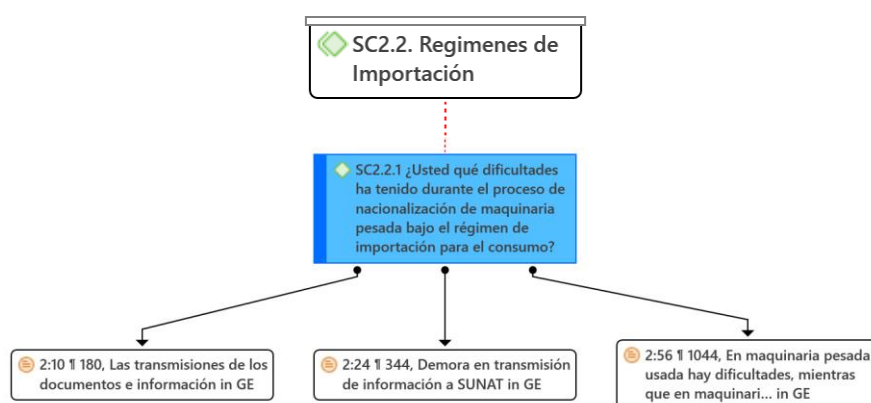
Nota. Software de Análisis de datos cualitativos Atlas.ti

En la figura 20 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “régimen de la importación para el consumo”: ¿Usted qué dificultades ha tenido durante el proceso de nacionalización de maquinaria pesada bajo el régimen de importación para el

consumo?. Tres de seis participantes indicaron presentar dificultades con respecto a la transmisión de información y documentaciones a SUNAT, si bien es cierto que ahora se realiza mediante la digitalización, en muchas oportunidades el portal web se sobrecarga y genera demora, además, se tienen que presentar documentaciones correspondientes para nacionalizar maquinaria pesada usada. Los resultados no concuerdan con la investigación de De La Fuente (2014), quien mencionó que el régimen aduanero de importación tiene una función de control, por lo que no tiene por objeto impedir la importación de mercancías ni estorbar a los importadores, sino que en el proceso se controla de manera equilibrada la importación de mercancías por el consumo interno. , proteger los campos de la industria, la agricultura, la salud y la seguridad nacional.

Figura 20

Coincidencias de respuestas del criterio régimen de la importación para el consumo



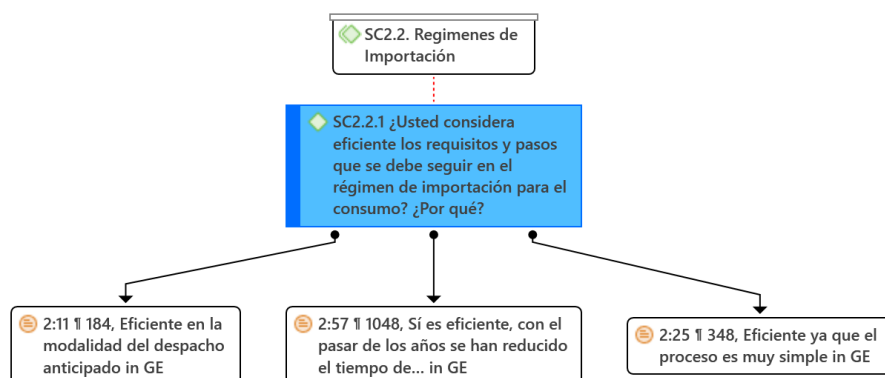
Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes

En la figura 21 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “régimen de la importación para el consumo”: ¿Usted considera eficiente los requisitos y pasos que se debe de seguir en el régimen de importación para el consumo? ¿Por qué?. Tres de seis participantes indicaron que se puede considerar eficiente siempre y cuando sea en modalidad de despacho anticipado, asimismo, hicieron énfasis en que los procedimientos a seguir en el régimen de importación para el consumo ha sido siempre el mismo, solo que con el pasar de los años se ha optimizado un poco en los tiempos a comparación de años anteriores debido a la digitalización. Los

resultados obtenidos concuerdan con la Superintendencia de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT, 2019), quien sostuvo que es un régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías a un territorio aduanero para su consumo, previo pago o garantía de aranceles y demás impuestos aplicables, así como el pago de tasas y multas adicionales, que puedan ser impuestas.

Figura 21

Coincidencias de respuestas del criterio régimen de la importación para el consumo



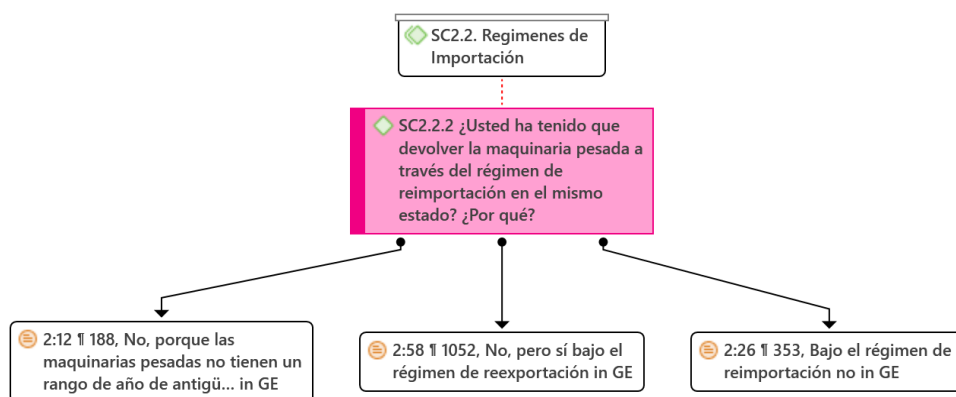
Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes

En la figura 22 se muestran los resultados de la pregunta del criterio “régimen de reimportación en el mismo estado”: ¿Usted ha tenido que devolver la maquinaria pesada a través del régimen de reimportación en el mismo estado?. Tres de seis participantes indicaron que no han empleado el régimen de reimportación en el mismo estado para devolver maquinaria pesada, pero sí el régimen de reexportación, esto sobre todo cuando se va a realizar algún trabajo u obra en especial, en ese caso, debe declararse y señalar dónde se encontrará la maquinaria y por cuánto tiempo, para que, una vez terminado el plazo establecido, se exporte a su lugar de origen. Los resultados no concuerdan con la Superintendencia de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT, 2010), quien señaló que dicho régimen permite que la mercancía final sea importada al territorio aduanero sin tener que pagar los derechos aduaneros y demás impuestos aplicables a la importación para consumo y los cargos adicionales por los mismos, siempre que la mercancía no haya sido objeto de ningún tratamiento, transformación o reparación en el exterior, perdiendo los beneficios que de otro modo se habría proporcionado

para la exportación. Es decir, los resultados no concuerdan con SUNAT (2010) porque los participantes no han utilizado el régimen de reimportación en el mismo estado.

Figura 22

Coincidencias de respuestas del criterio régimen de reimportación en el mismo estado



Nota. Coincidencias de las respuestas de tres gerentes

V. CONCLUSIONES

1. En cuanto al objetivo general: Describir la infraestructura portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. La infraestructura portuaria del operador portuario multipropósito es deficiente, dado que la infraestructura de la zona primaria está limitada; es decir, el almacén aduanero solicita muchas formalidades para su ingreso y se encuentra casi al 100% de su capacidad, mientras que, en los muelles portuarios se genera tráfico portuario debido a la demanda interna y que hay muchos buques en bahía esperando para ingresar. Asimismo, el equipo portuario es ineficiente; es decir, no hay grúa portuaria que se utilice exclusivamente para la descarga de maquinaria pesada en la modalidad Roll on - Roll off (Ro-Ro), mientras que los cabrestantes no son bien aprovechados, dado que, por la profundidad del dragado solo algunas naves pueden ingresar. Además, el acceso al área portuaria está congestionada; es decir, en el acceso terrestre se genera mucha demora, dado que hay una sola

vía de acceso y la poca coordinación entre el personal para la atención, mientras que en el acceso marítimo el procedimiento para la entrada de naves es lento. Por lo tanto, la infraestructura portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada, dado que el operador portuario multipropósito tiene limitada infraestructura de zona primaria, debido a la saturación de almacenes aduaneros y muelles portuarios; escaso equipo portuario, dado que no hay grúa portuaria que se utilice sólo para carga o descarga de maquinaria pesada y finalmente congestionado acceso al área portuaria porque para el ingreso mediante la vía terrestre y marítima hay mucha demora.

2. Con relación al primer objetivo específico: Describir la infraestructura de la zona primaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. La infraestructura de la zona primaria está conformada por los almacenes aduaneros y los muelles portuarios; en ese sentido, el almacén aduanero como parte de la cadena logística solicita muchas formalidades para el ingreso y salida de mercancías en cumplimiento a la normatividad aduanera; es decir, existe demora en la transmisión de información a la SUNAT, en sus operaciones y en la atención al cliente. Por su parte, los muelles portuarios del operador portuario multipropósito generan tráfico portuario, dado que tienen poca capacidad para recibir buques de gran tamaño, por lo que se genera congestión. Por lo tanto, la limitada infraestructura de zona primaria perjudica a las importaciones de maquinaria pesada; ya que, se necesita una infraestructura óptima para poder realizar las operaciones de manera correcta.
3. Con relación al segundo objetivo específico: Describir el equipo portuario en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. El equipo portuario está conformado por grúas portuarias y cabrestantes; en ese sentido, el operador portuario multipropósito si cuenta con las grúas portuarias; sin embargo, no están en constante funcionamiento, además, no hay una grúa que se utilice exclusivamente para la descarga de maquinaria pesada en la modalidad Roll on - Roll off (Ro-Ro). De igual manera, los cabrestantes son los adecuados para recibir todo tipo de nave

siempre y cuando no supere la profundidad de dragado. Por lo tanto, el escaso equipo portuario perjudica a las importaciones de maquinaria pesada; ya que, se necesitan grúas portuarias en funcionamiento y capaces de agilizar la descarga de maquinaria pesada.

4. Con relación al tercer objetivo específico: Describir el acceso al área portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022. El acceso al área portuaria está conformado por acceso terrestre y acceso marítimo; en ese sentido, el acceso terrestre presenta muchas dificultades como la demora para el ingreso, debido a que hay una sola vía de acceso tanto para el ingreso como la salida, además, el mal manejo de las balanzas, la poca coordinación y comunicación entre el personal para la atención al cliente. Por otro lado, el acceso marítimo se encuentra congestionado por el lento procedimiento para permitir el ingreso del barco al puerto, además, los muelles del operador multipropósito están saturados. Por lo tanto, el congestionado acceso al área portuaria perjudica a las importaciones de maquinaria pesada; ya que, se necesitan varias vías de acceso óptimas para el ingreso del transporte, además, que los procedimientos sean los más ágiles y rápidos posibles para no generar congestionamiento.

VI. RECOMENDACIONES

1. Dado que es un tema amplio y de mucho interés para el comercio internacional y nacional, se recomienda realizar una investigación relacionada a carga fraccionada, carga a granel y/o carga contenerizada en la que se compare dos o más operadores portuarios.
2. Dado que la limitada infraestructura portuaria es perjudicial para las importaciones, se recomienda tanto al estado peruano como al operador portuario multipropósito invertir en la ampliación de la zona portuaria con el objetivo de optimizar y disminuir los tiempos de espera, en equipos portuarios para agilizar la descarga de mercancías, y ampliar y mejorar las vías de acceso. Asimismo, brindar capacitaciones a su personal para mejorar el desempeño de las operaciones y la atención al cliente.

3. Dado que hay escaso equipo portuario, se recomienda a las autoridades del operador portuario multipropósito evaluar inversión y compra de equipamiento portuario adecuado para el manejo de maquinaria pesada, lo cual permitirá la optimización de los servicios portuarios que brinda, reduciendo el tiempo de espera tanto para buques y transporte además de maximizar la eficiencia.

4. Dado que el acceso al área portuaria está congestionado, se recomienda al operador portuario multipropósito brindar capacitaciones y evaluaciones constantes sobre el uso óptimo de los recursos disponibles con el objetivo de mejorar sus procesos para reducir tiempo de espera, sobre todo al ingreso.

REFERENCIAS

- Acuña, O. y Marín, D. (2018). Comportamiento de la importación de maquinaria pesada para el sector minero en el departamento de Cajamarca, durante el periodo 1997 – 2017 [Tesis de pregrado, Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo]. Archivo digital. <http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/793/Tesis%20importaciones%20de%20maquinaria.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Aguilar Gavira, S., & Barroso Osuna, J. (2015). La triangulación de datos como estrategia en investigación educativa. *Pixel-Bit. Revista de Medios y Educación*, (47), 73-88. <https://www.redalyc.org/pdf/368/36841180005.pdf>
- Alcantara Villanueva, A. A. & Jauregui Rivera, K. I. (2020). Análisis de las controversias de ajustes de valor aduanero resueltas por el tribunal fiscal 2015-2019 y sus efectos en las empresas importadoras de vehículos de transporte [Tesis para optar el Título Profesional de Contador Público, Universidad de Lima]. Repositorio Institucional – Ulima. https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/12109/Alcantara_Jauregui.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Aparco, E. y Chang, V. (2018). Medición del impacto económico de las terminales portuarias del Callao: Un análisis mediante la Matriz Insumo - Producto. *Estudios de Economía Aplicada*, 36(3), 743-764. <https://www.proquest.com/docview/2285232294?pq-origsite=primo>
- Auca, M. (2016). Mejora en la especificación técnica del cable acero en el sistema de izaje hoist para incrementar su disponibilidad en el uso de las grúas pórticos en la empresa DP World Callao 2015 [Tesis de pregrado, Universidad Privada del Norte]. Archivo digital. <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/11402/Tesis%20Miguel%20Auca%20Sutta.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bermúdez, B., Freire, M. y de la Peña, I. (2018). La costa oeste de Latinoamérica: análisis de eficiencia portuaria. *GCG GEORGETOWN UNIVERSITY - UNIVERSIA*, 12(2), 115-132. <http://dx.doi.org/10.3232/GCG.2018.V12.N2.06>
- Cadillo, J. y Alberto, B. (2019). Influencia del comercio internacional en el Crecimiento económico de Perú, en el periodo 2007 – 2016 [Tesis de

pregrado, Universidad Nacional Santiago Antunez de Mayolo]. Archivo digital.

http://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/3302/T033_46859006_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Casanova, O. L., Gracia, M. D., & Ortiz, J. M. (2021). Evaluación de la productividad y eficiencia de las grúas en las operaciones de carga y descarga de contenedores en buques de una terminal portuaria / Evaluation of the productivity and efficiency of cranes in container loading and unloading operations on ships at a port terminal. *Brazilian Journal of Business*, 3(2), 1877–1894. <https://doi.org/10.34140/bjbv3n2-039>

Castillo, E. y Vásquez, M. (2003). El rigor metodológico en la investigación cualitativa. *Colombia Médica*, 34(3), 164-167. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28334309>

Castro, O., Soler, E., Umaña, R. y Yepes, C. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Universidad & Empresa*, 19(32), 87-106. <http://dx.doi.org/10.12804>

Cordero, C. (2008). La cláusula atributiva de jurisdicción en el conocimiento de embarque. *Anuario jurídico y económico escurialense*, (41), 194-232. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2567880>

Cortés, R. (2018). ¿Qué tan competitivos son los países miembros de la Alianza del Pacífico en infraestructura de transporte?. *Revista EAN*, (85), 143-162. <https://doi.org/10.21158/01208160.n85.2018.2055>

De la Fuente Torres, L. A. (2014) . El régimen aduanero de reposición de mercancía con franquicia arancelaria y su naturaleza jurídica como una forma de exoneración al impuesto general a las ventas [Tesis para optar el grado de Magíster en Derecho de la Empresa, Universidad de Lima]. Repositorio Institucional – Ulima. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5439/D_E_LA_FUENTE_TORRES_LENIN_REGIMEN_ADUANERO.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M. y Valera, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*, 2(7), 162-167. <https://www.redalyc.org/pdf/3497/349733228009.pdf>
- Erazo, X. y Rosero, E. (2021). Orientación vocacional y su influencia en la deserción universitaria. *Horizontes Revista de Investigación en Ciencias de la Educación*, 5(8). <https://doi.org/10.33996/revistahorizontes.v5i18.198>
- Falcon, M. (2018). Factores que dificultan el proceso de importación de las empresas metalmecánicas de la provincia de Lima, 2018 [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Archivo digital. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/33494/Falcon_PMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Forni, P. y De Grande, P. (2020). Triangulación y métodos mixtos en las ciencias sociales contemporáneas. *Revista Mexicana de Sociología* 82, 1, 159-189. <https://www.scielo.org.mx/pdf/rms/v82n1/2594-0651-rms-82-01-159.pdf>
- Fuster, D. (2019). Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. *Propósitos y Representaciones*, 7(1). <http://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>
- Gestión. (2020, marzo 24). Cierre de puertos en china y guerra ocasionarían alzas de fletes al puerto del Callao. *Asociación Peruana de Agentes Marítimos*. <https://apam-peru.com/web/cierre-de-puertos-en-china-y-guerra-ocasionarian-alzas-de-fletes-al-puerto-del-callao/>
- Gómez, J. (2019). Estudio de caso: Infraestructura portuaria en Buenaventura, Colombia [Tesis de pregrado, Universidad Politécnico Gran Colombiano]. Archivo digital. <https://alejandria.poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/1719/EC%20-%20Juliana%20G%c3%b3mez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gómez, A. y Ramírez, Z. (2017). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico: Evidencia empírica para el departamento del cauca (Colombia). *Revista de la Facultad de Ciencias Económica: Investigación y Reflexión*, 25(2), 41-62. <https://doi.org/10.18359/rfce.3068>
- Gómez, C., Álzate, I. y Montes, R. (2018). Análisis de la infraestructura portuaria internacionales de Colombia: identificación de políticas y su incidencia en la competitividad [Tesis de pregrado, Institución Universitaria Esumer]. Archivo

digital.

<https://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1518/1/Competitividad.pdf>

Gonzales, M. (2004). Eficiencia en la provisión de servicios de infraestructura portuaria: una aplicación al tráfico de contenedores en España [Tesis de doctorado, Universidad de las Palmas de Gran Canaria] AccedaCris. <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/2182>

Guibert, Y., Cruz, M., & Figueroa, M. (2015). La modernización del puerto del Callao: La respuesta del Estado a la ola exportadora 2004-2011. *Revista de Ciencia Política y Gobierno*, 2(4), 101–127. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/cienciapolitica/article/view/14901/15451>

Hense, I., Stemmler, I., & Sonntag, S. (2017, January 26). Ideas and perspectives: Climate-relevant marine biologically driven mechanisms in Earth system models. *Biogeosciences*. Copernicus GmbH. <https://doi.org/10.5194/bg-14-403-2017>

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación* (6ª. ed.). McGRAW-HILL. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Huaman, M. (2010). Los regímenes aduaneros en la Nueva Ley General de Aduanas. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas*, 8(7), 321-360. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7662922>

Kiel, J., Smith, R. y Ubbels, B. (2014). The Impact of Transport Investments on Competitiveness. *Transportation Research Procedia*, 1(1), 77-88. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.07.009>

Insuasty, V. (2019). Estrategias implementadas en infraestructura portuaria en Perú. *Unipresarial Fundación Universitaria Empresarial de la Cámara de Comercio de Bogotá*. <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/23829/INSUASTY%20S%c3%81NCHEZ%20VALENTINA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Maratuech, J. (2015). Modelo de gestión para la integración ciudad-puerto en función a la cadena logística en el puerto del Callao [Tesis de doctorado,

- Universitat Politècnica de Catalunya]. Archivo digital.
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/98095/TJAMP1de1.pdf%3Bjsessionid=55E1D6F5A2E0596903EB3C0A8C6AE566?sequence=1>
- Mar-Ortiz, J., & Gracia, M. D. (2017). Un análisis de los factores que afectan la productividad de los sitios de atraque en una terminal de contenedores. *Ingeniería, Investigación y Tecnología*, 18(2), 169–181.
<https://doi.org/10.22201/fi.25940732e.2017.18n2.015>
- Mayora, H. (2014). Importancia de la logística portuaria y resultados de la centralización del sistema de puertos venezolanos. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*, 20(1), 247-269.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36433515012>
- Minaya, B. (2017). Importación y comercialización de la insulina en el mercado local 2008-2016 [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Archivo digital.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1816/Minaya_BBA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [MINCETUR]. (2009, setiembre). Guía de orientación al usuario del transporte acuático.
<https://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>
- Mundo Marítimo. (2021, mayo 13). Puerto de Callao: agentes marítimos alertan sobre congestión portuaria en el muelle norte. *Asociación Peruana de Agentes Marítimos*. <https://apam-peru.com/web/puerto-de-callao-agentes-maritimos-alertan-sobre-congestion-portuaria-en-el-muelle-norte/>
- Munguía, G., Canales, R. y Becerril, O. (2018). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *México y la Cuenca del Pacífico*, 7(20), 65-88.
<http://www.scielo.org.mx/pdf/mcp/v7n20/2007-5308-mcp-7-20-65.pdf>
- Munim, Z. y Schramm, H. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1-19. <http://dx.doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0>
- Nze, I. C., & Onyemechi, C. (2018). Port congestion determinants and impacts on logistics and supply chain network of five African ports. *Journal of*

- Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3(1), 70–82.
<https://doi.org/10.14254/jsdtl.2018.3-1.7>
- Páramo, L. (2017). *Procesos de Importación* (1ª. ed.). Fondo editorial Areandino.
<https://digitk.areandina.edu.co/bitstream/handle/areandina/1401/Procesos%20de%20Importaciones.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Paredes, H. (2018). Proyecto de importación de repuestos de maquinaria pesada desde Miami, Estados Unidos, para la empresa “American Parts” de la provincia de Chimborazo, Cantón Riobamba, en el año 2018 [Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]. Archivo digital.
<http://dspace.espoch.edu.ec/bitstream/123456789/11975/1/52T00498.pdf>
- Paredes, Y. (2010). La Logística Portuaria [Trabajo de investigación, Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia]. Archivo digital.
<https://es.slideshare.net/danielmena/logistica-portuaria>
- Pérez Sarango, I. L. (2021-03). Tesis. Recuperado a partir de
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/reduj/54011>
- Pezoa, H. (2022). Acerca de la evolución histórica del conocimiento de embarque desde el derecho internacional y el derecho marítimo chileno. *Inter*, 5(1).
<https://revistas.ufrj.br/index.php/inter/article/view/52963>
- Quintero González, J. R., Cortázar Ávila, A. M., y Ramírez Sosa, Y. A. (2018). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio , logística portuaria , aspectos jurídicos y comerciales , prospectiva para Colombia. *Journal de Ciencia e Ingeniería*, 10(1), 18–31.
<https://jci.uniautonoma.edu.co/jci-10.html>
- Quintero, S., Almanza-Vides, K. y Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, 27(3), 249-271.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28068740016>
- Ramos, C. (2020). Los Alcances de una investigación. *CienciAmérica*, 9(3).
<https://cienciamerica.edu.ec/index.php/uti/article/view/336>
- Rodríguez, A. y Obando, O. (2016). Estado del arte sobre subjetividades diversas de género: ejes temáticos violencia y subjetividad. *Revista de Psicología GEPU*, 7(2), 47-69.

- <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/19881/Estado%20del%20arte.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ruiz, E. (2017). Estrategias de importación de maquinarias metalmecánica de las empresas de Lima Metropolitana, 2016 [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Archivo digital. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/16507/Ruiz_V_E.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Salgado, A. (2007). Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológico y retos. *Liberabit Revista de Psicología*, 13(), 71-78. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=68601309>
- Sánchez, F. (2019). Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, 13(1), 102-122. <https://doi.org/10.19083/ridu.2019.644>
- Sánchez, M., Fernandez, M. y Diaz, J. (2021). Técnicas e instrumentos de recolección de información: análisis y procesamiento realizado por el investigador cualitativo. *Revista UISRAEL*, 8(1), 107-121. <https://doi.org/10.35290/rcui.v8n1.2021.400>
- Sandoval, E. (2008). Infraestructuras transfronterizas: Un concepto para su análisis. *Trayectorias*, 10(26), 41-52. <https://www.redalyc.org/pdf/607/60715119006.pdf>
- Sarango, G. (2017). Implementación de un cabrestante comandado eléctricamente con capacidad de siete toneladas métricas en un remolque para minibulldozer a oruga [Tesis de pregrado, Universidad Tecnológica Equinoccial]. Archivo digital. http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/21500/1/69354_1.pdf
- Simao, L., Rocha, L., Petry, M., Smichtt, J. y Souza, M. (2020). Comparative study of effectiveness to containerized product imports in Santa Catarina. *Revista Eletronica de Estrategia e Negocios*, 13(3). <http://dx.doi.org/10.19177/reen.v13e0II2020209-236>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2018). INFORME N° 267 2018 - SUNAT/340000.

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficiosAd/2018/informes/2018-INF-267-340000.pdf>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria [SUNAT]. (2022). Orientación Aduanera Importación.

<https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacion/index.html#:~:text=Es%20el%20r%C3%A9gimen%20aduanero%20que,las%20formalidades%20y%20otras%20obligaciones>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria [SUNAT]. (2022). Procedimiento general “Importación para el consumo” DESPA-PG.01. <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2020/procedimiento-084-2020.pdf>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2010). Reimportación en el mismo estado, procedimiento general. <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/reimportac/procGeneral/despa-pg.26.htm>

Tamayo Saborit, M., Mata Varela, M. y Santana Mata, A. (2021). Fundamentación de proyectos de inversión en puertos que contabilizan gastos por estadía. *Revista Universidad y Sociedad*, 13(2), 330-339. <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/1971/1962>

Tejero, J. (2020). Técnicas de investigación cualitativa en los ámbitos sanitario y sociosanitario. *Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha*, 3(4). http://doi.org/10.18239/estudios_2021.171.04

Troncoso, C. y Amaya, A. (2016). Entrevista: guía práctica para la recolección de datos cualitativos en investigación de salud. *Revista de la Facultad de Medicina*, 65(2), 329-332. <https://www.redalyc.org/journal/5763/576364367022/html/>

Vargas, Z. (2009). La investigación aplicada: una forma de conocer las realidades con evidencia científica. *Revista Educación*, 33(1), 155-165. <https://www.redalyc.org/pdf/440/44015082010.pdf>

Zamora, A. y González, J. (2019). Factores clave de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano: análisis a través de redes neuronales artificiales. *Contaduría y Administración* 64(2). <https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2018.1494>

ANEXOS

Anexo 1

Matriz apriorística

CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	INFRAESTRUCTURA DE ZONA PRIMARIA	¿De qué manera la infraestructura portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?	Prob.Espec.1: ¿De qué manera la infraestructura de la zona primaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?	Describir la limitada infraestructura portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022	Describir la infraestructura de la zona primaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022
	EQUIPO PORTUARIO		Prob.Espec.2: ¿De qué manera el equipo portuario afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?		Describir el equipo portuario en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022
	ACCESO AL ÁREA PORTUARIA		Prob.Espec.3: ¿De qué manera el acceso al área portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?		Describir el acceso al área portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022
IMPORTACIONES	DOCUMENTACIÓN	¿De qué manera la infraestructura portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?	Prob.Espec.2: ¿De qué manera el equipo portuario afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?	Describir la limitada infraestructura portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022	Describir el equipo portuario en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022
	REGÍMENES DE IMPORTACION		Prob.Espec.3: ¿De qué manera el acceso al área portuaria afecta a las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022?		Describir el acceso al área portuaria en las importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022

Nota. Elaboración propia

Anexo 2

VALIDACIÓN DE JUICIO DEL EXPERTO 1

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: MBA. Morán Santamaría Rogger Orlando
I.2. Especialidad del Validador: Comercio y negocios internacionales
I.3. Cargo e Institución donde labora: Gerente de ICOMEX PERÚ y Docente de la Universidad César Vallejo
I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Guía de entrevista
I.5. Autor del instrumento: Barrantes Eslava, Nicole Yazmin y Valenzuela Gonzales, Jesús Miguel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN					80%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Lima, 28 de septiembre del 2022



Firma de experto informante

DNI: 44546517

Teléfono: 948880208

Anexo 3

VALIDACIÓN DE JUICIO DEL EXPERTO 2

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Mgtr. Villanueva Orbegoso, Vladimir Eloy
I.2. Especialidad del Validador: Economista
I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente de la Universidad César Vallejo
I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Guía de entrevista
I.5. Autor del instrumento: Barrantes Eslava, Nicole Yazmin y Valenzuela Gonzales, Jesús Miguel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN					80%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Lima, 28 de septiembre del 2022



Firma de experto informante

DNI: 29685615

Teléfono: 959796180

Anexo 4

VALIDACIÓN DE JUICIO DEL EXPERTO 3

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Dr. Espinoza Casco, Roque Juan
I.2. Especialidad del Validador: Negocios internacionales
I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente de la Universidad César Vallejo
I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Guía de entrevista
I.5. Autor del instrumento: Barrantes Eslava, Nicole Yazmin y Valenzuela Gonzales, Jesús Miguel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					X
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN						85%

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

85%

Lima, 28 de septiembre del 2022


.....
Firma de experto informante

DNI: 07766626

Teléfono: 959514577



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ROBERTO MACHA HUAMAN, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, asesor de Tesis titulada: "Infraestructura portuaria e importaciones de maquinaria pesada desde la experiencia de los operadores de comercio exterior Callao, 2022", cuyos autores son BARRANTES ESLAVA NICOLE YAZMIN, VALENZUELA GONZALES JESUS MIGUEL, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo 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 vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 28 de Noviembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ROBERTO MACHA HUAMAN DNI: 07500952 ORCID: 0000-0002-5361-9910	Firmado electrónicamente por: RMACHAHM el 30- 11-2022 19:40:19

Código documento Trilce: TRI - 0459225