



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Logística portuaria en las exportaciones peruanas de los Puertos
APM Terminals y DP World Callao - Lima 2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Licenciado en Negocios Internacionales

AUTOR:

Cabanillas Terán, Oscar Iván (orcid.org/0000-0002-2982-4738)

ASESOR:

Mgtr. Maldonado Cueva, Percy David (orcid.org/0000-0001-9132-4841)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing Y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2019

Dedicatoria

A mis padres, por su gran cariño y amor, trabajo y gran sacrificio que han tenido durante este trayecto de mi carrera, gracias a ustedes he podido llegar hasta donde estoy ahora y convertirme en una persona de principios y lograr mis sueños como me los he planteado. Ha sido un orgullo y privilegio ser su hijo, son los mejores padres.

Agradecimiento

A mis padres Oscar Cabanillas y Fabiola Terán quien con su paciencia y su gran esfuerzo me han permitido alcanzar uno de mis sueños, les agradezco por haberme inculcado el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer al fracaso y de levantarme las veces que me caído y con la bendición de Dios se pudo lograr las cosas. Y finalmente, quisiera agradecer a mis hermanos y amigos quien hicieron que este trabajo de investigación pudo finalizarse exitosamente.

Yo, MALDONADO CUEVA, PERCY DAVID, docente de la Facultad CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela Profesional NEGOCIOS INTERNACIONALES de la Universidad César Vallejo SEDE NORTE, revisor (a) de la tesis titulada "LOGÍSTICA PORTUARIA EN LAS EXPORTACIONES PERUANAS DE LOS PUERTOS APM TERMINALS Y DP WORLD CALLAO - LIMA 2019", del (de la) estudiante OSCAR IVAN CABANILLAS TERAN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 25 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó 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.

Lugar y fecha: Lima, 4 de diciembre de 2019



Firma

MALDONADO CUEVA, PERCY DAVID

DNI: 41380193

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL AUTOR

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Oscar Ivan Cabanillas Terán con DNI N° 71973937 a efecto de cumplir con los criterios de evaluación de la experiencia curricular de Desarrollo del Proyecto de Tesis, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

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

Lima, 04 de diciembre de 2019



Oscar Ivan Cabanillas Terán

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL AUTOR.....	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. METODOLOGÍA.....	20
2.1. Tipo y diseño de la investigación	21
2.2. Variables, Operacionalización.....	23
2.3. Población y muestra y muestreo	23
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	24
2.5. Métodos de análisis de datos.....	25
2.6. Aspectos éticos.....	26
III. RESULTADOS	27
IV. DISCUSIÓN	36
V. CONCLUSIONES	39
VI. RECOMENDACIONES.....	40
REFERENCIAS.....	41
VII. ANEXOS.....	45

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Productos de exportación Tradicional 2019.....	13
Tabla 2 Productos no Tradicionales 2019	14
Tabla 3 Principales Sectores Económicos	15
Tabla 4 Operalización de variables.....	23
Tabla 5 Validez De Contenido Del Instrumento	25
Tabla 6 Cargo De Los Encuestados De Los Trabajadores De Los Puertos De Apm Terminals Y Dp World Callao.....	28
Tabla 7 Condición Laboral De Los Encuestados De Los Trabajadores De Los Puertos De APM Terminals Y DP World Callao	29
Tabla 8 Años De Servicio De Los Trabajadores Encuestados Del Puerto De Apm Terminals Y Dp World Callao.....	30
Tabla 9 Resultados De La Variable Logística Portuaria	31
Tabla 10 Resultados de la dimensión Gestión Logística de Mercancías.....	32
Tabla 11 Resultados de la dimensión Infraestructura Portuaria.....	33
Tabla 12 Resultados de la dimensión Costos de Servicios Portuarios	34

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1:</i> índice de volumen de exportaciones en valor FOB Año 2019.	13
<i>Figura 2:</i> Crecimiento del Producto Bruto interno (PBI) trimestral desde el año 2014-2018.....	16
<i>Figura 3:</i> Crecimiento del Producto Bruto interno (PBI) trimestral desde el año 2014-2018.....	17
<i>Figura 4:</i> Cargo de los encuestados de los trabajadores de los puertos de APM Terminals Y DP World Callao.	28
<i>Figura 5:</i> Condición laboral de los trabajadores encuestados del Puerto de APM Terminals y DP World Callao.	29
<i>Figura 6:</i> Años De Servicio De Los Trabajadores Encuestados Del Puerto De De Apm Terminals Y Dp World Callao.	30
<i>Figura 7:</i> Descripción De Resultados De La Variable Logística Portuaria	31
<i>Figura 8:</i> Descripción De Resultados De La Dimensión Gestión Logística De Mercancías.	32
<i>Figura 9:</i> Descripción De Resultados De La Dimensión Infraestructura Portuaria	33
<i>Figura 10:</i> Descripción De Resultados De La Dimensión Servicios Portuarios	34

RESUMEN

La siguiente investigación tuvo como objetivo de estudio principal Determinar cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019. Las teorías que se usó fue la logística portuaria y las exportaciones. El tipo de investigación es básica o pura, con un enfoque cuantitativo nivel descriptivo, y diseño no experimental transversal; la validez de los instrumentos se obtuvo mediante juicios de expertos. Mi población estuvo constituida por 50 trabajadores de los puertos de APM Terminals y DP World Callao, las personas a quienes fueron encuestadas fueron gerentes del área administrativa, obreros de los puertos y empleados. La recolección de datos para esta investigación tuvo como instrumento el cuestionario, el cual estuvo conformado por 12 ítems con una escala de valoración de 5 categorías; para el análisis de datos se utilizó el programa estadístico SPSS V.22. La conclusión a la que se llegó que se obtuvo del presente trabajo de investigación fue que la logística portuaria favorece de manera media en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

Palabras claves:

- Logística portuaria
- tráfico marítimo
- infraestructura portuaria

ABSTRACT

The purpose of the following research was to determine how port logistics favors Peruvian exports from the ports of APM Terminals and DP WORLD Callao-Lima 2019. The theories used were port logistics and exports. The type of research is basic or pure, with a quantitative descriptive level approach, and non-experimental cross-sectional design; the validity of the instruments was obtained through expert judgments. My population consisted of 50 port workers from APM Terminals and DP World Callao, the people surveyed were administrative managers, port workers and employees. The data collection for this investigation had as instrument the questionnaire, which was conformed by 12 items with a scale of valuation of 5 categories; for the analysis of data the statistical program SPSS V.22 was used. The conclusion that was obtained from the present work of investigation was that the port logistics favors in an average way in the Peruvian exports of the ports of APM Terminals and DP WORLD Callao-Lima 2019.

Keywords:

- Port logistics
- maritime traffic
- port infrastructure

I. INTRODUCCIÓN

La infraestructura portuaria es algo primordial que deben tener cada puerto en el mundo, pero no todo es como parece, sino que cada país tiene su metodología de trabajo no muy común y trabajan de manera atávica dejando de lado la ayuda de las grandes ideas tecnológicas, las que a su vez pueden implementarse en dichos puertos, y de esta forma hacer los procesos logísticos más rápidos evitando problemas de sobre costos, retrasos de la carga, pagos de multas por incumplimientos de las normas, debido a estas dificultades que se presenta el comercio internacional y al mal manejo administrativo de las empresas impide que un país pueda desarrollarse y convertirse en una gran potencia; así como lo hicieron las grandes potencias del mundo China, EE.UU, Rusia.

El Perú que es uno de los países pertenecientes a América Latina, por ende, es uno de los países que también trabaja de forma arcaica y muy desordenada, debido a la diminuta sistematización que presentan las empresas. Estos factores hacen que el proceso logístico de las exportaciones y las importaciones sea más extensa, como por ejemplo los dos puertos que existen en el Callao que son DP World y APM Terminals son establecimientos que no cuentan con los espacios suficientes para poder almacenar sus productos, y otro de los grandes problemas es para el ingreso de contenedor a puerto, este problema afecta al cliente ya que sus transportistas se encuentran haciendo grandes colas para poder dejar su carga causando pérdidas de tiempo y retrasos en la carga.

En la actualidad, las empresas las cuales están ligadas al manejo y control de mercancías hacia diferentes países del mundo donde la actividad logística es monótona, como entrega de DUAS, BLS, refrendo de documentos, vistos buenos. Pero la mayoría de estas empresas suelen a errar causando multas, así como las empresas de comercio internacional cometen errores las entidades como los puertos tienen un gran problema con el manejo de sus operaciones administrativas ya que manejan de manera desordenada causando pérdida de tiempo y gastos en ese proceso, por lo que la mayoría de sus actividades como pagos se debería hacer mediante transferencias, la entrega de documentos de debe hacer mediante correo electrónico como

también la validación de dichos documentos.

Jimenes & Ausique, (2016). Los integrantes del artículo realizaron una investigación sobre “el estado del arte de la logística portuaria: caso de estudio puerto Manzanillo internacional terminal Panamá”, donde tuvo como Objetivo general elaborar un estado del arte de la logística portuaria tomando como referencia el Puerto de Manzanillo International Terminal para realizar sugerencias de implementación tecnológica en el Puerto de Cartagena, Colombia. Por otra parte se utiliza el método analítico como una herramienta para poder comprender de una mejor manera el funcionamiento del canal de Panamá; teniendo un resultado sorprendente con respecto al puerto de Cartagena, ya que se menciona que dicho puerto ha ido evolucionando con el pasar del tiempo, llegando a la conclusión de que se ha identificado la necesidad de estar a la vanguardia de los últimos cambios generados en el sector portuario; es una realidad que para generar altos estándares de calidad y competitividad es necesario invertir en infraestructura y en tecnología, para poder brindar a los usuarios portafolios de soluciones logísticas que cumplan con la demanda exigida.

Maldonado, (2017) el autor menciona en su investigación sobre “La logística portuaria Y su internacionalización en el puerto de Barcelona”, la cual tuvo como objetivo evaluar los problemas en las etapas de internacionalización económica, como también la parte empresarial y/o política de la industria del transporte y los procesos logísticos; para luego poner tratar de evitar errores y poner en práctica en el puerto de país en mención y de sus demás regiones. La metodología empleada es de tipo científica, por otra parte llegaron al resultado de que cada estado tiene la virtud y la libertad de elegir y seguir adelante con el sistema económico que ellos elijan, ya que cada miembro o gobernante de cada país tiene una estrategia diferente de manejar el país, y finalmente se llegó a la conclusión de que tanto el transporte marítimo como la gestión de los puertos está vinculado directamente a la logística integral y la gestión de la cadena de suministro, por otro lado estos factores a su vez son la causa y la consecuencia de las secuencias de internalización dentro del entorno de la economía globalizada.

Guaita, (2014) La investigación que se realizó en la revista venezolana del análisis de coyuntura tuvo como título " importancia de la logística portuaria y resultado de la centralización de sistemas de los puertos en Venezuela" tuvo como objetivo hablar de los puntos más relevantes de los puertos venezolanos, por lo que se menciona que al pasar del tiempo su proceso logístico se ha ido estancando desfavorablemente para el país. La metodología presentada por el autor es de tipo documental, por lo que se ilustra las implicaciones económicas y políticas de la centralización de los puertos venezolanos, dando como resultado cifras interesantes en el manejo de los movimientos de los puertos y un avance de los nuevos proyectos de las autoridades de aduanas acerca de cómo enfrentar lo que se viene.

Benazar, (2016) la presente investigación lleva como título "elaboración de un nuevo modelo de análisis la cual pueda relacionar el transporte marítimo, el desarrollo económico y la globalización, la cual tuvo como caso de estudio a los países de Venezuela, Perú, Colombia y Brasil" su objetivo fue verificar el proceso del avance del transporte marítimo en la globalización, junto con el desarrollo portuario en los puertos de américa del sur, como por ejemplo el puerto del Callao Perú, Cartagena - Colombia, el puerto Cabello y el puerto La Guayra en Venezuela y finalmente el puerto de Santos en Brasil. La metodología utilizada fue de tipo documental con un análisis histórico por otro lado fue del tipo descriptivo; y analítico, obteniendo como resultado que los indicadores de la globalización y del transporte marítimo, los especialistas y otras fuentes de información señalan que están dentro del desarrollo portuario y con el pasar del tiempo, presentando los estudios también en la región de américa del sur. Todos estos procesos se encuentran ligados a los diferentes modelos de la gestión portuaria las cuales se van adoptando, presentando los estudios correspondientes de los puertos en mención; diferencias entre gestión portuaria y varios errores en cuanto a equipos, estructura y eficiencia portuaria, es por ello que algunos países presentan problemas en sus puertos en comparación con los demás puertos de su alrededor. Por ende, se ha llegado a la conclusión de que existen buques con dimensiones grandes por lo que se ve obligado realizar una reestructuración en dichos puertos, ya que las naves no pueden ser atracadas de manera correcta.

Atahuaman, (2015) La investigación “Infraestructura Portuaria y su efecto en el Comercio Internacional, en el puerto de Salaverry - Trujillo. Periodo 2011 – 2015”, tuvo como objetivo analizar la infraestructura portuaria y el efecto se genera en el comercio internacional en el puerto de Salaverry, Trujillo en el periodo 2011 al 2015, Tessy tomó como población de estudio 8 agencia de aduanas del distrito de Salaverry y para realizar su muestra eligió 4 agencias de aduana, para poder recolectar resultados utilizó entrevistas y el análisis documental para cada uno utilizando un instrumento especifico en la entrevista y su ficha de registro de datos, de los resultados que obtuvo menciona que el puerto de Salaverry tiene una infraestructura física inadecuada careciendo de logística lo cual se refleja en el valor y volumen de exportaciones e importaciones de la región La Libertad, que se dieron a través del puerto de Salaverry a comparación de los demás puertos del país. Por ende, concluye que el puerto de Salaverry no cuenta con la infraestructura adecuada, así mismo que carece de una logística adecuada para fomentar las actividades exportadoras de La Libertad, por otro lado, existen también diferentes condiciones oceanográficas que limitan su operatividad y es por eso que el puerto no cuenta con el hábitat adecuado para realizar sus operaciones.

Mimbela, (2015) La investigación de “Gestión logística en las operaciones de transporte internacional para una mejora en el comercio del puerto del callao” tuvo como objetivo mejorar un mejor sistemas de transporte de carga las cuales facilitan las operaciones comerciales del transporte mediante el puerto del callao; para ello se va a aplicar un tipo de estudio descriptivo y un tipo de muestreo probabilístico ya que esto permitirá cuantificar los datos obtenidos, por lo que se llegó a la conclusión que si se desarrolla un sistema operativo eficiente para el transporte internacional de carga, esto facilitará las operaciones del transporte en el puerto del callao.

La variable a estudiar en este proyecto de investigación es: la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos APM Terminals Y DP WORLD Callao – Lima 2019. A las cuales se les va a dar a conocer las bases teóricas.

La logística portuaria es una disciplina la cual intenta formular rigurosamente la lógica de una actividad, por otra parte, también regular todos

los flujos físicos de las mercancías. Para Antún, (2013). “Fundamenta que la logística empresarial es un grupo de actividades que cumple un objetivo principal, que es la colocación de una mercancía al menor costo y en un determinado tiempo, y posicionarlo donde existe una demanda” (p.18); por otro lado menciona que la logística abarca múltiples operaciones que determinan los movimiento de un producto, como localización de los productos en almacenes, aprovisionamiento, gestión de flujos de fabricación, preparación y acondicionamiento de productos, manejo de inventario, manejo de productos por unidades de carga preparar lotes para los clientes y finalmente contar con una buena planificación del esquema físico apra la ubicación de productos.

A inicios del siglo XIX, un filósofo y también escritor afirma que las naciones más avanzadas son siempre las que navegan más; pero ¿realmente navegan porque son más avanzadas, o son más avanzadas porque navegan más?, en este caso menciona que ambas circunstancias tienen que estar unidas y no pueden separarse, pero el cuestión la pregunta podría ser ¿porque navegan más? o también porque se distribuye como lo realiza el tráfico por los puertos? o lo que es más importante, ¿cómo alterar dicha distribución?. debido a estas grandes preguntas Emerson, (2006). “Menciona que la industria portuaria es la responsable de canalizar los diferentes flujos comerciales internacionales, la cual está organizado en torno a los puertos” (p.10), ya que los puertos son plataformas indispensables para el transporte marítimo por tal razón están compitiendo siempre entre ellos, con el fin de maximizar el tráfico atraído hacia sus respectivos muelles, desatando una gran competencia interportuaria la cual estará siempre ligada por la oferta y la demanda.

Concepción, (1990) afirma que

Los puertos tienen una función clave en el territorio donde están ubicados, que es trasferir diferentes mercancías y pasajeros entre mar y tierra y viceversa; por lo que son intercambiadores las cuales no se pueden sustituir en las redes de transporte y su funcionamiento constante y eficiente facilita y estimula la economía de todo el país y del mundo, mientras que por otro lado su disfuncionalidad crea diferentes cuellos de botella que dificultan el desarrollo económico (pr.3).

Barbero, (2010) Afirma que:

Los puertos del Perú son pertenecientes a los de la primera generación, cuando deberían pertenecer a una generación más vigente; es tanto así que no cuentan con suficientes atracaderos para el embarque y desembarque de las naves, por otro lado, la infraestructura es muy compacta incapacitando implementar nuevas grúas porticas para el movimiento constante de las naves. Por otro lado, sus sistemas administrativos y su gestión son previos a la revolución informática en la administración. (pr. 8).

Tomando en cuenta otro punto de vista, la naturaleza de los diferentes actores de la logística moderna nos da a entender 3 perspectivas para poder ver de dónde podemos enfocarnos. Tal como se ve en **anexo 01**.

- Como primera perspectiva tenemos los generadores de carga, en este caso generalmente intervienen empresas productoras o comercializadoras de bienes.
- La segunda perspectiva está enfocada a los operadores logísticos como almacenes, terminales, transportistas entre otros, las cuales brindan servicios a las empresas comercializadoras de bienes.
- Y finalmente está la perspectiva de la política pública, en este proceso intervienen las autoridades nacionales o subnacionales las cuales procuran tener una eficiencia clara y precisa acerca de la logística de los puertos como factor de competitividad de la economía de un territorio.

(Calderón, S.A. p.26) señala que:

APM Terminals es una institución que forma parte del grupo A.P Moller Maersk quien posee un recorrido mayor a 100 años de experiencia dentro de la industria marítima. En la actualidad APM Terminals controla el muelle norte y forma parte de la concesionaria terminales portuarios Callao, quien durante la disputa de controlar el puerto del norte esta fue ganada en el año 2011.

El terminal portuario del Callao es uno de los terminales multipropósito ya que se encuentra en disposición para manejar cualquier clase de carga como carga fraccionada, carga rodante, carga contenerizada, graneleros sólidos y líquidos, pero lo más sorprendente es que está designado para la atención de cruceros.

S.N, (2019) señala que:

El puerto de DP World Callao empezó su construcción el 04 de abril del año 2008, hasta julio del año 2019 el puerto estaba a un 46% de su construcción; ya para el mes de diciembre del presente año arribaron las 3 primeras grúas porticas 9 RTG's. para marzo de año 2010 el puerto ya contaba con 3 grúas más para que en el mes de abril y mayo empezaran con las operaciones comerciales por el puerto (pr.2-5).

Dubái Port World Callao es una subsidiaria de DP World, quien es una empresa top en el control del comercio internacional, por otro lado, también cumple un papel principal en la cadena logística, el muelle que maneja este puerto es el del sur la que a su vez viene trabajando desde el año 2006, lo que a su vez pudieron trabajar con dos amarraderos en el terminal portuario.

Para la distribución de las mercaderías existe un arduo proceso logístico donde intervienen diferentes factores que son cruciales para las exportaciones de la carga. Uno de ellos es el transporte ya que este nos va a permitir transportar la carga del almacén del cliente hacia al puerto, pueden ingresar por DP WORLD o APM Terminals.

Montanez, Granada, Rodriguez, & Veverka, (2015) afirma que “Desde la antigüedad existe esa necesidad de poder transportar mercancías en cantidades extensas, para ello la forma de transporte ha evolucionado constantemente con el pasar del tiempo y con la ayuda de los avances tecnológicos” (p.13).

La estandarización de respectivos espacios para la carga en los buques portacontenedores las cuales se realizan a través de las navieras, nos facilita las operaciones de carga como también las de descarga de la mercadería por

lo que disminuye costos y tiempo.

La autoridad portuaria nacional APN es una institución perteneciente al estado, la cual tiene como objetivo principal liderar el sistema de los puertos, por otro lado, es la encargada de implementar nuevas políticas las cuales promueven de manera directa a la inversión privada para que podamos tener una mejor infraestructura y equipamiento en los puertos como lo han venido trabajando en los últimos tiempos, lento pero constante. Rubio, (2015) señala que “la APN está compuesta por integrantes del órgano supremo del poder del estado quienes rigen un mandato de 5 años” (p.130).

Cabe resaltar que Rubio, (2015)

Indica que el mandato de los diligentes quienes gobernarán por el tiempo de 5 años durante su periodo son ejercidos desde el día que se inicia la juramentación hasta el día que se elija un nuevo encargado, para que esta pueda tomar el mando por otros 5 años más (p.131).

Dentro del mercado del tráfico marítimo existen dos aspectos claves los cuales determinan los fletes que vienen a ser los ofertantes como los demandantes. Seoane & Laxe, (2019) señala que “dentro del proceso existen dos fuerzas que son la flota mercante y la que se encuentra en actividad, las cuales son claves para la economía dentro del tráfico marítimo” (p.21).

En la actualidad las navieras que se encuentran establecidas en el Perú cumplen con un rol muy importante para la economía del país como también de los de todo el mundo, ya que por este medio los emprendedores y empresarios los contactan para prestar sus servicios y realizar envíos de sus productos hacia el exterior. Para ello las navieras les dan un servicio de acuerdo al cliente y el lugar de destino ya que en eso incurrirán los días de tránsito en la que estaría llegando su carga.

Como se mencionaba en el párrafo anterior, los servicios que ofrecen las navieras no cumplen los mismos estándares ya que cada una cuenta con características diferentes, por ejemplo CMA-CGM es una naviera que tiene un acobertura hacia Norte América Costa Este – Sudamérica Costa Oeste, para ello cuenta con el servicio ACSA 1, ACSA 2, ACSA 3. por otra parte HAPAG

LLOYD es una naviera brinda embarque hacia Europa, Norte America entre otros, los servicios que tiene esta compañía son CON (Cnonosur Service), LP1, AX1 ver **anexo 02**.

Los contenedores o también llamados containers son escogidos Dependiendo de la naturaleza del producto a ser transportado, debido a eso varían en sus dimensiones, estructura, material. Dentro de los cuales tenemos:

Para Bustillo, (2013) afirma que:

Existen contenedores tipo Dry o contenedor seco, son contenedores para transportar carga general; están constituidos por 20' st, 40' st o 40' High Cube y lo contenedores reefer 20' st, 40' st. Estos contenedores son los más utilizados para las exportaciones peruanas, pero no son los únicos que existen, en el mundo hay gran variedad de contenedores que no son muy comunes por ejemplo en Contenedor Abierto 20' Open Top y Flat Rack, (p.11-13) **ver anexo 04**.

Tener una infraestructura portuaria adecuada y óptima es un punto clave ya que de esta manera los procesos logísticos se van a realizar de forma efectiva tal. Pero para ello se tiene que hacer una reingeniería dentro de los puertos, y más aún en los puertos del Perú, esto debido a que las capacidades de los puertos son muy débiles a comparación con los puertos de China. Aplicando el uso de la reingeniería de la tecnología se estará desarrollando un orden más óptimo y con mucha más eficacia.

Ocampo, Rozo, & Camargo, (2017) menciona que:

Los puertos presentan una significativa influencia en los costos tanto en exportación como en los de importación; como también en su precio final. Por este motivo el gobierno nacional mediante la ley 001 de 1991 hizo la modificación del régimen del puerto colombiano y realizó la privatización de los puertos para la búsqueda de un nuevo sistema eficiente y actualizado, las cuales nos van a ofrecer tarifas competitivas (p.217).

Las actividades más comunes que se manejan dentro de la infraestructura

de os puertos son los flujos internos la cual tiene la función del movimiento de la carga dentro del territorio, nodos de transferencia están compuestos por los puertos, aeropuertos y los pases de frontera las cuales están vinculados al comercio exterior, flujos externos y por último esta las interfaces y coordinación las cuales se dan entre los nodos. **Ver anexo 05**

Costa, (2006) Señala que “los puertos marítimos actúan como un intermediario para el transporte marítimo y terrestre, lo cual resulta lógico ya que por la existencia de las actividades marítimas es la razón principal de ser de los puertos” (p.4).

Cabe mencionar que en la actualidad los puertos no cumplen específicamente su función debido a que se han convertido un centro logístico para el transporte intermodal donde se realizan actividades secundarias que no le corresponden afectando así a las empresas que prestan estos servicios.

El concepto de clasificación, hablando en términos generales es aquel que controla el proceso de diseño, operación, construcción, así como también el mantenimiento de un buque o una embarcación, todo va a depender según las reglas y regulaciones pertenecientes a una sociedad de clasificación, dentro de estas reglas incluye las resistencias estructurales de los cascos de la nave, seguridad y confiabilidad de los sistemas de propulsión del buque y finalmente la efectividad de los sistemas auxiliares esenciales.

Naciones Unidas, (2007) señala que “una clasificación de los buques es muy importante ya que de esta forma se va a tener un respectivo control, para poder clasificar las mercancías a una nave en especial para que pueda ser transportada de forma segura”

En el **anexo 06** se muestra el grupo de buques que son utilizados para transportar mercaderías a diferentes países.

Palabra clave: TPM – Toneladas de Peso Muerto.

Tapia, Barrientos, & Solar, (S.A) afirma que

un terminal portuario es una entidad que puede ser tanto se servicio público como también del privado, por ende, es aquel cuya

infraestructura representa a una sociedad portuaria por la que una entidad pública es dueño del 50% del capital total de dicha entidad (p.24).

Los puertos tienen un funcionamiento muy peculiar ya que cada uno de ellos funciona de acorde al tipo de carga que estos reciben, ya que estos tienen una infraestructura y una zona adecuada para poder hacer sus embarques y desembarques. **Ver anexo 07.**

En base a la cadena logística de puertos para cada uno de los principales actores como, deposito temporal, líneas navieras, depósitos de vacíos, agentes marítimos entre otros, manejan diferentes conceptos como, por ejemplo, costos de embarque, manipulación de carga dentro del puerto, costos por almacenaje, gastos administrativos, peso y repesaje de la carga si fuese necesario, inspección de la carga y de los precintos de seguridad, monitoreo y registro, tarifas de los terminales portuarios APM Terminals y DP World Callao, tarifas por tipo de contenedor.

Por otro lado, existen recargos adicionales las cuales son directamente de las navieras y las demás entidades para actividades secundarias como verificaciones de temperaturas de carga dentro de los contenedores cuando sean reefer, costo adicional por mercadería peligrosa, alquiler de generadores gensets para los contenedores refrigerados, conexión y desconexión de energía y uso de muelle. **Ver anexo 08 y 09.**

Suranovic, (2010) menciona que:

las exportaciones surgen cuando un país le resulta rentable distribuir en el extranjero su producción, por tal motivo la teoría económica ha desarrollado diferentes explicaciones como por ejemplo diferencias tecnológicas, las cuales pueden ocurrir entre los países con grandes diferencias tecnológicas, cuya ventaja permitan la producción de estos bienes, dentro de estas estas las diferencias por dotación de recursos que puede ocurrir con los países que presentan un gran capital humano y posean recursos naturales y tengan una gran sofisticación del capital, por otra parte

también está la diferencias en la demanda, existencia de economías de escala en la producción, estas economías se dan cuando la producción permite producir a o menor costo, y finalmente las existencias de políticas públicas los cuales modifican constantemente el precio de los bienes y servicios (p.2).

Figuroa, (2016) señala que

La palabra exportación tiene diferentes terminologías en cuanto a conceptualización, pero para ser más claros el autor nos comenta que las exportaciones es un proceso lo el cual un producto está destinado a un mercado de un determinado país, ya sea porque en ese país realizaron una investigación y vieron que este producto tenía enganche o porque simplemente las personas de ese lugar son consumidores natos de ese producto (p.109).

El modelo Heckscher-Ohlin desarrollado por el economista Ohlin, (1977) afirma que:

El instituto nacional de estadística señala que en el mes de noviembre del año 2016 hubo un crecimiento de 5.2% respecto a noviembre del 2015, explicado por los mayores envíos de productos tradicionales 7.6%, contrarrestando a caída de los productos no tradicionales -1.2%. Por otro lado, si hablamos en términos monetarios el valor de las exportaciones de USD 3 187.2 millones incrementó en 12%, debido a un resultado favorable de ventas de los productos tradicionales 199.4%, en tanto que los no tradicionales disminuyeron en un 2.4%. Para el mes de noviembre 2018, el volumen de exportaciones se redujo en 1,0% respecto a noviembre de 2017, explicado por la contracción de las embarcaciones de los productos tradicionales (-5,3%), atenuado parcialmente por el incremento de los productos no tradicionales (10,5%). Igualmente, en términos nominales, el valor de las exportaciones (US\$ 3 889,2 millones) descendió en 5,3%, afectado por la baja en el precio internacional de minerales como el cobre, oro, plata refinada, plomo y zinc (p.1 – 3).

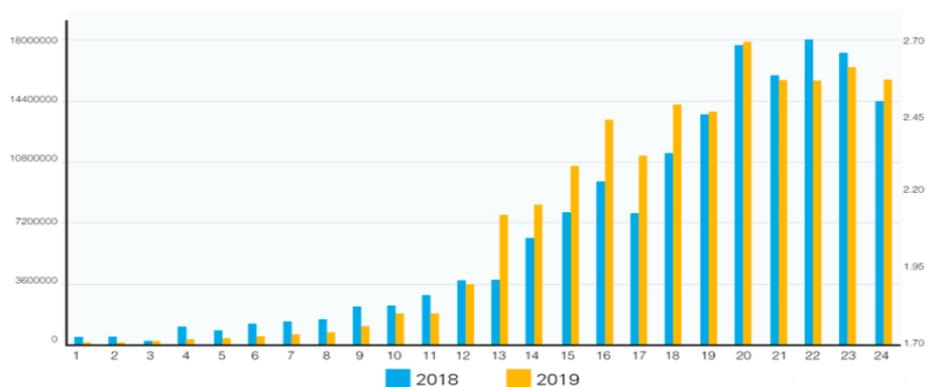


Figura 1: índice de volumen de exportaciones en valor FOB Año 2019.

El Perú es uno de los países más ricos ya que cuenta con una gran diversidad de productos de exportación, dentro de ellas están los productos tradicionales y no tradicionales

El INEI, (2019) menciona

Que el cobre fue el mineral más exportado en cuanto a los productos no tradicionales y tuvo una representación del 59,7% del volumen total minero y 35,2% del total exportado. Asimismo, el 67,9% del total fue destinado hacia China, en menor proporción le siguieron Japón, Corea del Sur y Alemania, entre otros. También destacaron los envíos de oro Suiza y Estados Unidos de América, plomo China y Canadá y hierro China (p.30).

GrupoEI, (2018) afirma que:

Los productos tradicionales son todos aquellos los cuales no presentan un valor agregado durante el proceso de producción o cuando se obtiene el producto, ya que esto no es tan fundamental como para transformar la esencia natural del producto. Dentro de estos tenemos el azúcar y el cacao. (pr.30).

Tabla 1

Productos de exportación Tradicional 2019

PRODUCTOS PRINCIPALES DE EXPORTACION TRADICIONAL 2019

Zinc

Cobre
 Oro
 Café
 Estaño
 Hierro
 Derivado del petróleo
 Azúcar
 Harina de pescado
 Café
 Gas natural

Fuente: INEI

GrupoEI, (2018) señala que:

Los productos no tradicionales son todos aquellos los cuales se necesita de un proceso de alto valor agregado, es decir a los países quienes exportan estos productos realizan pedidos en grandes cantidades por lo que requieren insumos, inversión, mano de obra (pr. 5-8).

Tabla 2

Productos no Tradicionales 2019

Sector	Producto
Agropecuario	Mangos
	Uvas
	Espárragos
	Palta
	Paprika
Textiles	Camisas y polos de algodón
	Pelo fino
	Pendas de algodón de vestir
	Fibras acrílicas
Pesqueros	Pota
	Calamar
	Filete congelado colas de langostino con y sin caparazón
Químicos	Óxido de Zinc
	Polímeros de polipropileno en placas
	Alcohol etílico
Metalmecánica	Grupos electrógenos de petróleo
	Partes de maquinaria PA 8474

Fuente: INEI

Desde una perspectiva diferente la estructuración de cualquier economía está constituida por tres sectores económicos; el primer sector está constituido por la agricultura, ganadería y pesca, en el sector secundario están las industrias y construcción y finalmente en el tercer sector está constituido por todos los servicios. Por otra parte, Ramirez & Benito, (2000) mencionan que:

hay una gran diferencia de producción entre los dos primeros sectores y el tercero, esto quiere decir que cada nivel tiene un desarrollo de producción diferente por lo que las economías que se encuentran más desarrolladas se caracterizan por un peso mayor al sector primario, las que se encuentran en un nivel más determinante de desarrollo el peso del sector primario es muy bajo en relación al sector secundario y más aún en el tercer sector (p.66).

En el mes de febrero del año 2018 las exportaciones de productos no tradicionales tuvo un superávit de 25,8% de acuerdo al mes de febrero del año en curso, se contabilizó 16 meses de crecimiento seguido sin tener ninguna baja en un porcentaje de pérdida. De igual manera se vio un comportamiento precario en todos los sectores económicos excepto minera no metálica la cual tuvo una decreciente de -4,7%.

Tabla 3

Principales Sectores Económicos

SECTORES ECONÓMICOS

PRODUCTOS TRADICIONALES

Pesca
Agrícola
Minero
Petróleo y Gas Natural

PRODUCTOS NO TRADICIONALES

Agropecuaria
Textil
minería no metálica
Pesquero
Químico
Metalmeccánico

Fuente: INEI.

Como se ha estado viendo en párrafos anteriores el crecimiento de las exportaciones en sus tres sectores ha tenido un crecimiento significativo, durante los últimos años es por ello que veremos, como el PBI ha incrementado en los últimos años.

para Jimenez, (2015) argumenta que:

El producto bruto interno es la unidad con la cual se puede medir monetariamente todos los bienes o servicios que se produce en un país en un determinado periodo, para poder determinar el valor del PBI tenemos que ver la sumatoria de los valores monetarios del consumo, inversión bruta privada, compra de bienes y servicios por parte del estado, inversión bruta del estado y las exportaciones a todo ello se le tiene que restar las importaciones y se tendrá un resultado (p.100).

A continuación, se mostrará como el PBI ha ido evolucionando con el pasar de los años desde el año 2008 hasta el año 2018, tanto en porcentaje como en cifras monetarias, tal cual como se puede verse en la Figura 2 y la Figura 3.

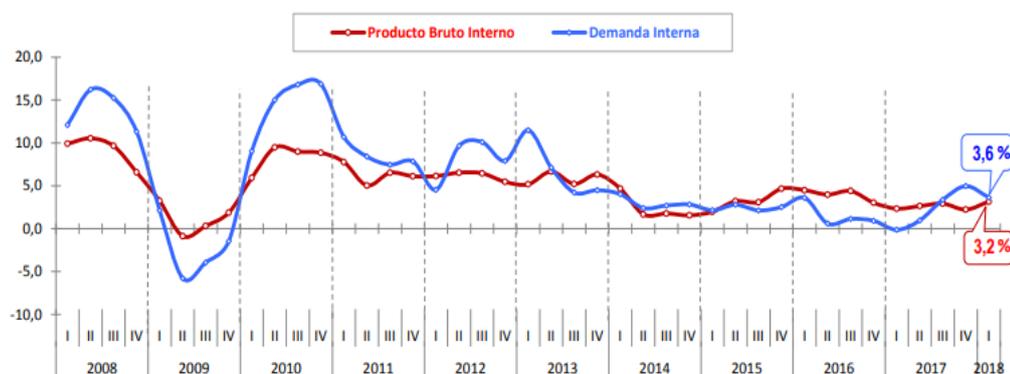


Figura 2: Crecimiento del Producto Bruto interno (PBI) trimestral desde el año 2014-2018.

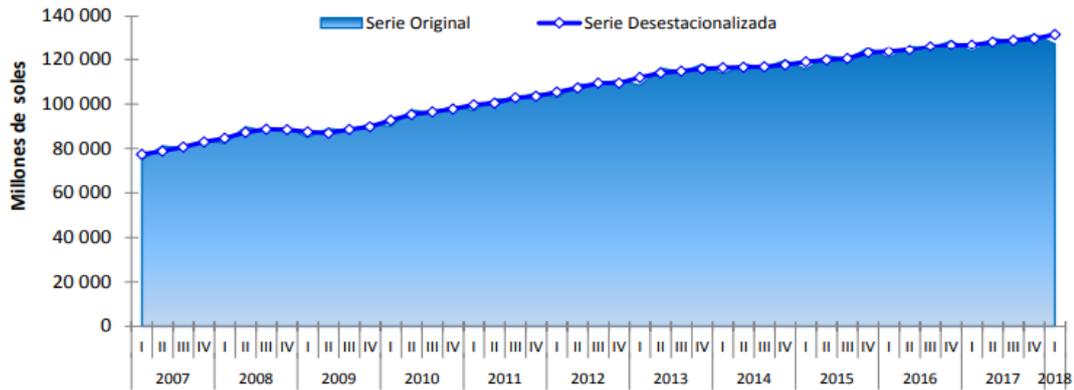


Figura 3: Crecimiento del Producto Bruto interno (PBI) trimestral desde el año 2007-2018.

Tal y como se aprecia en la imagen podemos observar el crecimiento que ha tenido el PBI desde el 2008, tal y como se ve ha tenido algunas caídas en el año 2009 pero para el año 2010 hacia adelante el crecimiento ha sido constante.

Problema general

¿Cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?

Problemas específicos

- I. ¿Cómo favorece la gestión logística de mercancías en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?
- II. ¿Cómo favorece la infraestructura portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?
- III. ¿Cómo favorece los costos de servicios portuarios en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?

El siguiente estudio de investigación se hace para identificar los grandes problemas de la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019. Debido al mal manejo de las operaciones y a la falta de infraestructura en los almacenes y el mismo puerto, esto hace que las operaciones logísticas tome más tiempo y

las cargas demoren en ser embarcadas en los buques, por otro lado también se va a identificar el mal manejo administrativo de las entidades por lo que no tienen un orden de trabajo y vienen trabajando de la misma manera que hace 10 años atrás ya que estos factores son los causantes del estancamiento y el mal uso de las herramientas logísticas.

El resultado que se obtendrá de este proyecto de investigación, como las teorías y los conceptos relacionados a la variable logística portuaria se estará tomando como punto de estudio para solucionar los problemas que existen en dicha variable.

Este proyecto de investigación nos dará conocer la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019, señalando los puntos de las fallas dentro de los puertos y como ser más eficientes con la toma de decisiones.

De la misma manera, la investigación será favorable ya que se cuenta con todos los recursos humanos, recursos tecnológicos y por último el recurso fundamental que es la economía las cuales permiten utilizar libros virtuales, revistas, artículos científicos, uso de la biblioteca, repositorios virtuales como también programas estadísticos.

Hipótesis general

La logística portuaria favorece de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

Hipótesis específicas

- I. La gestión de logística de mercancías favorece de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM y DP WORLD Callao-Lima 2019.
- II. La infraestructura portuaria favorece de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.
- III. Los costos de servicios portuarios favorecen de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

Objetivo general

Determinar cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

Objetivos específicos

- I. Determinar cómo favorece la gestión de logística de mercancías en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.
- II. Determinar cómo favorece la infraestructura portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.
- III. Determinar cómo favorece los costos de servicios portuarios en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

II. MÉTODOLÓGÍA

2.1. Tipo y diseño de la investigación

el presente estudio de investigación cuenta con un enfoque cuantitativo, cuyo propósito es medir estadísticamente las respuestas que se encuentran en dicho cuestionario, para que de esta forma podamos compararlo a través de la hipótesis.

Según Gomez, (2006)

Un enfoque cuantitativo es aquel que se va a requerir una cierta recolección y análisis de datos estadísticos para poder responder las interrogantes planteadas en las preguntas de investigación para luego probar una hipótesis las cuales han sido establecidas previamente (p.60).

El presente trabajo de investigación es de diseño no experimental por lo que se está investigando datos estadísticos de un tiempo determinado, en este caso se está sacando la información de cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones de los puertos de APM Terminals y DP World Callao del año 2019.

Para Sampieri, Collado, & Lucio, (2013) “una investigación con diseño no experimental es aquella en donde observamos ciertos fenómenos como se puede visualizar en su contexto natural” (p.152).

Por otro lado, la investigación será no experimental de tipo transversal debido a que el estudio de investigación y la recolección de los datos estadísticos se están dando solo del año 2019.

Para Sampieri, Collado, & Lucio, (2013) señalan que “una investigación transversal es aquella que obtienen los datos en un solo momento y en un tiempo único la cual tiene como propósito describir y analizar las incidencias ocasionadas en un periodo dado”

El tipo de esta investigación es de tipo básica conocida también como investigación pura, este tipo de investigación se encarga del objeto de estudio sin aplicar una acción inmediata, pero teniendo en cuenta que una vez se tenga los resultados o se haya logrado descubrir nuevos planes de implementación, sugerirlos para luego ponerlo en práctica.

Para Arnon, (1978) indica que “una investigación básica o pura es aquella que tiene como función principal producir diferentes conocimientos y teorías distintas, sus objetivos es mejorar el conocimiento teórico ya existente” (p.118).

El estudio actual es una investigación de nivel descriptiva, cuyo propósito inmediato, practico y correctamente definido es determinar cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

Para Grande & Fernandez, (2007) “una investigación descriptiva es aquella que que tiene como fin explicar diferentes tipos de situaciones, como tambien pueden perseguir muchos objetivos, dentro de estos estan encontrar fortalezas y debilidades de una institucion, controlar el resultado de acciones ya tomadas” (p.36).

El esquema adecuado para el estudio es el siguiente:



M= es la muestra a quien se realiza es estudio

O= información relevante o de interés recogida

2.2. Variables, Operacionalización

Tabla 4

Operalización de variables

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA Y VALORES	NIVELES Y RANGOS
Logística Portuaria	Gestión Logística De Mercancías	Puertos	4	(1) Nunca	Bajo [≤12]
		Tiempos De Tránsito Tráfico Marítimo			Medio [13-15]
	Infraestructura Portuaria	Buques De Transporte	Metros Cuadrados Sistematización	5	(2) Casi Nunca
(3) A Veces					Medio [32-42]
Orden		(4) Casi Siempre (5) Siempre	Alto [43-53]		
	Costos De Servicios Portuarios	Costos Marítimos Costos Locales	3		Bajo [≤8] Medio [09-11] Alto [12-14]

Fuente: Propia

2.3. Población y muestra y muestreo

La población está conformada por los empleados del área administrativa de los terminales portuarios del Callao (APM Terminals y DP WORLD), cabe resaltar que la población es un conjunto de elementos que tienen unas características comunes, por lo que a cada uno de estos elementos que integran este conjunto se le llama individuo. Martel, (2009) “La muestra es aquel subconjunto de individuos pertenecientes a una población, está conformada por 100 trabajadores del área administrativa de ambos puertos” (p.49)

para el siguiente trabajo de investigación se tenemos una población infinita por la que escogeremos a un grupo de la población para luego poder encontrar la muestra.

según Narváez, (2009) menciona que “La muestra es la selección de un grupo determinado y escogido de la muestra” (p.288).

$$N = \frac{Z^2 p(1-p)N}{e^2 (N - 1) + Z^2 p(1-p)}$$

$$N = \frac{(1.96)^2 (0.5)(1 - 0.5)50}{(0.05)^2 (50 - 1) + (1.96)^2 (0.5)(1 - 0.5)} = 50$$

N: 50

Dónde:

N: es igual a la población muestral del estudio

P: es el criterio conservador 0,5

Z: es el nivel de confiabilidad al 95% equivalente a 1,96

e: es error muestral, e=0,05

en el analisis se seleccionó proporcionalmente a 50 personas de los puertos de APM Terminals y de DP WORLD que conformaron la población total.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Las encuestas se aplicaron a las personas seleccionadas considerando la variable del título logística portuaria en las exportaciones de los puertos de APM Terminals y de DP WORLD Callao.

La técnica utilizada para la recolección de datos del proyecto de investigación fue la encuesta, para esta técnica se requiere la opinión de varias personas cuya respuesta sean de interés del investigador.

Ly & Sisquén, (2019) menciona que

Con esta técnica de recolección de datos da lugar a establecer contacto con las unidades de observación por medio de los cuestionarios previamente establecidos y validados por el docente asesor entre las modalidades de encuesta se puede presentar encuestas por correo, encuestas por teléfono, encuesta personal, encuesta online (pr.3).

Para poder determinar la consistencia de una relación lógica, el instrumento se sometió a juicios de expertos, para esto se solicitó el apoyo de 3 especialistas, las cuales estén acreditadas en el conocimiento de la variable de estudio. Cabe mencionar que para la evaluación del instrumento se tomó en cuenta indicadores como claridad, coherencia, y pertinencia. Sampieri, Collao, & Lucio, (2013) “La confiabilidad hace referencia al grado en que un instrumento dicta resultados consistentes precisos y coherentes” (p.200-203).

Tabla 5

Validez De Contenido Del Instrumento

Grado académico	Nombre y Apellidos	Dictamen
Dra.	Lauralinda Leonor Caverro Egusquiza	Aplicable
Mg.	Vargas	Aplicable
Mg.	Maldonado Cueva Percy Michelena Ríos, Enrique Omar	Aplicable

Fuente: elaboración propia

2.5. Métodos de análisis de datos

Para el desarrollo de este proyecto de investigación se utilizaron diferentes herramientas para la recopilación de la información como también se tomó en cuenta los estudios realizados por expertos en la materia, dentro de las páginas que se utilizaron para reunir información se utilizó el sistema integrado de información de comercio exterior (SIICEX), de esta plataforma se vio el nivel de exportaciones tanto las tradicionales y las no tradicionales así como también las exportaciones en general; pero lo que fue de gran ayuda fue los datos estadísticos anuales que te muestra el instituto nacional de estadística (INEI), de este portal se pudo obtener datos específicos sobre las exportaciones tanto en valores monetarios como las variaciones porcentuales.

Posteriormente se organizó, clasificó y se seleccionó los principales puntos acerca de las variables tanto de la logística portuaria como de las exportaciones; al fin completar dicha información se organizó en imágenes y cuadros estadísticos donde muestran los resultados obtenidos de las páginas en mención y finalmente se describió dicha información a través de porcentajes

y variaciones porcentuales por año.

2.6. Aspectos éticos

En este proyecto de investigación se mantuvo en todo momento un sólido compromiso con la integridad académica, la rigurosidad metodológica y el respeto absoluto por la propiedad intelectual, desde la recolección y el procesamiento de los datos hasta la obtención de los resultados finales, se aplicaron minuciosamente las normas APA, garantizando así la precisión, coherencia y claridad en la documentación. Cada fuente consultada fue debidamente acreditada, reconociendo así los derechos de los autores originales y preservando la honestidad. Esta conducta asegura no solo la veracidad y confiabilidad de los hallazgos, sino también la legitimidad y el valor científico de la investigación.

III.RESULTADOS

Según se aprecia en la Tabla 06 y la Figura 04, se encuestaron 4 gerentes, lo que equivale al 8% del total; junto a ellos, 29 obreros, que representan el 58%, y 17 empleados, correspondientes al 34% de la muestra evaluada.

Tabla 6

Cargo De Los Encuestados De Los Trabajadores De Los Puertos De Apm Terminals Y Dp World Callao.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Valido	Gerente	4	8,0	8,0	8,0
	Obrero	29	58,0	58,0	66,0
	Empleado	17	34,0	34,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

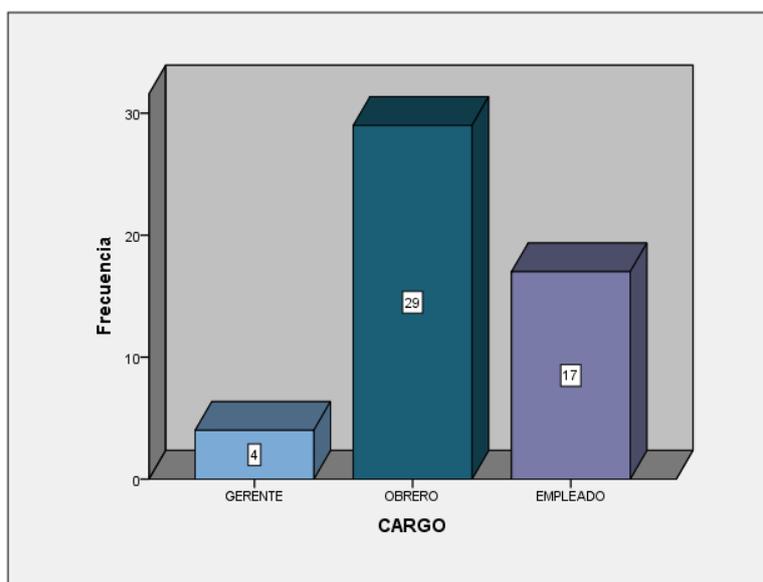


Figura 4: Cargo de los encuestados de los trabajadores de los puertos de APM Terminals Y DP World Callao.

El análisis de los datos reflejados en la Tabla 7 y la Figura 5 indica que, dentro del grupo encuestado, 37 trabajadores cuentan con contratos laborales estables, lo que equivale al 74% del total. En contraste, 17 colaboradores bajo contrato representan el 26% restante.

Tabla 7

Condición Laboral De Los Encuestados De Los Trabajadores De Los Puertos De APM Terminals Y DP World Callao

Válido		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Estable	37	74,0	74,0	74,0
	Contratado	13	26,0	26,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

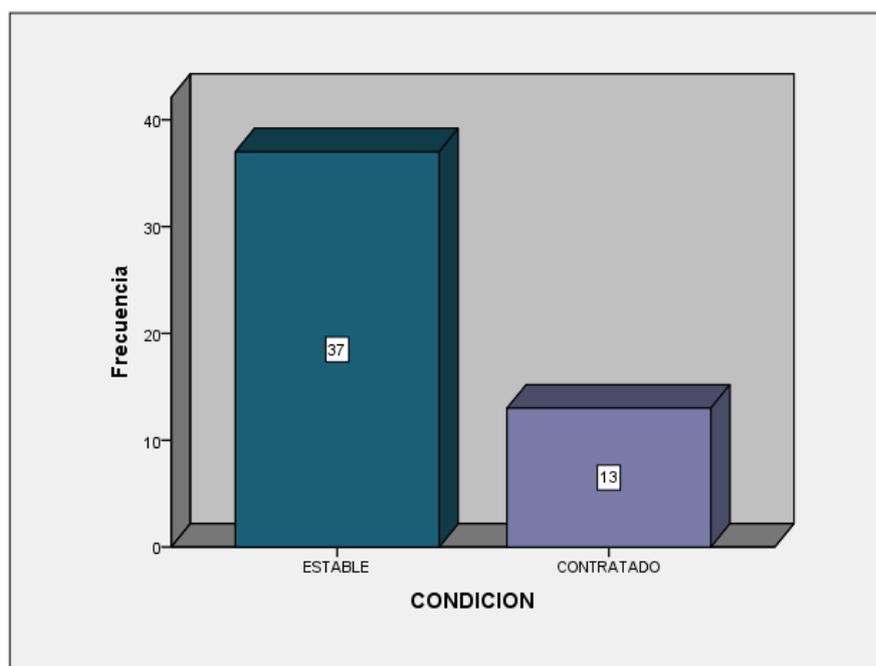


Figura 5: Condición laboral de los trabajadores encuestados del Puerto de APM Terminals y DP World Callao.

Como se puede ver en la tabla 8 y figura 6, el tiempo de servicio en años de los trabajadores en el rango de 1 a 5 años de trayectoria en los puertos equivale a un 66% de total, de 5 a 10 años tiene un equivalente de 24% del total, de 10 a 15 representa el 6% frente a un 4% de trabajadores que están más de 15 años laborando en el puerto haciendo un total de 50 trabajadores del puerto de APM Terminals y DP World Callao las cuales fueron encuestados.

Tabla 8

Años De Servicio De Los Trabajadores Encuestados Del Puerto De Apm Terminals Y Dp World Callao.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1 A 5 AÑOS	33	66,0	66,0	66,0
	5 A 10 AÑOS	12	24,0	24,0	90,0
	10 A 15 AÑOS	3	6,0	6,0	96,0
	15 A MAS	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

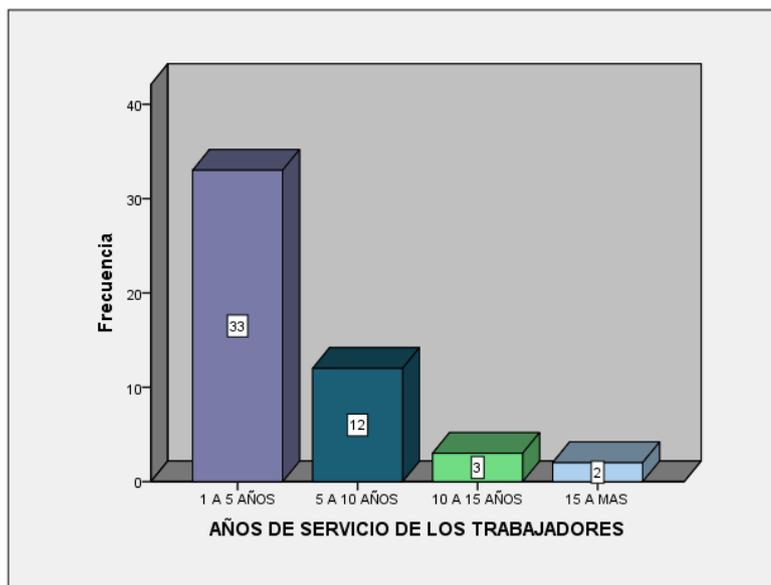


Figura 6: Años De Servicio De Los Trabajadores Encuestados Del Puerto De De Apm Terminals Y Dp World Callao.

De acuerdo con las respuestas proporcionadas por el personal que labora en los puertos de APM Terminals y DP World Callao, tal como se evidencia en la Tabla 9 y la Figura 7, el grado de influencia de la logística portuaria en las exportaciones peruanas procedentes de estos terminales para el año 2019 resulta ser de nivel moderado. Esto contrasta con la hipótesis inicial del estudio, en la cual se había estimado un impacto significativamente más alto.

Tabla 9

Resultados De La Variable Logística Portuaria

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<= 31,00	2	4,0	4,0	4,0
	32,00 - 42,00	30	60,0	60,0	64,0
	43,00+	18	36,0	36,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

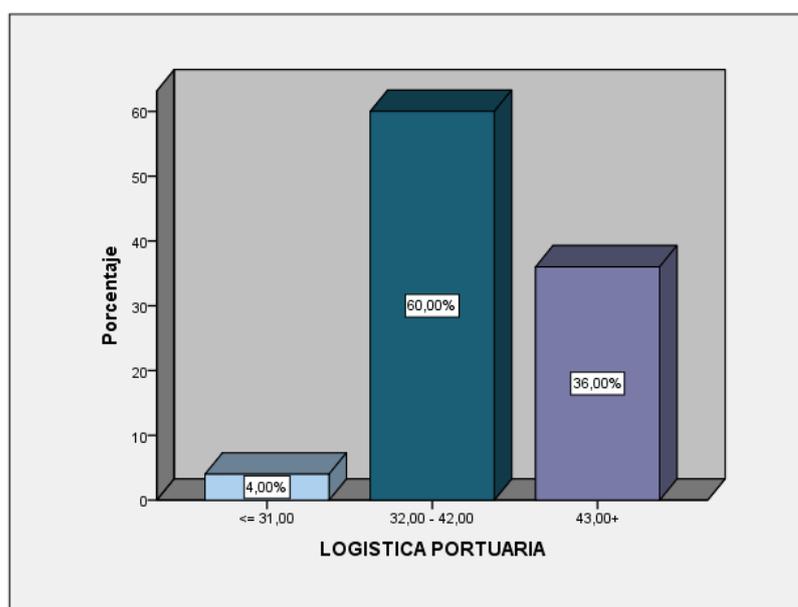


Figura 7: Descripción De Resultados De La Variable Logística Portuaria

De acuerdo con las respuestas obtenidas de los trabajadores de APM Terminals y DP World Callao, los datos presentados en la tabla 10 y la figura 8 indican que la gestión logística de las mercancías ejerce una influencia moderada, y no elevada como se propuso inicialmente, en las exportaciones peruanas de estos puertos (APM y DP World Callao, Lima, 2019).

Tabla 10

Resultados de la dimensión Gestión Logística de Mercancías

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<= 12,00	2	4,0	4,0	4,0
	13,00 - 15,00	18	36,0	36,0	40,0
	16,00+	30	60,0	60,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

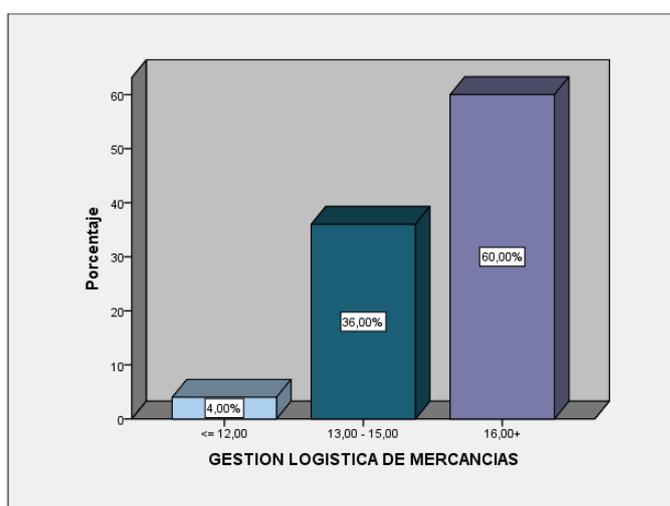


Figura 8: Descripción De Resultados De La Dimensión Gestión Logística De Mercancías.

En la encuesta que se realizó se obtuvieron las siguientes respuestas, el 74 % respondieron que las rutas recorridas de los buques de origen a destino a veces son convenientes para el cliente, por otro lado, el 66 % de los trabajadores señalan que las fechas de tránsito de las naves siempre varían respecto a los servicios ofertados por las navieras, el 76 % señala que casi siempre se acata la capacidad máxima de los buques y contenedores, el 62 % de las personas acatan que casi siempre se cumple la programación de zarpe de las naves.

De acuerdo con las respuestas recogidas entre el personal de APM Terminals y DP World Callao, tal como muestran la tabla 11 y la figura 9, la infraestructura portuaria ejerce una influencia moderada—en vez de alta, como se suponía al inicio del estudio—en las exportaciones peruanas

provenientes de los puertos de APM Terminals y DP World Callao-Lima durante el año 2019.

Tabla 11

Resultados de la dimensión Infraestructura Portuaria

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<= 10,00	5	10,0	10,0	10,0
	11,00 - 16,00	35	70,0	70,0	80,0
	17,00+	10	20,0	20,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

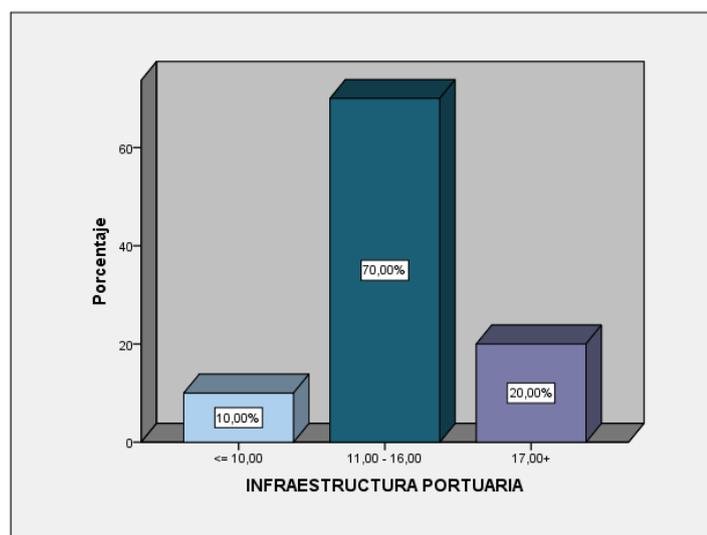


Figura 9: Descripción De Resultados De La Dimensión Infraestructura Portuaria

Los resultados que se obtuvieron a través de los resultados de las encuestas al personal de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019, se pudo obtener que el 56% de las personas que fueron encuestadas 28 de ellos señalan que la gestión del despacho aduanero suele realizarse empleando equipos especializados y aplicaciones informáticas de última generación. No obstante, el 52% de los encuestados indica que los almacenes casi nunca disponen del espacio adecuado y, además, no suelen encontrarse en condiciones adecuadas, el 58% del total de los encuestados 29 trabajadores señalan que el muelle casi nunca cuenta con suficientes

atracaderos para atracar las naves, frente a un 36% del total de trabajadores las cuales indican que el puerto a veces se cumple con la capacidad de estiba rápida.

A partir de las respuestas obtenidas de los trabajadores de APM Terminals y DP World Callao, puede observarse en la Tabla 12 y en la Figura 10 que los costos de los servicios portuarios inciden de manera significativamente positiva en las exportaciones peruanas realizadas a través de estos terminales durante el año 2019. Este resultado confirma la hipótesis planteada al inicio de la investigación.

Tabla 12

Resultados de la dimensión Costos de Servicios Portuarios

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<= 8,00	1	2,0	2,0	2,0
	9,00 - 11,00	16	32,0	32,0	34,0
	12,00+	33	66,0	66,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Fuente: Reporte del SPSS V.22 para el estudio

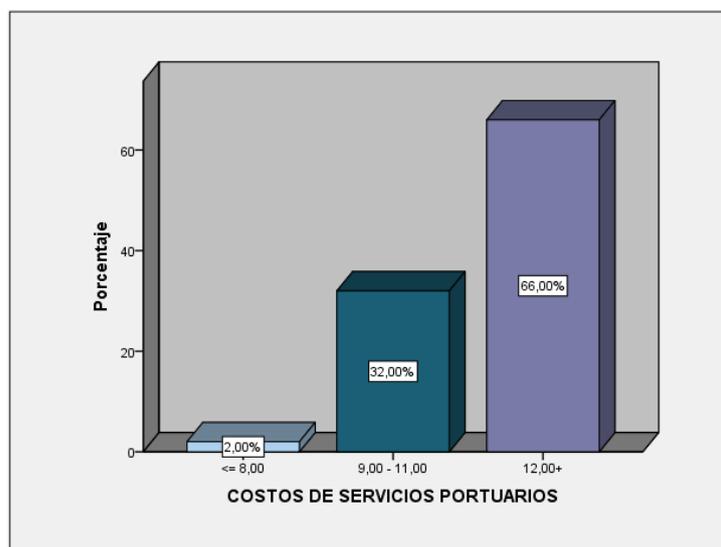


Figura 10: Descripción De Resultados De La Dimensión Servicios Portuarios

A partir de las encuestas realizadas, se observó que el 56% de los consultados considera que las tarifas en los puertos de APM Terminals y DP World Callao resultan, en ocasiones, competitivas para los clientes. Por otra parte, el 66% de los trabajadores encuestados señala que los plazos de

sobreestadía pueden ajustarse, en algunos casos, a la disponibilidad del cliente, especialmente cuando se manejan grandes volúmenes de mercancía contenerizada. Finalmente, un 76% de los participantes estima que casi siempre es aconsejable asegurar un almacén secundario para el ingreso de la carga.

IV. DISCUSIÓN

- Comparando el trabajo de investigación que realizó Jimenes & Ausique, (2016) utilizó el método analítico como una herramienta para poder comprender de una mejor manera el funcionamiento del canal de Panamá, a diferencia de una metodología con diseño no experimental transversal y con un enfoque cuantitativo tipo básica o pura, la cual está describiendo los acontecimientos de los puertos de APM Terminals y DP World en un tiempo determinado. En base a los resultados de la logística portuaria: caso de estudio puerto Manzanillo internacional terminal Panamá el autor señala que el puerto ha ido evolucionando constantemente con los cambios que se ha dado, frente a estancamientos en reestructuraciones de la logística portuaria en los puertos de APM Terminals y DP World Callao, que como resultados se pudo obtener que se han generado cambios mínimos en infraestructura pero que a pesar de ello seguimos teniendo adversidades. Los autores concluyeron que es esencial mantenerse a la vanguardia de las transformaciones del sector portuario. Para alcanzar altos estándares de calidad y competitividad, resulta fundamental la inversión en infraestructura y tecnología. No obstante, la logística portuaria tuvo una incidencia moderada en las exportaciones peruanas a través de los puertos de APM Terminals y DP World Callao-Lima en el año 2019, en gran parte debido a la insuficiente inversión en estos ámbitos.
- A diferencia de la investigación de Maldonado, (2017) sobre la logística portuaria y su internacionalización en el puerto de Barcelona, utilizó una metodología científica, frente a una investigación con diseño no experimental transversal y con un enfoque cuantitativo tipo básica o pura. El autor llegó a la conclusión de que tanto el transporte marítimo como la gestión de los puertos están vinculados directamente con la logística integral y con la gestión de la cadena de suministro, frente a un favorecimiento medio en la gestión de la cadena de distribución de mercancías en el transporte marítimo.
- En paralelo, al trabajo de investigación que realizó Guaita, (2014) sobre la importancia de la logística portuaria y resultado de la centralización de sistemas de los puertos en Venezuela, utilizó una metodología tipo

documental, dando como resultado cifras significativas en el manejo de los movimientos de los puertos y un avance de los nuevos proyectos de las autoridades portuarias acerca de cómo enfrentar lo que se viene, frente a una investigación donde se está determinando como favorece la logística portuaria en las exportaciones de los puertos del Callao, para esta investigación se utilizó una metodología con un diseño no experimental y con un enfoque cuantitativo tipo básica o pura; dando como resultado y conclusión final que los puertos son de suma importancia para la gestión logística de las exportaciones peruanas hacia el extranjero.

- Comparando el trabajo de Benazar, (2016) quien investigó sobre la elaboración de un nuevo modelo de análisis el cual pueda relacionar el transporte marítimo, el desarrollo económico y la globalización, tuvo como caso de estudio a los países de Venezuela, Perú, Colombia y Brasil, frente a un estudio minucioso sobre cómo está la logística de los puertos en el Callao, para esta investigación el autor utilizó una metodología de tipo documental en donde tenía como objetivo principal verificar el proceso del avance de la globalización del transporte marítimo junto con el desarrollo portuario en los puertos de América del Sur, como por ejemplo el puerto del Callao Perú, Cartagena - Colombia, el puerto Cabello y la Guayra en Venezuela y finalmente el puerto de Santos en Brasil; frente a una investigación con diseño no experimental enfocada cuantitativamente, de tipo básica o pura, la cual tuvo como objetivo principal determinar cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao en el periodo 2019. El autor llegó a la conclusión de que existen buques con dimensiones grandes, por lo que se ve obligado a realizar una reestructuración en dichos puertos, ya que las naves no pueden ser atracadas de manera correcta tal y como sucede en los puertos del Callao la infraestructura del puerto es insuficiente para el atraque de buques con dimensiones extensas contando con un espacio insuficiente para la gestión del desarrollo.
- A diferencia de Atahuaman, (2015) en su trabajo de investigación tuvo como objetivo analizar la infraestructura portuaria y el efecto que genera en el comercio internacional en el puerto de Salaverry, Trujillo en los años 2011 al

2015, el autor tomo como población a 8 agencias de aduanas del distrito de Salaverry para realizar la investigación y utilizo las entrevistas para obtener sus resultados, por otro lado, utilizo una metodología de análisis documental; frente a una investigación cuyo objetivo es determinar cómo favorece la logística de los puertos en las exportaciones de los puertos del Callao, para ello se tomó como población a 50 trabajadores de los puertos para obtener los resultados, para ello se usaron encuestas en donde se enfocó cuantitativamente y se utilizó un diseño no experimental transversal. El autor llego a la conclusión que el puerto de Salaverry no cuenta con la infraestructura optima y una logística adecuada para fomentar las actividades exportadoras de La Libertad, por otro lado, señala que existen diferentes condiciones oceanográficas que limitan su operatividad y es por eso que el puerto no cuenta con el hábitat adecuado para realizar sus operaciones; tal es el caso de los puertos del Callao no cuentan con una infraestructura óptima y adecuada para realizar una buena cadena de la gestión de la logística de los puertos.

- En paralelo al trabajo de Mimbela, (2015) utiliza una metodología con un estudio descriptivo y un tipo de muestreo probabilístico ya que con eso ha podido cuantificar los datos obtenidos, llegando a la conclusión de que, si se desarrolla un sistema operativo eficiente para el transporte internacional de carga, esto facilitará las operaciones del transporte en el puerto del callao; frente a un estudio con una metodología similar pero enfocado cuantitativamente con un diseño no experimental transversal, por lo que se está enfocando obtener datos de un periodo determinado para ver la eficiencia en los puertos, llegando a la conclusión de que si existen mejoras internas en los puerto existirá un desarrollo operativo eficiente para el transporte de la carga internacional.

V. CONCLUSIONES

- De acuerdo a los resultados obtenidos en la investigación de nuestro objetivo general señala que la logística portuaria favorece de manera media en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019. Llegando a la conclusión de que no favorece de manera alta como se planteó al inicio de la investigación.
- Asimismo, en nuestro objetivo específico numero 1 indica que la gestión logística de mercancías favorece de manera media en las exportaciones peruanas de los puertos de APM y DP WORLD Callao-Lima 2019.
- Otro de los objetivos con puntaje bajo fue la infraestructura portuaria la cual señala que favorece de manera media en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019, Con estos resultados llegamos a la conclusión el objetivo específico 2 favorece de manera mediay no de manera alta como se había planteado al inicio de la investigacion.
- En nuestro tercer y último objetivo específico llegamos a la conclusión que los servicios portuarios favorecen de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.

VI. RECOMENDACIONES

- Se recomienda que las programaciones de zarpe de las naves sean acatadas siempre, ya que, al rolear la nave para otra fecha, genera un sobrecosto el cual es facturado directamente al cliente, este punto es muy primordial implementarlo debido a que ha tenido muchas críticas y reclamos por parte de los clientes.
- Otro punto importante que se recomienda es que los puertos deben tener un orden adecuado para que la carga pueda ser embarcada con mayor facilidad, pero, no se está acatando este proceso ya que un 36 % de las personas encuestadas señalan que el puerto carga la mercadería de manera lenta por falta de espacio y una mayor coordinación.
- Otra recomendación es que los equipos tecnológicos que cuentan los puertos no son los adecuados, debido a que no se ha implementado tecnología de punta; algunas de las personas que fueron encuestadas señalaron que no hacen cambios en sus equipos desde que equiparon el puerto, es por ello que genera lentitud el proceso logístico; es por ello que se debe implementar maquinaria nueva, ampliar infraestructura en el puerto e implementar nuevas grúas porticas.
- En la dimensión costos de servicios portuarios se pudo obtener un resultado positivo, pero lo que debería cambiar son, algunos costos que son cobrados innecesariamente, por tema de puntualidad, fuera de plazo de gate out, retiro de vacíos, estos deberían ser negociados con el cliente para evitar pagar sobrecostos.

REFERENCIAS

- Antún, J. (2013). el sistema portuario. *departamento de ciencia y ingeniería náutica*, 18.
- Arnon, I. (1978). *Organización Y Administración de la Investigación Agrícola* (118 ed.). (M. d. Cruz, Ed.) Estados Unidos: Elsevier company Ltd.
- Atahúaman, T. C. (2015). *Infraestructura portuaria y su efecto en el comercio internacional, en el puerto de Salaverry - Trujillo*. Lima.
- Barbero, J. (2010). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/eficientes-puertos/>
- Benazar, R. S. (2016). *Elaboración de un nuevo modelo de análisis la cual pueda relacionar el transporte marítimo, el desarrollo económico y la globalización de los países Venezuela, Perú, Colombia y Brasil*. Cataluña. Obtenido de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/392608/TRSB1de1.pdf?sequence=1>
- Bouroncle, G. (Julio de 2018). Actualización del plan nacional de desarrollo portuario. *El Peruano*, 9. Obtenido de https://camaralima.org.pe/RepositorioAPS/0/0/par/IDEXCAM/Guillermo%20Bouroncle_PNDP%20-%20Foro%20Portuario%20CCL%202018%20APN%20Bouroncle.pdf
- Bustillo, A. L. (2013). *MANUAL SOBRE CONTROL DE CONTENEDORES*. Lima, Perú.
- Calderón, E. G. (S.A). APM Terminals Callao. *Programa peru*, 26. Obtenido de programa peru.
- Concepción, R. (1990). *estructura de la actividad económica del puerto y análisis de costes*. peru.
- Costa, C. R. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Cataluña. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Emerson, R. W. (2006). *Fundamentos de la actividad portuaria*. España.
- Figueroa, A. M. (2016). *Manual de Exportaciones*. Colombia. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=Frss6jph2nAC&printsec=frontcover&dq=que+son+las+exportaciones+Andres+Mauricio+Castro&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiQ9PmqtpDmAhVyoFkKHQzkBOUQ6AEIKDAA#>

- v=onepage&q=que%20son%20las%20exportaciones%20Andres%20Mauricio%20Castro
- Gomez, M. (2006). *Introduccion a la metodoligia de Investigacion Cientifica*. Argentina, Cordoba: Editorial Brujas.
- Grande, I., & Fernandez, E. A. (2007). *Fundamentos y tecnicas de Investigacion Comercial*. Madrid: Esic.
- GrupoEi. (2018). *GrupoEi comercio exterior*. Obtenido de GrupoEi comercio exterior: <https://blog.grupoei.com.mx/productos-tradicionales-y-no-tradicionales-mexico>
- Guaita, H. M. (2014). Importancia de la Logistica Portuaria y resultado de la centralización de sistemas de puertos Venezolanos. *Analisis de Coyuntura*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/364/36433515012.pdf>
- INEI. (2019). *Instituto Nacional de Estadística*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística: <https://www.inei.gob.pe/buscador/?tbusqueda=productos+de+exportacion>
- Jimenes, M. C., & Ausique, A. D. (2016). *Estado del Arte de la Llogistica Pportuaria:caso de estudio Puerto Manzanillo internacional (Panama)*. Colombia. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/14100/1/ESTADO%20DEL%20ARTE%20DE%20LA%20LOG%20C%28DSTICA%20PORTUARIA%20OCASO%20DE%20ESTUDIO%20PUERTO%20MANZANILLO%20INTERNACIONAL%20TERMINA.pdf>
- Jimenez, F. (2015). *Impacto economico de la cultura en el Peru*. Lima, Peru.
- Ly, C. T. (2016). *tecnicas de instrumento de recoleccion de datos*. universidad catolica los angeles de chimbote.
- Ly, C. T., & Sisquén, I. S. (2019). *Técnicas e instrumentos de recoleccion de datos*. Chimbote.
- Maldonado, J. M. (2017). *La Logistica Portuaria y su Internacionalización en el puerto de Barcelona*. Barcelona. Obtenido de http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/113786/1/TFM-MOI_Martinez-Maldonado-2017.pdf
- Martel, P. J. (2009). *Herramientas estadísticas para la investigación en medicina y economía de la salud*. Madrid: Centro de estudios ramon araces. Obtenido

de

<https://books.google.com.pe/books?id=lugiDQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=poblacion+metodologia+de+investigacion+martel&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwic7o6U743mAhVRvFkKHdImDX0Q6AEIKDAA#v=onepage&q=poblacion%20metodologia%20de%20investigacion%20marte l&f=false>

- Martel, P. J. (2015). *probabilidad y estadística en medicina* (quinta edición ed.). España.
- Mimbela, C. A. (2015). *Gestión Logística en las operaciones de transporte internacional para una mejora en el comercio del puerto del Callao*. Lima.
- Montanez, L., Granada, I., Rodriguez, R., & Veverka, J. (2015). *Guía Logística*. Naciones Unidas. (2007). *El Transporte Marítimo En 2007*. Nueva York.
- Narváez, V. P. (2009). *Metodología de la investigación científica y bioestadística*. Santiago de Chile: Ril editores.
- Ocampo, J. R., Rozo, M., & Camargo, J. (2017). *¿No TCL? El impacto del tratado en la economía Colombiana* (Primera edición: Mayo 2007 ed.). Colombia: Norma.
- Ohlin, B. (1977). *Economía internacional*. Colombia. Obtenido de http://gc.initelabs.com/recursos/files/r145r/w708w/U3_archivos/Modelo_Heckscher_Ohlin.pdf
- Ramirez, B. P., & Benito, E. C. (2000). *Desarrollo Local manual de Uso*. Madrid: Esic.
- Rubio, F. G. (2015). *el derecho administrativo en el entorno internacional: estudios de derecho territorial administrativo comparado*. Lima: Instituto Nacional de Administración Pública.
- S.N. (2019). *DP World Callao*. Obtenido de DP World Callao: <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/Presentaciones/muellesur.PDF>
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, P. B. (2013). *Metodología de la Investigación*. México.
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, P. B. (2013). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill.
- Seoane, J. F., & Laxe, F. G. (2019). *Tráfico marítimo y economía global*. (L. Bello, Ed.) España: Netbiblo.

Suranovic, S. (2010). *exportaciones*. Mexico. Obtenido de http://scholar.harvard.edu/files/vrios/files/201507_mexicoexports.pdf?m=1453513184

Tapia, E., Barrientos, E., & Solar, R. (S.A). *Contabilidad de gestión para el sector portuario marítimo y fluvial*. Colombia: ecode.

VII. ANEXOS

Matriz de consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS PRINCIPAL	VARIABLES	METODOLOGÍA
¿Cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?	Determinar cómo favorece la logística portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.	La logística portuaria favorece de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.	Variable Logística portuaria	Tipo de estudio Descriptivo tipo básica con un enfoque cuantitativo, diseño no experimental - transversal
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS		
¿Cómo favorece la gestión logística de mercancías en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?	Determinar cómo favorece la gestión de logística de mercancías en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.	La gestión de logística de mercancías favorece de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.		Área de estudio: Puertos de APM Terminals y DP World Callao Población y muestra Trabajadores de los puertos de APM Terminals y DP World Callao – lima 2019. Instrumentos: Encuesta Valoración estadística
¿Cómo favorece la infraestructura portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?	Determinar cómo favorece la infraestructura portuaria en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.	La infraestructura portuaria favorece de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.		Paquete estadístico SSPS 22
¿Cómo favorece los costos de servicios portuarios en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019?	Determinar cómo favorece los costos de servicios portuarios en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.	Los costos de servicios portuarios favorecen de manera alta en las exportaciones peruanas de los puertos de APM Terminals y DP WORLD Callao-Lima 2019.		

Fotos del trabajo de campo



Foto externa de DP WORLD CALLAO



Foto de una parte del muelle sur de DP WORLD CALLAO



Trafico de naves del muelle sur



Fachada APM Terminals

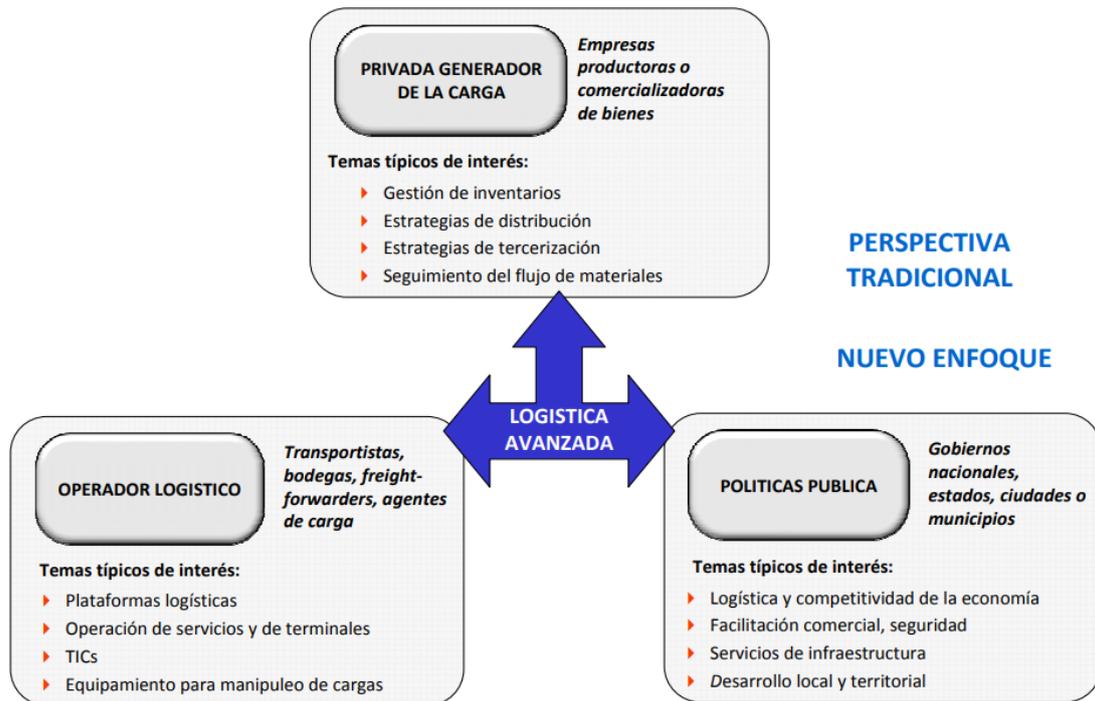


Parte del puerto de APM Terminals



Parte interna del puerto de DP WORLD

Anexo 01: Perspectivas De La Logística Avanzada



Fuente: BID

Anexo 02: Días de tiempo de transito

From/To	Puerto Madryn	Bahia Blanca	Itapoa	Rio de Janiero	Santos	Rio Grande
Arrival day	LUN	MAR	MIÉ	JUE	VIE	SÁB
Callao	23	25	33	35	37	41
Guayaquil	20	22	30	32	34	37
Arica	15	17	25	27	29	33
Antofagasta	13	15	23	25	27	31
San Antonio	11	13	21	23	25	29
San Vicente	9	11	19	21	23	27

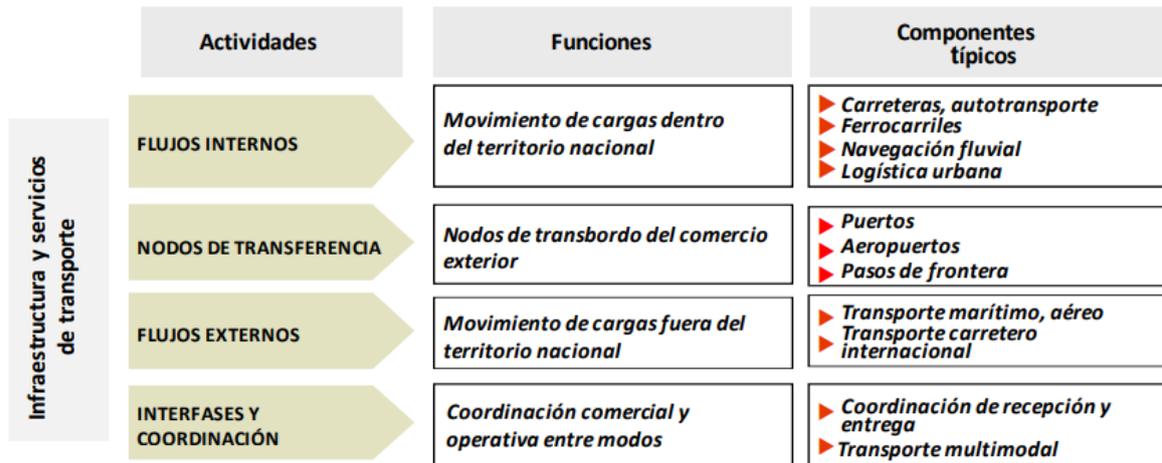
Fuente: HAPAG-LLOYD

TIPOS DE CONTENEDORES

20 PIES	20' Dry Bulk
	20' Standard Dry
	20' JAULA 8 Y 8,6
	20' Thermal insulated
	20' FLAT RACK FIJO
	20' FLAT RACK ABATIBLE
	20' REEFER
	20' TANQUE NO
	QUIMICO(ALIMENTARIO)
	20' TANQUE QUIMICO MMPP
	20' OPEN TOP
	20' PLATAFORMA
	20' PALLET WIDE
	20' PALLET WIDE HIGH CUBE
20' VENTILADO	
20' Closed Ventilated	
20' Hard top	
40 PIES	40' STANDARD DRY
	40' DRY HIGH CUBE
	40' Thermal Insulated
	40' FLAT RACK FIJO
	40' FLAT RACK ABATIBLE
	40' REEFER
	40' REEFER HIGH CUBE
	40' Tanque
	40' OPEN TOP
	40' PLATAFORMA
	40' PALLET WIDE HIGH CUBE
	40' Hard Top
	40' HIGH CUBE Hard Top
	40' CLOSED VENTED
40' Flat/Platform	
40' PALLET WIDE	
40' PALLET WIDE HIGH CUBE	
45 PIES	45' Standard dry
	45' Thermal Refrigerated/Heated

Fuente: Iber transit

Anexo 05: actividades de la infraestructura portuaria,



Fuente: BID

Anexo 06: Tipos de buques

GRUPOS	BUQUES	TAMAÑO
Petroleros	Petroleros	De 60,000 TPM a 200,000 PTP a mas
Graneleros	buques de carga combinada y los graneleros	100,000 TPM a mas
Cargueros	Naves multipropósito, transbordo y buques de carga general	de 10,000 TPM a 60,000 TPM
Portacontenedores	solo celulares	70,000 TMP
Buques diversos	cargueros de derivados del petróleo como gas licuado, isotanques, buques frigoríficos, cruceros.	variados

Fuente: Iber transit

Anexo: 07: Terminales Portuarios

TERMINALES	FUNCION	EQUIPOS
Terminales Graneleros y Líquidos	Puertos especialmente para el embarde de carga general y de carga granel líquida las cuales se utilizan una bomba para el proceso de carga.	tanques de almacenamiento, bombas de embolo rotativo, alternativo, roto dinámicas.
Terminales Graneleros-Sólidos	Puertos especializados para la carga granel sólida como por ejemplo Maíz, Trigo, Cebada, Cemento entre otros productos. Estos son cargados con bombas, pero desde el mismo buque.	motobombas, grúas de tierra, tolvas
Terminales de Contenedores	Puertos especializados en el manejo de carga en contenedores, estos son cargados por grúas.	grúas porticas y grúas móviles
Multipropósito	los puertos multipropósito son diseñados para transportar cualquier tipo de carga	equipos diversos, dependiente el tipo de carga

Fuente: propia

Encuestas
INSTRUMENTO PARA MEDIR LA VARIABLE LOGISTICA PORTUARIA

DATOS INFORMATIVOS:

CARGO SEXO

CONDICIÓN TIEMPO DE SERVICIO

INSTRUCCIONES. La información que nos proporcionas será solo de conocimiento del investigador por tanto evalúa el clima organizacional de tu institución educativa, en forma objetiva y veraz respondiendo las siguientes interrogantes.

- Por favor no deje preguntas sin contestar.
- Marca con un aspa en solo uno de los recuadros correspondiente a la escala siguiente:

(1) NUNCA	(2) CASI NUNCA	(3) A VECES	(4) CASI SIEMPRE	(5) SIEMPRE
----------------------	---------------------------	------------------------	-----------------------------	------------------------

DIMENSIÓN 1: GESTION LOGISTICA DE MERCANCIAS		Escala de Valoración				
	ITEMS	1	2	3	4	5
1	¿El tiempo de transito de las naves es la adecuada para el cliente?					
2	¿Se acata la capacidad máxima (Pay Load) de los buques y de los contenedores en base a las normativas de las navieras?					
3	¿Considera que los días de transito de las naves según el servicio que brindan las navieras debe ser la misma para todos los clientes?					
4	¿Se cumple la programación de zarpe de las naves?					
DIMENSIÓN 2: INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		Escala de Valoración				
5	¿Se utilizan equipos modernos y las aplicaciones adecuadas para la gestión del despacho aduanero?					
6	¿Existe un orden predeterminado para el trabajo logístico en el puerto?					
7	¿Los almacenes tienen espacio suficiente y están en buenas condiciones para almacenar los contenedores?					
8	¿El muelle cuenta con suficientes atracaderos para el atraco de las naves?					

9	¿considera que el puerto cumple con las capacidades de estiba rápida ?				
DIMENSIÓN 3: COSTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS		Escala de Valoración			
10	¿Considera usted que los costos de los puertos de APM Y DP WORLD son competitivos para su compañía?				
11	¿Cree usted prudente que los días de sobreestadía deber ser pactados de acorde a la disponibilidad del cliente?				
12	¿considera prudente contratar un almacén secundario para hacer ingreso de carga para que luego ingrese a puerto y sea estibado?				



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Caceres-Eguisquiza Vargas, Leivalinda
- I.2. Especialidad del Validador: Economía y Finanzas
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Tiempo completo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: _____
- I.5. Autor del instrumento: _____

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					✓
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					✓
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					✓
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					✓
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					✓
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					✓
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					✓
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					✓
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					✓
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					✓
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%

Los olivos, 21 de noviembre del 2019

.....

Firma de experto informante

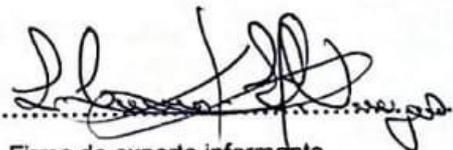
DNI: 08879583

Teléfono: 945184338

V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Logística Portuaria

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		



Firma de experto informante

DNI: 08879583

Teléfono: 945184338.



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: MICHELENA PIOS, ENRIQUE OMAR
- I.2. Especialidad del Validador: MAGISTER EN ADMINISTRACION
- I.3. Cargo e Institución donde labora: DTC - UCV
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: _____
- I.5. Autor del instrumento: _____

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					✓
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					✓
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					✓
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					✓
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					✓
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					✓
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					✓
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					✓
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					✓
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					✓
PROMEDIO DE VALORACIÓN						100%

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

HAY SUFICIENCIA

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

100%

Los olivos, 2 de 11 del 2019.

Firma de experto informante

DNI: 00912826

Teléfono: 992325181

V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Logística Portuaria

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		


Firma de experto informante
DNI: 07912820
Teléfono: 992325181

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del Informante: Marcelo César Pozo D.
- 1.2. Especialidad del Validador: Mg. Comercio Internacional
- 1.3. Cargo e Institución donde labora: _____
- 1.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: _____
- 1.5. Autor del instrumento: _____

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					/
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					/
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					/
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					/
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					/
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					/
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					/
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					/
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					/
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					/
PROMEDIO DE VALORACIÓN						

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

.....
May Juarez

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

100%

Los olivos, 21 de noviembre del 2019

.....
[Firma]

 Firma de experto Informante
 DNI: 41380193
 Teléfono: 986403288

V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Logística Portuaria

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	/		
Ítem 2	/		
Ítem 3	/		
Ítem 4	/		
Ítem 5	/		
Ítem 6	/		
Ítem 7	/		
Ítem 8	/		
Ítem 9	/		
Ítem 10	/		
Ítem 11	/		
Ítem 12	/		

.....
Firma de experto informante

DNI:

41580193

Teléfono:

986403288

Anexo 08: Costos portuarios DP World Callao



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

Ítem	Nombre y Descripción del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa					
			USD (\$)*	IGV	Total	USD (\$)*	IGV	Total
Sección 1			Servicios Estándar (Regulados)					
1.1	Uso o alquiler de amarradero (n1)	Eslora Total (m) x Horas Ventana	\$0.698	Exonerado	\$0.698			
(n1): Incluye amarre y desamarre. La longitud total de la nave a ser confirmada por su 'International Tonnage Certificate'. El uso de amarradero a contar desde la recepción de la primera espiya de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espiya antes del zarpe.								
1.2	Embarque y Descarga		20 Pies			40 Pies		
1.2.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos (n2)	Por Contenedor	\$96.51	\$17.37	\$113.88	\$145.02	\$26.10	\$171.12
1.2.2	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos (n2)	Por Contenedor	\$52.13	Exonerado	\$52.13	\$91.09	Exonerado	\$91.09
1.2.3	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo (n3)	Por Contenedor Ciclo Completo	\$50.11	Exonerado	\$50.11	\$70.70	Exonerado	\$70.70
(n2): Monto regulado según contrato de concesión. Tarifa cobrada al Usuario. Incluye únicamente un máximo de 48 horas de Uso de Área Operativa.								
(n3): Contenedores de transbordo son los que amarran y zarpan en naves que operan en DPW Callao. Incluye máximo 48 horas de uso de área operativa. Los contenedores de transbordo inter-terminales se facturan de acuerdo a la tarifa 2.7.1 (Tarifas se aplican por contenedor y no por ciclo)								
Sección 2			Servicios Especiales (No Regulados) – Operadores de Naves					
2.1	Re-Estibas (Movilización de Contenedores entre bodegas de la nave)		20 Pies			40 Pies		
2.1.1	Re-Estibas contenedor estándar - misma Bodega	Por Contenedor	\$141.75	Exonerado	\$141.75	\$283.50	Exonerado	\$283.50
2.1.2	Re-Estibas contenedor estándar - Bodega a Bodega - Vía Muelle (4)	Por Contenedor	\$283.50	Exonerado	\$283.50	\$567.00	Exonerado	\$567.00
(n4): Cuando las re-estibas requieren transferencia a patio debido a la naturaleza de la carga (refrigerada, peligrosa, sobredimensionada) o por exceso (máx. 4 cntrs por bodega a la vez), el Operador informará al agente de la Línea que la operación se llevará a cabo vía patio, en cuyo caso aplicarán movimientos adicionales en patio. En cuando sea posible, dicha comunicación se llevará a cabo antes del comienzo de operaciones. Movimientos adicionales serán facturados de acuerdo al tarifario al público general.								
2.2	Naves no Celulares		20 Pies			40 Pies		
2.2.1	Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares (n5)	Por Movimiento	\$50.00	Exonerado	\$50.00	\$70.00	Exonerado	\$70.00
(n5): Incluye el suministro de equipos especiales y/o personal para enganche y desenganche, y productividad reducida debido a la falta de guías de bodega.								
2.3	Otros Servicios Especiales		20 Pies			40 Pies		
2.3.1	Embarque y Descarga de Generadores /Power-packs/ y/o Isotermos	Por Movimiento	Se aplicará 1.2.1 y 1.2.2			Se aplicará 1.2.1 y 1.2.2		
2.3.2	Carga con Sobrepeso / Manipuleo especial (mayor a límites de peso o dimensiones estándar OOG (SWL))	Por Movimiento	Por Cotización			Por Cotización		
2.3.3	Movilización de tapas de bodega - Escotillas	Por Ciclo	\$294.00	Exonerado	\$294.00			
2.3.4	Cargo por hora hombre no utilizada (n6)	Por Cuadrilla hora	\$400.00	Exonerado	\$400.00			
2.3.5.1	Contratación de Reserva de Ventana de Atraque Garantizada para naves de menos de o hasta 300 metros de eslora	Por recalada	\$10,000.00	Exonerado	\$10,000.00			
2.3.5.2	Contratación de Reserva de Ventana de Atraque Garantizada para naves de más de 300 metros de eslora	Por metro de eslora en exceso de 300m, por hora de atraque.	\$5.00	Exonerado	\$5.00			
2.3.6	Uso del Amarradero – Penalidad por no liberar el amarradero más allá del tiempo otorgado cuando esta demora perjudique a un usuario con ventana contigua.	Por turno de 8 horas	\$5,000.00	Exonerado	\$5,000.00			
2.3.7	Procesamiento y transmisión de nota de tarja	Por tarja	\$10.00	\$1.80	\$11.80			

Anexo 09: Costos portuarios APM Terminal

TARIFARIO APM TERMINALS CALLAO S.A.

v 7.4

Item	Nombre y descripción del servicio	Naturaleza	Unidad de cobro	Tarifa (USD)				Tarifa Con Promoción (USD)			
SECCIÓN 1											
CONTENEDORES											
Sección 1.1	Servicios Estándar	Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
1.1.1	Servicio Estándar a la Nave - En Función a la Nave										
1.1.1.1	Uso o alquiler de amarradero (por hora o fracción de hora) (n1)	Regulado	Por metro eslora-hora	1.04	Tasa 0%						
1.1.2	Servicio Estándar a contenedores Con Grúa Pórtico de Muelle (n2 y n3)										
1.1.2.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies	Regulado	Por Movimiento	10.50	Tasa 0%	121.10	21.80	10.50	Tasa 0%	112.10	20.18
1.1.2.2	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies		Por Movimiento	10.50	Tasa 0%	185.50	33.39	10.50	Tasa 0%	170.30	30.65
1.1.2.3	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies		Por Movimiento	104.00	Tasa 0%						
1.1.2.4	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies		Por Movimiento	153.00	Tasa 0%						
1.1.2.5	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 20 pies (n4)		Por Ciclo Completo	106.00	Tasa 0%			98.00	Tasa 0%		
1.1.2.6	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 40 pies (n4)		Por Ciclo Completo	159.10	Tasa 0%			146.00	Tasa 0%		
1.1.3	Servicio Estándar a contenedores Sin Grúa Pórtico de Muelle (n3 y n5)										
1.1.3.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies	Regulado	Por Movimiento	5.00	Tasa 0%	100.00	18.00	5.00	Tasa 0%	96.50	17.37
1.1.3.2	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies		Por Movimiento	5.00	Tasa 0%	155.00	27.90	5.00	Tasa 0%	145.00	26.10
1.1.3.3	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies		Por Movimiento	81.00	Tasa 0%						
1.1.3.4	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies		Por Movimiento	121.00	Tasa 0%						
1.1.3.5	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 20 pies (n4)		Por Ciclo Completo	83.00	Tasa 0%						
1.1.3.6	Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 40 pies (n4)		Por Ciclo Completo	125.00	Tasa 0%						
<p>(n1): Incluye amarrar y desamarrar. La longitud total de la nave a ser confirmada por su "Ship's Particulars". El uso de amarradero a contar desde la recepción de la primera espia de la nave hacia la bita, hasta el desamarrar de la última espia antes del zarpe.</p> <p>(n2): Esta tarifa es aplicable en los amarraderos que disponen de grúas pórtico de muelle.</p> <p>(n3): A aquellos contenedores que posean menores dimensiones a la de un contenedor de 20 pies se le cobrará la tarifa que corresponda a un contenedor de 20 pies. A aquellos contenedores que superen los 20 pies se les cobrará la tarifa que corresponde a contenedores de 40 pies.</p> <p>(n4): Contenedores de transbordo son los que amarran y zarpan en naves que operan en el Terminal Norte. La tarifa incluye el embarque y descarga en ambas naves (ciclo completo de transbordo). Incluye 48 horas de uso de área operativa. Los contenedores de transbordo intermedios se facturan también de acuerdo a las tarifas descritas en esta sección (1.1.2.5, 1.1.2.6, 1.1.3.5 y 1.1.3.6), donde la tarifa aplica por movimiento y no por ciclo. Los contenedores que sean descargados en amarraderos con grúas pórtico de muelle y luego sean embarcados en amarraderos sin grúa pórtico de muelle (o en forma viceversa) se aplicarán las tarifas de la sección 1.1.2.</p> <p>(n5): Esta tarifa es aplicable en aquellos amarraderos que no disponen de grúas pórtico de muelle o en aquellos casos que se descargue/embarque contenedores sin grúa pórtico de muelle.</p>											
Sección 1.2	Servicios Especiales - En Función a la Nave (n6)	Naturaleza	Unidad de cobro	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)	Nave (Tarifa)	Nave (IGV)	Carga (Tarifa)	Carga (IGV)
1.2.1	Escotillas o tapas de bodegas (n7)										
1.2.1.1	Movilización de escotillas (ISO Hatches)	Regulado	Por Movimiento	0.00	Tasa 0%						
1.2.2	Re-estiba de contenedores (n7)										
1.2.2.1	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Regulado	Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.2.2	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies		Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.2.3	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies		Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.2.4	Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies		Por Contenedor	0.00	Tasa 0%						
1.2.3	Incremento de productividad de contenedores con grúa móvil										
1.2.3.1	Provisión de grúa móvil para incrementar productividad de embarque/descarga de contenedores (precio por turno o fracción de turno) (n8)	No Regulado	Por Grúa/Turno	2,500.00	Tasa 0%						
1.2.4	Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)										
1.2.4.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n9)	Regulado			Libre						
1.2.4.2	Días: 3 - 6 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	9.00	Tasa 0%						
1.2.4.3	Día 7 (Precio por día)		Por TEU/día	35.00	Tasa 0%						
1.2.4.4	Días: 8 en adelante (Precio por día)		Por TEU/día	15.00	Tasa 0%						
1.2.5	Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo)										
1.2.5.1	72 horas (Tiempo libre) (n10)	Regulado			Libre						
1.2.5.2	Días: 4 - 6 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	9.00	Tasa 0%						
1.2.5.3	Día 7 (Precio por día)		Por TEU/día	35.00	Tasa 0%						
1.2.5.4	Días: 8 en adelante (Precio por día)		Por TEU/día	15.00	Tasa 0%						
1.2.6	Uso de Área Operativa - Contenedores llenos de transbordo										
1.2.6.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar) (n11)	Regulado			Libre						
1.2.6.2	Días: 3 - 4 (Precio por día)	No Regulado	Por TEU/día	16.00	Tasa 0%						
1.2.6.3	Días: 5 - 6 (Precio por día)		Por TEU/día	25.00	Tasa 0%						