



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

“La influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018”

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

AUTOR:

Alania López, Kevin Jordan (ORCID: 0000-0002-9175-9156)

ASESOR:

Yaya Castañeda, Rosario (ORCID: 0000-0002-8305-6207)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LIMA - PERÚ

2020

Dedicatoria

La presente investigación va dedicada especialmente para mi familia, siendo ellos mi principal motivo más grande que puedo tener en mi vida, gracias por depositar su confianza en mí y acompañarme en el transcurso de mi formación profesional.

agradecimiento

Ante todo, agradezco a dios, primeramente, por haberme guiado por el camino correcto brindándome las fuerzas de necesarias de seguir adelante, agradezco a mi familia como mi madre, abuela y hermano por ser las personas que me impulsaron a cumplir mi meta, ya que gracias a ellos pude lograr mi objetivo, a su vez mencionar a todos los seres queridos que estuvieron conmigo siempre en los momentos buenos y malos en especial a mi novia quien supo guiarme y orientarme en este camino muy difícil, además agradecer también a mi profesor roque por sus enseñanzas y orientación durante todo el proceso de la tesis.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Caratula	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
RESUMEN	5
ABSTRACT	6
I. INTRODUCCIÓN.....	7
II. MARCO TEÓRICO.....	13
III. METODOLOGÍA	23
3.1. Tipo y Diseño de Investigación.....	23
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización	24
3.3. Escenario de estudio	25
3.4. Participantes.....	25
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	25
3.6. Procedimiento	26
3.7. Rigor científico	26
3.8. Método de análisis de información.....	27
3.9. Aspectos Éticos.....	28
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	29
V. CONCLUSIONES	43
VI. RECOMENDACIONES	45
REFERENCIAS.....	47
ANEXOS	48

RESUMEN

El objetivo de la presente investigación es analizar la influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE.UU. en el periodo del 2018, con el fin de poder determinar si la logística internacional aplicada en el peru para las exportaciones, son empleadas de la manera correcta.

Con un enfoque cualitativo descriptiva, explicativa, no experimental y transversal con el fin de poder indagar hechos que ocurren en una realidad determinada, La técnica empleada para la investigación cualitativa fue mediante la aplicación de la entrevista a profundidad y el instrumento de recolección de información fue en función a cuestionarios de preguntas abiertas.

En conclusión, en el Perú hasta el día de hoy los precios o tarifas que cobran todos los operadores logísticos involucrados, son muy costosos ya que adicional a ello los procesos no planificados por falta de abastecimiento y control por parte de aduanas, traspasan cualquier operación mal hecha a los exportadores Mypes ya que debido a su acceso a la trazabilidad logística hacen que ellos mismo no sepan si realmente dichas operaciones se llegaron a concretar.

Palabras clave: Sobrecostos, Logística internacional, exportación

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze the influence of international logistics on the export of super foods in the Mypes agroindustrial companies from Villa el Salvador to the US market in the period of 2018, in order to determine if The international logistics applied in Peru for exports are used in the correct way.

With a descriptive, explanatory, non-experimental and transversal qualitative approach in order to investigate events that occur in a given reality, the technique used for our qualitative research was through the application of the in-depth interview and the instrument of information collection was based on open-ended questionnaires.

In conclusion, in Peru until today the prices or rates charged by all the logistics operators involved are very expensive since, in addition to this, unplanned processes due to lack of supply and control by customs, transfer any bad operation made to Mypes exporters since, due to their access to logistical traceability, they do not themselves know if these operations were actually completed.

Keywords: Cost overruns, International logistics, export

I. INTRODUCCIÓN

La presente **realidad problemática**, nos dice que La gestión logística a lo largo de los años ha jugado un papel muy importante para cualquier transacción comercial, entre los países de diferentes partes del mundo, a medida que la población ha estado en aumento, se fueron creando nuevas necesidades o demandas que exigen al mercado incorporar estos bienes o servicios en el momento adecuado, es por ello que la gestión logística internacional cumple la función de diseñar previamente todos aquellos procesos que se van a gestionar, garantizando que las mercancías tengan el soporte adecuado para ser transportados desde el país de origen hasta el país de destino, siendo esto un costo adicional que siempre se le agrega a los productos o servicios.

En el Perú existen muchos operadores logísticos de aduanas como APM TERMINALS y DP WORLD que son entidades portuarias que operan en el puerto del Callao, asimismo tenemos entre otros operadores logístico como depósitos terminales (Ransa, villas Oquendo, Terminales portuarios peruanos, Imupesa, Limasa, Alconsa y entre otros) líneas navieras y aéreas (Evergreen, Maerks line, Hapag Lloyd, Cosco, Hamburg Sud y etc), agentes de aduanas, agentes de carga, fiscalizadores, funcionarios, estibadores, transportes terrestres y aduanas, que tienen como fin garantizar el éxito de sus exportaciones

Sin embargo, hoy en día muchas empresas agroindustriales exportadoras al mercado de Estados Unidos vienen aconteciendo un problema que dificulta el crecimiento y expansión de sus mercancías, debido a que sus productos vienen encareciéndose con precios muy altos que dificultan la distribución en los diferentes puntos del mercado de Estados Unidos, ya que la logística que se realizan en los terminales portuarios y almacenes tienden a tener costos muy altos que no permiten que dichos bienes procesados e industrializados puedan tener una competitividad frente a las demás empresas de otros países que exportan al mismo mercado

Según el diario gestión (2017) nos dice que de acuerdo a los estudios realizados por Mincetur y el banco mundial informan que los sobrecostos logísticos en los procesos y etapas de exportación ascienden hasta el 50% adicional al costo que

conlleva la producción, refiriendo a su vez que esta situación problemática es preocupante y que perjudica a todas las empresas exportadoras sacándolos del mercado (p. 3)

Debido a que existen muchas irregularidades en la operatividad logística en aduanas, como primero el pasar una inspección de aforo físico por parte de un funcionario de aduanas, ya que si bien es cierto este proceso busca garantizar que lo exportado tenga correlación y relevancia con lo declarado en la DAM, dicho proceso no es analizado hasta el día de hoy debido a que las manipulaciones que se realizan adicionalmente generan costos que suelen ser asumidos por el exportador, desde direccionar una carga en el almacén a una zona de aforo, el uso de área del almacén, nuevo precinto, el contratar cuadrilla y estibadores para la descarga de las mercancías es donde este punto entra a detallar por muchos exportadores ya que, las malas prácticas que se realizan en las mercancías por estos operadores logísticos dejan totalmente destrozado la presentación del embalaje, dejando en cuestión y criterio al exportador si solicita una nueva paletización, ya que por parte de ellos pueden ingresar las mercancías al contenedor destrozadas, esto no solo es uno de los muchos factores que influyen en los precios de los exportadores.

Tenemos también otros costos en los procesos en la logística internacional, desde el punto de pagar a un agente aduanas adicionalmente costos fuera de su servicio, solicitar el contenedor vacío y pagar conceptos que deberían estar dentro del flete como el Gate in y gastos administrativos, que asciende de \$150 a más independiente del contenedor, el pagar la emisión del Bill of Lading, el visto bueno, derechos de embarque, manipulación de la carga desde el almacén hasta el terminal portuario, grúa portica, pesaje de las mercancías, el uso de stacker, en otras ocasiones también suceden la inspección rutinaria de BOE que justamente cuando dicha carga está en la zona de embarque fuera de almacén, eligen aleatoriamente cualquier contenedor y pasan inspección donde nuevamente se generan nuevas manipulaciones adicionales a la cargas y terminan destrozando por completo las mercancías ya que ellos están dentro de la normativa de la ley general de aduanas que evitan que se comercialice drogas, todos estos procesos

mencionados es debido a que hasta el día de hoy no existe una seguridad portuaria eficiente, donde los exportadores que buscan generar mayor rentabilidad y crecimiento económico se ven afectados. Según Adex (2009), menciona que los exportadores brindaron una serie de denuncias con respecto a las intervenciones de la Brigada de operaciones especiales, en el cual indican que al momento de apertura de los contenedores no tienen el cuidado adecuado con las mercancías, realizando malas intervenciones, dañando los productos a exportar, interrumpiendo toda la cadena logística, causando insatisfacciones a sus clientes, en la entrega del producto al país de destino. Asimismo, resaltan que para ellos contactar con nuevos clientes en el exterior es muy complicado.

Asimismo, también la falta de trazabilidad en aduanas, la cual es muy ajeno para los exportadores debido a que no tienen acceso a poder visualizar si dicha operación cobrada por un almacén o terminal portuaria se ha realizado. También tenemos Los famosos transbordos que son cobrados al importador o exportador. las malas consolidaciones de cargas sueltas que dañan la mercancía. Solicitar Boletín químico, aunque el exportador haya presentado previamente, la falta de rapidez y dilatación de tiempo que se genera para un levante autorizado y los criterios de los funcionarios son dudas razonables. según Antún y Alarcón, (2015) en un estudio realizado a los terminales de carga aérea hacen mención que la asociación de exportadores indica que se busca poder tener una transparencia logística con conceptos muy claros y los costos en función de sincerar los costos de los procesos requeridos que se está cobrando, haciendo falta de un proyecto de ley sobre la trazabilidad logística aérea (p.49).

Las exportaciones tienen una gran importancia para el desarrollo y economía de un país, ya que genera divisas y empleo. Sin embargo, estas empresas exportadoras de productos agroindustriales tienen que cumplir con ciertos requisitos y estándares de calidad. Como tener un etiquetado y embalaje según a las normativas del mercado a exportar y diseñadas con un buen embalaje que soporte todas las manipulaciones logísticas, contar con un certificado sanitario oficial de exportación por Digesa. De igual forma con todos los tramites documentarios necesarios para la exportación, Invoice, packing list, certificado

FDA, BL y entre otros. Pero hay un punto muy preocupante que no han tratado de solucionar y es que la logística internacional para las empresas agroindustriales es muy cara por muchos intermediarios como operadores logísticos se ven muy afectados frente a la competencia de los países vecinos como Chile, Colombia, Ecuador y Bolivia.

Según el diario el correo (2018) nos dice que, La logística peruana está situada en un ambiente muy complicado, donde la falta de precisión y responsabilidades no es clara por parte de las autoridades en el que la mala coordinación y rapidez dentro de las aduanas es el factor que afecta día a día, a su vez también la inseguridad de las mercancías que son muchas veces sembradas por drogas (p.4) En lo que constituye a la Formulación de problemas, se tiene como:

Problema general

¿Cómo influyó la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018?

En función a los **problemas específicos son:**

Problema específico 1: ¿De qué manera los medios de transportes han influido en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018?

Problema específico 2: ¿Cómo ha influido los operadores logísticos en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018?

Problema específico 3: ¿Qué tanto ha influido los envases y embalajes en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018?

Por lo tanto, en relación a la **Justificación teórica**, el método empleado en esta investigación cualitativa nos brindara poder indagar de los hechos sucedidos en el cual analizaremos la influencia de la logística internacional en la exportación de los productos súper foods, de tal forma que en base a los resultados obtenidos podremos deducir y analizar cuáles fueron los factores que han causado un encarecimiento en los precios unitarios de los productos de exportación, de la misma forma en la **Justificación Practica** del trabajo de investigación busca poder dar a conocer los problemas que vienen aconteciendo las empresas exportadoras Mypes ya que representan al sector no tradicional lo cual busca poder impulsar las exportaciones con un valor agregado, sin embargo debido a toda la cadena logística que se emplea en Perú hay muchas irregularidades y encarecimientos que afectan a sus productos, por ello la información brindada será de las mismas empresas exportadora, agentes de aduanas y de carga que nos comenten cuales son las causas que originan esta problemática en el Perú, posterior a ello en la **Justificación Metodológica**, para poder lograr el objetivo de del presente trabajo de investigación, se enfocó en un solo segmento en el cual se incluye a expertos que laboran en el rubro del comercio exterior y que tengan relación en las exportaciones al mercado de Estados Unidos, los cuales explican porque surge toda esta desventaja en las empresas Mypes y de qué manera se ven afectadas.

Respecto a los objetivos, se tiene como:

Objetivo general

Analizar la influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE.UU. en el periodo del 2018

Objetivos específicos

Objetivo específico 1: Determinar la influencia de los medios de transportes en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018.

Objetivo específico 2: Analizar la influencia de los operadores logísticos en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018.

Objetivo específico 3: Describir la influencia que tiene los envases y embalajes en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018

En cuanto a los **supuestos**, se tiene:

Supuesto principal

Las malas prácticas en la logística Internacional han generado sobrecostos logísticos restando rentabilidad en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018.

Supuestos específicos

Supuesto específico 1: Los medios de transportes han generado una influencia desfavorable representada en los precios de la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018.

Supuesto específico 2: El bajo nivel de trazabilidad y eficiencia que ha influido los operadores logísticos ha generado sobrecostos logísticos en la exportación de los súper foods en las empresas agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018.

Supuesto específico 3: Las malas manipulaciones y falta de capacitación en los envases y embalajes han generado costos adicionales en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018.

II. MARCO TEÓRICO

De la misma forma se ha obtenido para el presente trabajo de investigación como **antecedentes nacionales** Para Bossio, M., Cotillo, E. y Delgado, M. (2017) en su investigación *“optimización de costos de la logística internacional de exportación de productos peruanos como elemento de mejora en la gestión empresarial. caso: exportación de botellas con bebida de maca peruana, por el grupo algana”* Tuvo como objetivo general determinar Cómo optimizar los costos logísticos internacionales en la gestión empresarial de las exportaciones del Grupo Algana, a fin de la logística internacional de un producto terminado captan e influyen de manera directa, ya que dichos costos mejorar la gestión empresarial. Teniendo como conclusión que los costos que se incurren dentro de la cadena logística son agregados a los precios que se determinarían en el mercado exterior

Para Herrera, R. (2016) en su trabajo de investigación *“Los costos de exportación y su influencia en la rentabilidad de la empresa agrícola el esparrago S.A.C. en la ciudad de Trujillo, año 2014”* tuvo como objetivo general determinar la influencia que tiene los costos de exportación en la rentabilidad de la empresa agrícola el Esparrago S.A.C. en la ciudad de Trujillo, en año 2014. Concluyendo, que los costos logísticos de exportación tienden a relacionarse con el precio final de los productos, de manera que está determinado por muchos factores que se originan en la logística portuaria como el transporte interno, la desconsolidación, la descarga, el manipuleo, seguro y costos operativos de aduanas. Teniendo de manera el costo de unitarización de las mercancías.

Según Coaguila, G. (2018) en su investigación *“mejoramiento de la logística en una empresa agroindustrial: caso danper”* tuvo como objetivo general Proveer de un sistema logístico que permita satisfacer la demanda en las mejores condiciones de servicio, coste, y calidad. Concluyendo que la logística internacional debe ser de manera eficiente, donde la herramienta principal es diseñar una logística que busque la protección de los precios de las mercancías en el mercado exterior, brindando una competitividad exitosa.

Según García y Quevedo. (2016) en su investigación *“impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada”* Tuvo como objetivo general identificar el impacto de la logística del puerto de Paita en la gestión operativa de las exportaciones de frutos frescos, concluyendo que una buena infraestructura implementada en el terminal portuario en Paita como la ampliación del muelle y el orden de ingreso de los transportes terrestres generaría una reducción de tiempo y costos para la exportación de frutos frescos, donde el cual esto optimizaría poder tener una mayor ventaja y crecimiento en las exportaciones de productos con valor agregado

Yersin C. (2018) en su investigación, *“influencia de la logística portuaria del Callao en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 – 2017”* Tuvo como objetivo general Determinar la influencia que tiene la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017 concluyendo, que el estado peruano hoy en día en conjunto con Mincetur, Promperu y otras entidades impulsadoras de las exportaciones, deben priorizar en promulgar más el mejoramiento de la logística portuaria en apoyo al sector privado de las empresas exportadoras como implementar mayores espacios para almacenar volúmenes grandes en contenedores, agilizando los trámites documentarios vía online y fiscalizadores aduaneros con mayor capacitación para que brinden el levante autorizado de las mercancías para su posterior exportación.

Por otro lado, tenemos como **antecedentes internacionales** Para Rivera y Solórzano (2017) en su investigación, *“análisis de los operadores logísticos y su influencia en la cadena de suministros de las empresas exportadoras de banano en Guayaquil”* Tuvo como objetivo general Analizar los Operadores Logísticos y su influencia en la cadena de suministros de las empresas exportadoras de Banano en la ciudad de Guayaquil, de manera tal que podamos promover el desarrollo de un sistema integral en las exportaciones de Banano, promoviendo confianza y competitividad. Concluyendo que, si bien las empresas exportadoras de productos agroindustriales de banano tienen que contratar a estos operadores logísticos portuarios para la comercialización de sus bienes, ya que sin ellos no se podría obtener una eficacia al momento de querer enviar sus mercancías al mercado

exterior, sin embargo, muchos de estos operadores logísticos son especialistas en el campo, pero aun con su experiencia, se observa muchos de estos costos que se originan en la práctica, influyen directamente en el alza de precios de sus mercancías. Dado que muchas de estas empresas por querer cumplir con sus clientes en el exterior asumen estos cargos de precios a sus productos, contrarrestando de esta forma la liquidez y el crecimiento para las empresas exportadoras.

Orangel R. (2016) en su trabajo de investigación *“estrategias para la optimización de la gestión portuaria en puerto cabello”* Tuvo como objetivo general Proponer Estrategias para la Gestión del Sistema Portuario Venezolano, que permitan maximizar su competitividad, enfocando el estudio en el principal centro portuario del país ubicado en la ciudad de Puerto Cabello en el Estado Carabobo. Concluyendo que en base a lo observado y analizado nos dice que se tiene que modificar muchos factores críticos en la gestión logística portuaria que una de ellas es las estadías que tienden a tener los contenedores en los puertos, puesto que esto alargan los días y los costos que se puedan ir sumando para todas aquellas empresas exportadoras, y todo esto debido a la falta de revisar los documentos presentados por las compañías ya que la falta de especialistas aduaneros y de integrar sistemas web que faciliten las exportaciones, van poco a poco creando una competitividad baja.

Vega J. (2017) en su trabajo de investigación *“metodología basada en costos logísticos para determinar el hinterland: caso Sudamérica”* tuvo como objetivo general determinar el hinterland minimizando los costos de exportación de mercancías, suponiendo que ese es el objetivo principal de un exportador, debido a esto y en base a los estudios realizados, los factores que determinan el hinterland son: los costos portuarios, la distancia terrestre y la distancia marítima, que finalmente se traducen en costos de transporte. Concluyendo que se debe crear un modelo de rutas portuarias donde las empresas exportadoras puedan tener mayor acceso y facilidad de trasladar sus mercancías a los puertos ya que, los costos logísticos también se ven influidos por los transportes terrestres que dejan las mercancías en los puertos.

Cárdenas E. (2016) en su trabajo de investigación *“Metodología para establecer los costos logísticos de transferencia de carga para el comercio exterior en puertos colombianos –estudio de caso corredor Puerto Cartagena – Bogotá “* tuvo como objetivo general la determinación del impacto en los costos logísticos por unidad de carga contenerizada en el corredor principal Bogotá a los puertos de la costa atlántica en la cadena de abastecimiento del comercio exterior y la participación de cada uno de los modos de transporte existentes en el país, Concluyendo que los costos logísticos de operaciones en los puertos de Colombia por cada contenedor suma USD 2413 dólares incluyendo la gestión de preparación de documentos, los tramites de aduanas y el transporte interno que a comparación de Estados Unidos los costos duplica y en china cuadruplica.

Para Takele (2017) in their research *“The Importance of National Trade Logistics Performance on Export in African Countries”* has as a general objective, analyze trade logistics performance of Africa countries based on LPI components and cost to export and import a Twenty-foot equivalent unit (TEU). This study has extended the research on trade logistics performance through adding a measure for trade logistics cos in Africa context. The variables used for this purpose are costs incurred to export a TEU from each country most populous city to port of loading and cost to import a TEU by importing countries in bilateral trade. The cost includes administrative fees for customs clearance and technical control, documentation, customs broker fee, inland transport and terminal handling charges. In line with this, the result has confirmed, a significant role of cost to export and import in bilateral trade flows

Con respecto a las **bases Teóricas referencial** se tomaron en cuenta las siguientes categorías:

Categoría 1: La logística internacional, donde nos dice que son los procesos de gestión de las empresas exportadoras agroindustriales tiende a tener una gran importancia ya que esto es lo que garantiza que el énfasis del cuidado del producto y entrega a tiempo al proveedor les brinda una ventaja competitiva el cual frente a los competidores del mundo pueda generar mayores oportunidades de negocios.

Según Pierre (2016), nos menciona que La logística internacional es la gestión que planifica todos los procesos incurridos en el movimiento de las mercancías desde el lugar de origen como la recepción, almacenaje, transporte, Gastos operativos en los terminales portuarios, Tramites documentarios, el envase y embalaje los operadores logísticos para la distribución hasta el lugar de destino. (p. 17)

Sin embargo, una mala logística no planificada puede causar efectos que perjudiquen el alza de los precios en los productos ya que independientemente en el Perú los costos logísticos portuarios tienden a tener los precios más altos de toda Latinoamérica, es por ello que los exportadores no tradicionales asumen estos procesos de gestión dado que por cumplir con sus clientes y mantenerse en el mercado, corren con estos costos que se dan en el movimiento de sus mercancías.

Se identificó como **Subcategoría 1: Medios de transporte** (Maubert, 2013, p. 15) describiéndolos como aquellos métodos que se utilizan para las transacciones comerciales de productos terminados o materias primas entre diferentes países que hacen uso ya sea de transporte marítimo, aéreo, terrestre, Fluvial y multimodal.

Dentro de las transacciones comerciales de las empresas exportadoras es fundamental el uso de estos medios de transporte dado que brinda el éxito de las exportaciones. Como las más principales Vía aérea, donde Las empresas exportadoras que están en el rubro del comercio internacional hoy en día hacen uso de este medio de transporte vía aérea que, si bien es cierto, transporta las mercancías en menos tiempo y logra la entrega de los productos en las fechas pactadas, es uno de los transportes más caros ya que los costos logísticos influyen directamente en los bienes. La vía marítima tiende a tener costos más accesibles, pero a su vez los días de transcurso de viaje de los contenedores por los buques son más extensos. Hoy en día esta vía de transporte es un problema para las empresas ya que los movimientos y procesos que se originan en la movilización de las cargas involucran costos que asumen las empresas.

De la misma forma tenemos la **Subcategoría 2: Operadores Logísticos** donde (Garmendia, 2017, p. 37) Los operadores logísticos del comercio internacional, son todos aquellos intermediarios que participan en la gestión operativa de aduanas,

como los terminales portuarios, depósitos temporales, las líneas navieras, los agentes de aduanas y carga internacional, los fiscalizadores, los estibadores y entre otros más, que tiene un roll muy importante para el éxito de las transacciones comerciales teniendo la capacidad y especialización en el rubro.

Las líneas navieras dentro de la logística internacional juegan un roll muy importante ya que son aquellas entidades que brindan los precios de los fletes a los agentes de carga, pero dentro del marco de comparación a nivel Latinoamérica en el Perú los costos de los fletes por contenedores de 20 pies o 40 pies tienden a tener un margen de precio muy alto que se ven reflejados en los precios de los productos, originando que los compradores internacionales busquen otras opciones de mercado donde los costos logísticos sean muchos más accesibles. Depósitos temporales que son los almacenes que tiene este contacto directo con los terminales portuarios, que muchas veces por falta de trazabilidad y acceso a sus instalaciones tienden a cobrar conceptos, por gastos que no se llegan a realizar. Los Agente de Aduanas, donde Según López (2017), sostiene que, El agente de aduanas es aquella persona jurídica que en representación del consignante y consignatario, presenta los documentos respectivos ante aduanas para el despacho de sus mercancías. (p. 7). Los Agentes de carga donde Según Pierre (2016), sostiene que, el agente de carga es aquel operador logístico que proporciona el enlace entre expedidores de cargas marítimas o aéreas y consignatarios en destino, además tienen la función de contratar los fletes en las diferentes líneas navieras, consolidan y desconsolidan cargas, emiten documentos importantes como el Bill of lading, aseguran las mercancías y direccionan el almacenaje. (p. 11), de igual forma los funcionarios de aduanas que son aquellos fiscalizadores que tienen como función inspeccionar cargas que llegan a caer en canal rojo y también la brigada de operaciones especiales (BOE) que muchas veces se han cuestionado dentro de sus procesos de inspección el maltratar y dañar las mercancías de los exportadores

Por otro lado tenemos también a mi **Subcategoría 3 : Envase y Embalaje** donde Según Mincetur (2013), nos dice que son todos los elementos utilizados y empleados para la protección de los productos, donde el envase cumple la función

de tener el contacto directo con el producto que es por ello que debe cumplir con ciertas características exigentes, y respecto al embalaje es más que agrupar todas las cantidades uniformes que se desean exportar, teniendo en cuenta que ambos factores son muy importantes ya que un buen diseño de las medidas de ambos aspectos delimitan las capacidades que se pueden transportar en un contenedor. (p. 8) **Marcado y Etiquetado** Donde Según Promperu (2015), señala que todo producto de exportación al mercado de Estados Unidos, debe llevar un rotulado adecuado el cual cumpla con las normas exigentes por parte de la entidad regulatoria FDA, dado lo contrario se prohibiera la entrada y comercialización del producto (p. 29). **Empaque** Donde (Pierre, 2016, p. 28). Señala que, Los requisitos de un buen empaquetado por parte del exportador ayudara a poder brindar un mayor énfasis de cuidado al producto al instante de los movimientos que se realizaran en la gestión logística ya que el empaque debe estar preparado en función a cualquier circunstancia catastrófica que atente contra el producto. **Paletizado** Donde (Pierre, 2016, p. 29). Afirma que, todo producto o bien que se desea exportar al mercado internacional se debe enviar unificados es decir ensambladas en una sola unidad el cual facilite el manipuleo con mayor eficacia al instante de usar montacargas u otro medio.

Asimismo, tenemos a la **Categoría 2: La Exportación** donde Para Huesca (2012), señala que las exportaciones son el envío de bienes o servicios a un país diferente fuera del territorio nacional, con el fin para su uso y consumo en el país de destino, sujeto a una serie de reformas legales, como tramites documentarios para exportación y certificaciones en origen y destino, regímenes de exportación que son los procesos y etapas para realizar dicha exportación con el fin de que regulen y controlen las mercancías tanto como en el país exportador e importador (p. 66)

Por lo tanto tenemos a la **Subcategoría 1: Régimen de Exportación Definitiva** donde Según Osterling (2015), nos afirma que, Es el régimen aduanero el cual permite la salida de mercancías de exportación de libre circulación ya nacionalizadas como productos terminados o materias primas, con el fin de que el importador o comprador pueda darle el uso o consumo decisivo en dicho país. (p.

137). **Fase preparatoria** Donde (Banco mundial, 2017, p. 29). nos menciona que, En esta fase el exportador contacta a su representante legal ya sea agente de carga o aduanas para que realice la solicitud de reserva de espacio en la línea naviera, luego transmite la solicitud conocida como Booking que conlleva información necesaria de la mercancía, confirmando de esta manera la línea naviera su aceptación para transportar la mercancía conocido como cierre de Booking, luego el exportador prepara la carta de instrucciones de embarque que conlleva información esencial para el bill of lading que se entrega a la línea naviera, de esta manera la línea naviera contacta al depósito de contenedores para indicarles el nombre del exportador o consignante que reservo el flete, para que después el representante legal junto a un transporte terrestre recojan el contenedor vacío con el documento llamado Booking y de esta forma poder hacer uso para el llenado de sus mercancías. **Fase de entrega de contenedor vacío** donde (Banco mundial, 2017, p. 30). indica que, En el momento de la entrega del contenedor por parte del depósito al transportista, se le acredita mediante un documento EIR (Equipment Interchange Receipt) que sirve para describir el estado de cómo el depósito hace entrega del contenedor al transportista, así poder evitar responsabilidades en caso hubiera daños presentados en el contenedor, todo este procedimiento y verificación se realiza al instante de la salida del terminal (control gate), asimismo el transportista hace entrega al exportador del contenedor emitiendo una guía de remisión y el exportador una guía del remitente **Fase numeración – canal** donde (Banco mundial, 2017, p. 30). nos señala que, El agente de aduanas trasmite vía web a la intendencia de aduanas de despacho todos los datos provisionales que lleva la DAM, el SIGAD corrobora los datos declarado como Ruc, razón social, código de país destino, partida arancelaria, subpartida, nombre del consignatario, descripción de la carga, código de almacén y datos del despachador. Confirmado todo esto SIGAD trasmite automáticamente el número de la DAM, pasado todo esto el transporte se dirige al depósito temporal donde el agente de aduanas presenta en un folder el Booking, la DAM y Guía de remisión, donde luego que el contenedor ha sido desembarcado el depósito temporal comunica vía web a aduanas la llegada de dicha mercancía por un tiempo de dos horas establecidas al término de la recepción, emitiendo a su vez el depósito una guía de ingreso y la verificación del contenedor de la parte exterior (EIR), Sunat

responde al depósito el canal de control asignado, el documento de declaración aduanera de mercancía es regresada al representante legal por tener embarque autorizado, el agente de aduanas deja copias al depósito temporal o terminal, luego una vez que la DAM este numerada, tiene treinta días para efectuar el embarque. **Fase de inspecciones** donde (Banco mundial, 2017, p. 31). nos indica que, según al canal asignado de la carga ya sea un aforo físico aduanas realiza la inspección respectiva de la mercancía en un 8% de su totalidad y el otro porcentaje del 92% se considera como canal naranja para su posterior embarque, pero a su vez nos dice que toda mercancía agroindustrial debe tener en compañía un documento de certificación sanitaria que acredite por parte de senasa para su exportación, ya que dicho permiso se puede gestionar mediante la ventanilla única de comercio exterior y asimismo la inspección del especialista de senasa antes de la salida de la mercancía del puerto de origen, ya sea en sus instalaciones del mismo exportador. **Fase de embarque** donde (Banco mundial, 2017, p. 32). nos manifiesta que, la última fase es donde el deposito temporal requiere al encargado portuario la autorización del embarque de la mercancía en conjunto con toda la documentación, generando de esta forma la impresión de la autorización de embarque para el traslado del contenedor al terminal portuario, una vez llegado al puerto pasa el control de pesaje y se direcciona al proceso de estiba usando grúas pórtico y muelles.

Asimismo, se consideró como **Subcategoría 2: Producto** donde Según Cecilia (2018). nos señala que los productos considerados como súper alimentos destacan por sus atributos que brindan una gran variedad de beneficios nutricionales que ofrecen a los consumidores en distintas presentaciones ya sea cómo maca gelatinizada, kion el polvo, cúrcuma, snacks de quinua, energizantes hechos a base de productos agro, mermelada de aguaymanto y entre muchas variedades más que están elaborados en base a las diferentes semillas naturales que hay en el Perú, aportando con el bienestar de salud de los consumidores por su alto índice de nutrición (p. 8). **Oferta** donde Según Mincetur (2014), señala que la oferta exportable es que el producto elaborado y procesado sea competitivo cumpliendo con estándares de calidad, a su vez con una capacidad de abastecimiento continuo y sostenido en base a las cantidades de volumen que exigen el comprador para su comercialización en un mercado (p. 42) **Demanda** donde Según Mincetur (2014),

sostiene que la demanda se relaciona con que los consumidores desean adquirir el producto dado que esto significa que están dispuestos a comprar, tomando en cuenta que si los precios son más accesibles para el consumidor la demanda será mayor (p. 218)

Por último tenemos a la **Subcategoría 3: Tramitación documentaria**, Según Siicex (2016), señala que son los documentos que permiten cumplir con los requisitos y normas establecidas por los diferentes países importadores y exportadores en la cual evitan gestionar cualquier riesgo que dificulte el ingreso y salida de las mercancías (p. 7). **Certificado de origen**, Para Maubert (2013), nos indica que es un documento que sirve para acreditar y certificar frente a las autoridades de aduanas que la mercancía a exportar es de procedencia nacional, emitida por las entidades autorizadas en dicho país (p.92). **Factura Comercial** en la que Maubert (2013), nos menciona que es un documento muy importante en el comercio exterior de las exportaciones e importaciones, el cual conlleva ciertas informaciones necesarias del shipper y del consignante como también el precio unitario, la negociación del incoterms, condiciones de pago y entre otras características de la mercancía que se embarcan al país destino (p. 91). **Packing List** que nuevamente Maubert (2013), señala que El packing List es el documento que complementa la información necesaria de las mercancías como las características de los bultos, peso, medidas y describe cuantas cantidades hay en cada caja (p. 92). **Bill of lading** en lo que citamos a Passuni y García (2018), señala que es el conocimiento de embarque que acredita el contrato del transporte, que son emitidas por las líneas navieras y los agentes de cargas en la que cumplen como función dar constancia de recepción de la mercancía en el lugar de origen, señalan el título propiedad a quien pertenece la mercancía embarcada y a quien va dirigido (p. 52). **Documento único administrativo (DUA)** que Cabello y Cabello (2014), sostiene que es el documento que brinda información sobre la mercancía y a su vez un soporte utilizado en trámites de aduanas para la exportación, acompañando a los productos de manera obligatorio cumpliendo con los requisitos y formalidades de aduanas en toda operación. (162). **Certificado sanitario**, Según Siicex (2016), nos señala que es el documento que avala que un determinado lote de mercancía de alimentos para su exportación es totalmente apto para su posterior consumo y de que esta forma también cumple con los requisitos

establecidos por la entidad autorizada DIGESA (p. 213). **Certificado de registro FDA**, Según Promperu (2010), señala que es un número de registro asignado por la entidad regulatoria de alimentos FDA en la que indica que los productos a comercializar por el exportador tienen autorización para su libre ingreso (p. 12).

Prior Notice, Según Promperu (2010), nos indica que es un documento obligatorio que se debe realizar previo antes de la exportación de productos alimenticios, ya sea como muestras, regalos y mercancías para su comercialización, todo ello se debe realizar en la página de la FDA (p. 14).

III. MÉTODOLÓGIA

Según Navarro y García nos dice que la investigación cualitativa se basa en las ideas e interpretaciones captadas por el investigador donde recopila datos de los diferentes participantes debido a que cada uno de ellos tienen diferentes puntos de vista. Asimismo, el enfoque cualitativo solicita que el investigador indague y comprenda los puntos de vista del grupo estudiado en dicho segmento, relacionando un vínculo directo entre el investigador y los sujetos. (p. 139)

3.1. Tipo y Diseño de Investigación

Para Hernández, et al (2014), el tipo de investigación es básica debido a que se identifica por bases teóricas o avances de investigaciones básicas, en el cual hace uso de esto para enriquecerse, para posterior a ello hacer interpretarla y analizarla. (p.125). asimismo, podemos decir que la investigación básica se basa en la recolección de bases teóricas e información que completen el presente trabajo mediante la observación, de las cuales no realizamos soluciones ni alteraciones en el problema.

Para Hernández, et al (2014), En **diseño de investigación** de este presente trabajo tiene un enfoque cualitativo, descriptiva, explicativa y no experimental, con el fin de poder indagar hechos que ocurren en una realidad presente, interpretando los escenarios ocurridos mediante la información obtenida, brindados por los participantes en el segmento estudiado, ya que se quiere conocer de qué manera influye la logística internacional en la exportación de los productos súper foods

(p.128).

En función al **diseño descriptiva y explicativa** nos menciona que se refiere a una interpretación del cual el investigador observa la situación presentada en la naturaleza en un tiempo determinado describiendo la situación presentada, así mismo explicativa ya que se tienden a explicar las causas o efectos dados que originan estos problemas. (p. 84).

Para sampieri (2014), no dice que el **diseño no experimental** es aquel estudio donde no se realizan modificaciones o alteraciones a la realidad, ya que simplemente lo que se hace es observar la situación de los fenómenos que se originan en su contexto natural, luego a esto poder analizarlo sin causar ninguna manipulación. (p.152).

Respecto al **diseño transversal** para Sampieri (2014), define que es un método en el cual sirve para el investigador poder recolectar datos en un tiempo o momento determinado para que luego de esto pueda ser analizado, con el fin de poder medir que tanto puedo influir una variable a una población. (p. 154)

Asimismo, podemos decir que la investigación cualitativa está centrada en los sujetos que busca comprender los fenómenos humanos, interpretar la realidad social de la forma en que los participantes en base a sus experiencias y percepción en el campo de la practica nos brinden información.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Para la realizar la investigación tuvimos que identificar 2 categorías importantes que brindaran poder desglosar subcategorías que vendrían hacer 6 en los cuales detallaremos a continuación:

Categoría 1: Logística internacional: se consideró debido a que es uno de los procesos más importantes en el comercio exterior y en el cual no está cumpliendo su función en optimizar costos correctamente, para ellos identificamos subcategorías que son: Medios de transporte, Operadores Logísticos y Envases y

Embalajes

Categoría 2: Exportación: se estableció este punto ya que es uno de los sectores más importantes que generan mayor economía y divisas en el Perú en el cual se ha visto afectado por una mala logística aplicada identificando las sub categorías como: Régimen de exportación definitiva, Producto, Tramitación documentaria.

3.3. Escenario de estudio

En relación al presente trabajo de investigación se da inicio en segmentar a todos aquellos participantes que juegan un rol muy importante dentro la logística internacional y la exportación de los productos súper foods al mercado de Estados Unidos, en donde se identificaron a los expertos y conocedores en la materia, que serán ellos mismos quienes viven el día a día en el campo de la practica nos brinden la información necesaria para la relevancia de la investigación respondiendo las dudas. Dado a que el interés y apoyo por parte de los colaboradores es de manera satisfactoria. Ya que todo esto pudimos visualizar previamente en el portal de la Sunat, identificando 30 empresas exportadores y operadores logísticos, ya que a raíz de esto empezamos a contactar las empresas mediante correos electrónicos y llamadas telefónicas en los numero de sus páginas web. De los cuales 2 empresas llegaron aceptar la entrevista, 2 agente de aduanas y agente de carga

3.4. Participantes

En el plano de la investigación con enfoque cualitativo, una vez contando con los segmentación y participantes en relación con las categorías, hicimos la selección de participantes que responderán las preguntas dando una opinión del caso en los que tenemos a los agentes de aduanas, Gerente generales de empresas exportadores y agentes de cargas, quienes será ellos quienes nos comenten la influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La **técnica** empleada para la presente investigación cualitativa fue mediante la aplicación de la entrevista a profundidad ya que brindo un mayor énfasis en indagar

más y la obtención de fuentes primarias en respuestas que aclarezcan y den veracidad a la problemática que se está aconteciendo, por parte de los expertos conocedores de la materia, a medida que el **instrumento** de recolección de información fue en función a cuestionarios de preguntas abiertas siendo estas las más apropiadas. Asimismo, también acudimos a fuentes secundarias entre: Sunat, Siicex, Trademap para visualizar indicadores que representen el estatus de las exportaciones. por otra parte, noticias, diarios que conlleven información relacionado a la problemática.

3.6. Procedimiento

Primero se realizó, la recolección de datos de trabajos realizados como antecedentes nacionales e internacionales para generar los supuestos empezando desde el general hasta los específicos, posterior a ello se plasmar las categorías que son logística internacional y exportación, de igual forma las subcategorías, luego se identificaron los segmentos de quienes serán los participantes expertos en la materia que responderán a los objetivos generales y específicos teniendo en cuenta las categorías y subcategorías.

Según se pasó a realizar la estructuración de las preguntas por cada categoría y subcategoría en función de los objetivos, en el cual se procedió a obtener citas con los entrevistado para realizar las preguntas respetando lo manifestado sin alterar ningún resultado.

Tercero, después de obtener los puntos de vista y respuestas de los participantes, de procedió a pasar a un formato de Excel en el que se transcribió toda la información brindada, seleccionando palabras claves para identificar lo que nos quiere dar a interpretar los participantes, y de la misma forma se realizó la codificación y triangulación para la obtención de los resultado, discusión, conclusión y recomendación.

3.7. Rigor científico

Para Armelia y Naranjo (2019), nos dice que este tipo de investigación busca un

nivel alto de objetividad, debido a que la segmentación que se realizó en base a los informantes y especialistas en la materia, nos brindan sus conocimientos y análisis de la situación para que de esta forma podamos obtener la fiabilidad por parte de los sujetos y validez por especialistas que acompañan al investigador en el trayecto de su investigación (p.53).

Según Hernández et al (2014) nos manifiesta que la **Fiabilidad** es el grado que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes (p.201). Para desarrollar la fiabilidad de la investigación acudimos a participantes seleccionados que se desarrollan en la práctica del comercio exterior que son dos empresas, 2 agentes de aduanas y un agente de carga. Que fueron ellos, que, gracias a su experiencia y colaboración, pudimos recopilar datos e información que brindan el soporte de fiabilidad de la investigación.

Para Hernández et al (2014), nos comenta que la **validez** es el grado en que un instrumento mide una variable que se busca medir (p.201), Respecto a la investigación del presente trabajo se tomó dos puntos muy importantes, la validez que es muy prioritario dentro del desarrollo del trabajo de investigación debido a que necesitamos de expertos en la materia metodológica que nos orienten y brinden validez, como los docentes: Mg. Yaya Castañeda Doris Rosario, Mg. Roque Juan Espinoza Casco, Mg. Macha Huamán, Roberto. todos los mencionados especializados en la carrera de Negocios Internacionales que dieron su orientación y puntos de vista que ayudaron a mejorar el enfoque de la investigación

3.8. Método de análisis de información

En la presente investigación se abordó conceptos y teorías que describen las categorías como la primera La logística internacional dado que es importante por el roll que se desempeña en el ámbito del comercio exterior, asimismo se obtuvo las subcategorías, como medios de transporte, Operadores logísticos y Envases y

embalajes, que son todos estos aspectos claves dentro de los procesos logísticos internacionales para la exportación, de igual forma también se obtuvo la segunda categoría La exportación, que contemplan muchos aspectos para el éxito de la comercialización de un producto en el mercado objetivo, teniendo de esta forma la siguientes Subcategorías como régimen de exportación definitiva, producto, tramites documentarios. En los cuales para poder obtener la relevancia de esta investigación se necesitaron de empresas exportadoras que hayan realizado exportación al mercado de Estados Unidos, agente de aduanas y agentes de carga que contemplan su desempeño como operadores logísticos en el rubro de la exportación a Estados Unidos.

3.9. Aspectos Éticos

Todos los datos citados por los autores y participantes que brindaron información acerca de sus experiencias en el marco de las exportaciones y del comercio exterior, tomando el criterio de confidencialidad, en la que los datos de los participantes son resguardados con discreción, de igual forma también con la sinceridad y ética de todos los datos obtenidos mediante la entrevista fueron redactados con mucha honestidad. Se hizo uso del manual para para poder citar, así mismo también la no maleficencia en el cual no se forzó a los participantes en brindar respuestas requerida respetando su libre opinión, puntos de vistas y justicia en no centrarse en una sola respuesta si no de analizar todas.

IV. RESULTADOS Y DISCUSION

Los datos y resultados brindados por los participantes en las entrevistas que se recolectaron con mucha profundidad, fueron plasmadas en un solo segmento principal ya que los participantes conocen toda la parte operativa que conlleva la logística internacional debido a su experiencia en el campo, de esta forma se obtuvo la relación con el enfoque de los objetivos de la presente investigación, asimismo dando énfasis de poder indagar la influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, 2018.

4.1. Segmento 1: 2 empresas exportadoras y 3 operadores logísticos (agente de aduanas y agentes de carga)

Categoría 1: LOGÍSTICA INTERNACIONAL

En función a la logística internacional que se manejan en el Perú se detallaron muchos aspectos importantes gracias a la información recibida por los participantes en el cual indican de como los productos no tradicionales (Súper foods) se ven afectados a muchos procesos logísticos e irregularidades que influyen de manera que no logren tener el crecimiento en el mercado exterior (Estados Unidos)

Subcategoría 1: Medios de transportes

Los participantes entrevistados tanto como los gerentes generales de la empresa exportadora de súper foods y operadores logísticos coinciden de que si bien es cierto los medios de transportes más usados en el ámbito del comercio exterior es el terrestre, Aéreo y Marítimo, a largo de los años ha venido aconteciendo ciertos problemas que dificultan el éxito de sus exportaciones, y esto es debido a que los terminales portuario del Callao y terminales aeroportuarios ocurren una serie de irregularidades en donde los exportadores se ven afectados, como por ejemplo donde señalan que un exportador está sujeto al cobro de media

tonelada vía aérea por pallets en exigencias de sus políticas y normas como empresas privadas de las líneas aéreas ya que indican que cuando se manejan volumen de exportación mayor a 100 kg son normas que el cobro efectuado será en base a 500kg, y muchas veces ha sucedido que hay ordenes de importación que no llegan a tener el peso, indicado. Asumiendo esto el concepto de flete falso en aduanas, es decir pagar por el peso de una mercancía que no es.

Asimismo los participantes indican que dentro de una exportación CIP aéreo muchas veces por el concepto de negociación referente a un incoterms, les han sucedido que dentro de una exportación aérea suceden una serie de irregularidades debido a que la trazabilidad que se generan no tiende a tener una claridad para los exportadores ya que las mismas cotizaciones que realizan los agentes de cargas indican que puede estar sujeta a manipulaciones, servicios y otros recargos extras, ya que uno de los más frecuentes que suceden son los famosos recargos FSC (Combustible), UA (uso de aeropuerto), SSCC (Seguridad de la carga) y transbordos de carga, es decir si la línea aérea zarpa de Talma – Lima Perú Destino Miami – Florida, en el transcurso del viaje están sujetos a que realicen paradas en ciertos lugares y no realizar un viaje directo, en el cual la carga puede cambiar a otra nave de las misma línea aérea generando esto el cobro, de manipuleo de carga y cuadrilla. Que bien la línea aérea en base al AIR WAY BILL (Guía aérea) genera el costo ya sea para el consignatario o consignante, es ahí donde indican los participantes que según al incoterms, la responsabilidad entra a tallar.

En el aspecto marítimo, nos comentan que dentro de la parte operativa logístico en los terminales portuarios ocurren muchas incidencias partiendo desde las facilidades del ingreso del transporte con los contenedores llenos, en los almacenes aduaneros de los cuales comentan que las congestiones y largas colas que se hacen en los almacenes tiende a demorar entre 2 a 3 horas originando esto costos adicionales por flete falso ya que los transportistas cobran en base a un tarifario establecido, asimismo también, las intervención de mayores costos logísticos y procesos siempre está presente como por ejemplo conceptos de: Gate out (Derecho de salida de contenedor), Derechos de embarque, uso de aérea (para

aforos físicos), movilización de carga, descarga, cuadrilla, paletización, movilizar la carga a zona de embarque, Costo de Stacker, pesaje y Grúa pórtico. En lo cual indican que hay dichos gastos que se podrían evitar, pero debido a que existe un mayor Proceso y control logístico por motivos de la inseguridad portuaria más que todo en efecto de prevenir la no comercialización de productos estupefacientes (DROGAS), es que se generan muchas veces las intervenciones de la Brigada de operaciones especiales (BOE) en los cuales siempre en sus inspecciones tienden a maltratar totalmente las mercancías de los exportadores, generando mayor intervención logístico en costos y dañando las mercancías ya que dicha inspección se realiza al 100 %, dejando a criterio de los exportadores si se genera nueva palatización o se ingresan tal cual al contenedor, se han realizado quejas pero hasta el día de hoy no existe una resolución que brinde protección al exportador, asimismo comentan que también muchas veces en exigencias de los tramites documentarios no orientados ha generado que ellos cambien el medio de transporte a exportar ya que ellos se rigen en base a un ETD (Fecha de zarpe) y ETA (Fecha de llegada).

Subcategoría 2: Operadores logísticos

En mención a los resultados de los participantes, comentan que la intervención de los operadores logísticos debería ser para agilizar los procesos de exportación, sin embargo, en base a sus experiencias indican que falta mayor control y capacitación respecto a estos operadores ya que partiendo desde los criterios de aduanas para designar un canal rojo para el cual conlleva a un aforo físico, no consideran que afectan al exportador en generar mayor manipulación de carga, desde la apertura de un contenedor hasta una zona en el almacén, romper precinto y regularizar tramites documentarios, dilata el tiempo y quita mayor competitividad a los exportadores, asimismo muchas veces por parte de los funcionarios no consideran documentaciones previos, como solicitar Boletín químico aun así el exportador se haiga prevenido sacando este documento para la clasificaciones de la partida y descripciones mínimas de sus productos en un laboratorio de aduanas.

De igual forma también comentan los participantes que muchas veces han solicitado tener negociaciones con los almacenes aduaneros respecto al cobro de sus tarifas de exportación, pero les han generados límites de barreras de negociación debido a que exigen manejar un gran volumen de exportación mensual y anual, delimitando a los exportadores ya que ellos indican que muchos de las empresas grande tienen negociaciones de Tarifas Flat que viene a ser un cobro incluido por todos los procesos que se puedan originar en la exportación.

Dado que ellos comentan que uno de los principales motivos que influyen en la exportación es la trazabilidad que se origina en un almacén ya que hay ciertos cobros que muchas veces los exportadores cuestionan a sus agentes de aduanas ya que ellos mismos no pueden tener acceso al almacén es por ello que la falta de una plataforma que indique cuales son los procesos que se deben cobrar y cuáles no, hace falta. Ya que hacen mención que también la intervención de los agentes de aduanas y de carga existe mucha desconfianza debido que les ha sucedido con respecto al Forwarder que por una mala comunicación con la línea naviera les ha tocado asumir en cargas sueltas el concepto de flete falso por descripción de un mal cubicaje o descripciones mínimas en el BL draft, de igual forma en cargas FCL en el cual debido a mucha intervención y procesos logísticos no han podido llegar al arribar el contenedor en la nave. Causando esto que por descuidos de los agentes de carga no manifiesten a la línea naviera el roleo en la siguiente embarcación. Todo esto conlleva a que hace falta de instrucción a los exportadores de que responsabilidades puede asumir y de las cuales no.

En otras circunstancias indican que falta mayor comunicación entre aduanas y la BOE, ya que han ocurridos casos en los cuales los participantes hacen mención que han tenido que pasar doble inspección física de carga, por parte de un aforo físico y La BOE en una misma carga, influyendo esto toda una cadena logística que sobre todo genera costos en los cuales los participantes exportadores mencionan que dichas cargas se encuentran sobre costeadas.

Subcategoría 3: Envase y embalajes

Los participantes, asimismo hacen mención que respecto a los envases y embalajes dentro de la logística internacional ha influido en muchos aspectos en la exportación. Desde el no cumplir con los requisitos rigurosos en exigencias del mercado estadounidense, empezando por el etiquetado ya que dentro de unas de las leyes de la FDA indican que cualquier exportador debe cumplir con la Norma FDA 21 CFR ENSICO 101. En el cual comentan que hay exigencias sobre los parámetros por cumplir desde el tipo de letra Helvética, El tamaño de las letras, el idioma en inglés, las posiciones del diseño de la etiqueta, y las 2 partes principales de un etiquetado el Principal Display Panel and Information panel. En donde la primera fase se rigüe en toda la información nutricional del producto y la segunda fase una declaración jurada del exportador. Ya que en Perú no existe sobre exigencias como en mercados de destino.

En otras circunstancias también indican que es de suma importancia que los Pallets, sean tratadas en libre de plagas cumpliendo con la NORMA NIMF 15 que indican que este proceso de fumigación en los pallets o ser sometidas a hornos posterior a ello deben contar con un sello en la parte superior visible por parte del laboratorio acreditado por Senasa, ya que el pasar una inspección de Digesa hacen observaciones que exige que la mercancía a exportar cumplan con estos requisitos, recalcando que dicho proceso se puede realizar en un deposito aduanero o en las instalaciones del exportador, haciendo mención los participantes que es mejor que se realice previo antes de que la mercancía ingrese al almacén aduanero ya que realizar todo un proceso logístico de sacar los pallets de un contenedor y llevarlos a estos laboratorios genera tiempo y costos.

Por otra parte, hacen mención que las malas prácticas de una inspección de un funcionario de aduanas y la intervención de los estibadores en un aforo físico, vulnera todo el embalaje que conlleva para un exportador darles la presentación a sus mercancías, viéndose afectadas en su totalidad conllevando dar otra inversión en el embalaje solicitando una nueva paletización. Además, comentan que no solo sucede estos hechos en el puerto del Callao, sino en el transcurso de la exportación,

en el proceso de las líneas navieras o aéreas, por una mala consolidación, que consiste en la agrupación de distintas cargas a exportar por un agente de carga, hacen que ciertas mercancías se vean mezcladas con otras, que terminan dañando por completo y al momento de la desconsolidación, reflejándose en la presentación de la carga en el país de destino. De igual forma en una exportación aérea en pleno transcurso consolidan cargas con alimentos perecibles en los cuales a veces se han visto en la necesidad de solicitar malla para cada pallet que es un costo promedio de \$ 60 que sirve para las anti moscas y en otros casos se solicita esquineros, grapas y Zunchos.

Categoría 2: EXPORTACIÓN

Todos los resultados obtenidos en relación a la exportación, nos indican que este sector si bien es cierto es muy importante para el crecimiento económico del Perú, hasta la fecha siguen sucediendo inconvenientes en todo el proceso logístico debido a los requisitos exigentes del mercado exterior que demanda en tramites documentarios, y además la falta de capacitación a los exportadores en función de cuales son todos los procesos realizados en el terminal portuario del callao.

Subcategoría 1: Régimen de exportación

Todos los participantes comentan que dentro de cada régimen ya sea importación y exportación existe todo un proceso logístico que se da en función de las características de cómo se iniciara la operatividad, asimismo indican los participantes que dentro del régimen de exportación definitiva hay un proceso logístico que se da inicia con la apertura desde la fase preparatoria, fase de entrega de contenedor vacío, fase de numeración canal, fase de inspecciones y fase de embarque. En el cual comentan que hay 3 puntos muy cruciales que suceden con frecuencia, y es al momento de solicitar el contenedor vacío ya que indican que es muy importante que los almacenes aduaneros realicen una buena descripción del contenedor dentro del manifiesto, **EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT** que es el EIR en el cual nos comentan que realizan el estatus en el cual están entregando el contenedor. Siendo estos uno de los factores más frecuentes en el proceso de solicitar un contenedor vacío a un almacén ya sea (Imupesa, Villas Oquendo,

Contrans y entre otros) en los cuales no realizan una inspección correcta de cómo están entregando el contenedor al transportista que ha sido contratado por el exportador, debido a que en temporadas altas de exportaciones e importaciones no se dan abasto a poder garantizar un servicio de calidad, al momento de ingresar información del estado del contenedor no hacen un detalle específico, lo cual si un exportador no verifica bien estos documentos que es el EIR puede estar sujeto al momento de hacer la devolución del contenedor, a pagar dichas reparaciones que tal vez no estuvieron detalladas en el EIR., lo cual muchas veces suceden teniendo en cuenta que las manipulaciones que realizan los Stacker para movilizar dicho contenedor al transporte tienden hacer maniobras que dañan a los contenedores, en lo cual es de suma importancia que los exportadores soliciten dicho documento bien detallado.

Por otro lado, se presenta inconvenientes en la fase de numeración de canal, debido a que por criterios de los vistas de aduanas (funcionarios) por ser productos sensibles los súper foods, tienden a generar dudas razonable al valor unitario de la mercancía ya que se basan mucho en la tabla de indicadores de precios resaltando que hace falta la capacitación de estos operadores logísticos, ya que para dar respuestas al caso se presenta una tendencia a demorar, dilatando el tiempo y generando menor competitividad para los exportadores ya que gran parte de estas modalidades lo que mejor realizan los exportadores es garantizar dicha mercancía para poder obtener mayor facilidad en el levante autorizado, por ende indican que aduanas debería tener mayor control en asignar a sus personales de trabajo que cuenten con el soporte y criterio adecuado, debido a que siempre estos casos de duda razonable llegan hasta las instancias de los tribunales de aduanas donde el 95 % de los casos son ganados.

De la misma forma todas estas ocurrencias en la fase de embarque para el arribo en la nave, generan menor rentabilidad ya que hay mayor intervención logístico que asume el exportador, asimismo también comentan que es de suma urgencia que las autoridades competentes como la MTC, Promperu, La cámara de comercio de lima y aduanas hagan algo al respecto, ya que esto está afectando mucho al exportador el cual no tiene una competitividad con respecto a los competidores de

otros países.

Subcategoría 2: Producto

Los participantes hacen énfasis en este punto ya que indican que actualmente existe una demanda creciente en el mercado estadounidense, debido a que las intervenciones del mismo gobierno americano sobre influenciar el consumo de productos sanos y nutritivos a los norteamericanos ha generado un gran impacto positivo ya que nos indican que la mayor tasa de incidencia de obesidad, es en Estados Unidos, lo cual gracias a este trabajo que ha venido también realizando Promperu y la cámara de comercio de lima en ferias internacionales ha creado que gran parte de este mercado de Estados Unidos tenga miras comerciales al adquirir estos productos que cumplen con todos los requisitos de calidad, solo que hace mención que sus productos no llegan a tener la acogida que debería tener debido, a que la intervención de la logística internacional aplicado en Perú tienden a tener costos muy altos que no permiten brindarles una mayor competitividad, adicional a esto también las irregularidades y demoras que generan sobre costos logísticos fuera de lo previsto, indicando que muchas veces sus clientes ven más factible comprar productos de Chile, Bolivia y países vecinos.

Subcategoría 3: Tramitación documentaria

Los participantes comentan que para la exportación al mercado de estadounidense es de suma importancia contar con todos los trámites correspondientes para la exportación tanto como en lo nacional e internacional, partiendo desde el invoice, packing list, BI, Guía aérea, certificado de origen, Certificado FDA, Prior notice, El código ISF (IMPORTER SECURITY FILLING), certificado sanitario oficial de exportación, certificado de libre comercialización, certificado BPM y entre otros que tienden a demandar una cierta cantidad de requisitos que son muy costosos y a su vez complicados.

En lo cual hacen énfasis que ciertos documentos como el invoice y packing list tienen unas ciertas funciones a disponer ya que sirven para la formulación de la

DAM y entre otros procesos en el exterior. indicando que han tenido una serie de problemas debido a que si una información ha sido emitida ya sean en lo más mínimo de error. más que todo en los nombres de los consignatarios o detalles de la mercancía, son sometidos a multas costosas que muchas veces en la práctica les han sucedido, ya que también comentan como dato importante que con la factura y lista de empaque en el exterior el exportador debe exigir que con dichos documentos el importador genere en aduanas de estado unidos la obtención del código ISF conocido como el 10 + 2 que es el IMPORTER SECURITY FILLING que entro en vigencia el 26 de enero del año 2009 en lo cual comentan que se aplica a toda carga que quiera ingresar al mercado estadounidense, asimismo indicando que si dicho documento no es manifestado antes de las 24 horas del zarpe de la nave, caso contrario las multas que se generan, aun así sea por parte de la falta de responsabilidad del importador, dichas multas es trasladadas al exportador, es por ello que dentro de sus funciones del exportador es contar con toda la documentación correspondiente en el exterior como lo nacional.

Por ello también nos comentan que la emisión de un BL o Guía aérea en circunstancias de tener una mala información con respecto a bultos, peso, consignatario, consignante y numero de Invoice, al momento de pasar balanza en aduanas llegan a percatarse de estos errores, comentan que están sujetos a multas y asimismo aclaran que con este documento se emiten el PRIOR NOTICE que es una notificación previa a aduanas antes del arribo de la carga el cual debe acompañar a dicha documentación con el BL o Guia aérea el cual sirve para todo tipo de carga que sean de alimentos. Asi mismo dicho proceso documentario no se realice están sujetas a multas por parte del exportador.

Por otro lado, también otros los documentos mencionados por los exportadores y agentes de aduanas es el Certificado FDA ya que indican que si bien no tiene un costo implica un proceso documentario muy riguroso el cual demuestra que tu producto es apto para el consumo. Dentro de los requisitos que se realizan son los procesos de contar con certificado BPM que son Buenas practicas manufactureras y HACCP que es El Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control que son emitidas por autoridades competentes en Perú ya se por Digesa o INACAL,

asimismo también no contar con dichos documentos originan que gran parte de tus mercancías queden a disposición de la FDA ya que bien puedan destruirla a criterio de la FDA o reembarcarlas con multas que si no son pagadas no tiene acceso de ingreso al país de Estados Unidos. Es por ello que recalcan que exportar a dicho mercado exigen muchos requisitos que deben ser cumplidos al más mínimo detalle.

Con respecto a los certificados sanitario oficial de exportación demandan también muchos requisitos que nos comentan los participantes, ya que si bien es cierto este documento puede ser procesado por el VUCE de manera electrónica, también implica tener los documentos correspondientes para dicho trámite como el contar con certificado de libre comercialización, certificado de análisis químico y microbiológico por un laboratorio acreditado por INACAL, Certificado BPM que acredita que dicho planta o laboratorio también este acreditado y que dicho lote de exportación haiga pasado inspección sanitaria, cumpliendo con todos estos procesos se puede recién solicitar a través de la ventanilla vuce, el certificado de Digesa que solo se emite para cada lote de exportación

Asimismo, también hacen mención al certificado de origen y su importancia para la exportación, ya que indican que si dicho documento fue emitido con errores, donde especifican la factura comercial y el valor de la mercancía, siendo esto uno de los errores más frecuentes, el cual puede originar inconvenientes para el importador, así como en Perú los exportadores se acogen a un tratado de libre comercio Perú - Estados Unidos, para los importadores les sirve también el poder ser exonerados de algún impuesto, el solicitar un certificado de origen o rectificar no es complicado, ya que lo difícil es el costo que se pueda incurrir en el país destino como los costos de almacenamiento debido a que dicho documento debe ser emitido por el importador de manera original y los días que puedan demorar hacer un envío vía Courier demora días.

DISCUSION

Luego de obtener toda la información recolectada por los participantes, mediante el instrumento de la entrevista aplicada, este capítulo hará referencias de analizar los

puntos de vista mediante la discusión, realizado en un solo segmento a las empresas exportadores de súper foods y operadores logísticos que conocen del tema.

Categoría 1: Logística internacional

En mención a esta categoría los participantes manifiestan las mismas opiniones en relación de que la logística internacional, en el Perú se ha posicionado con muchas dificultades y encarecimiento en toda la cadena logística debido a la falta de control y apoyo de las autoridades competentes

Subcategoría 1: Medios de transporte

Todas las informaciones recibidas por los participantes indican que en función coinciden que los medios de transportes tanto como el aéreo, marítimo y terrestre se viene originando una serie de problemas que dificultan a los exportadores ya que no les permite tener una claridad y transparencia en la operatividad que se generan en los medios mencionados debido a que existen, en el aéreo un prorrateo aleatorio a favor de las líneas aéreas cobrando por un peso que no es, ocurrencias logísticas, transbordos, Recargos por costos de combustible y seguro, falta de transparencia logística y de una plataforma que indique que costos implican y cuáles no. En el marítimo comentan que hay mayor intervención de costos, mayor inseguridad portuaria, menor eficiencia y competitividad para el exportador, mayor manipulación de carga, falta de trazabilidad logística, Y en el terrestre comentan en función que no tienden a esperar mucho para el ingreso a un almacén. Cobrando el concepto de flete falso.

Hacemos mención a este artículo en el cual confirma lo mencionado por los participantes, donde según Antún y Alarcón, (2015) en un estudio realizado a los terminales de carga aérea hacen mención que la asociación de exportadores indica que se busca, obtener una transparencia logística con conceptos muy claros y los costos, en función de sincerar los costos de los procesos requeridos que se está cobrando. Esto denota la necesidad de generar un proyecto de ley sobre la

trazabilidad logística aérea (p.49).

Subcategoría 2: Operadores Logísticos

Por otra parte, todos los participantes coinciden que, si bien los operadores logísticos son importantes dentro de la logística internacional, no han venido desempeñando una función que garantice una buena logística ya que la intervención de los funcionarios (vistas de aduanas) La brigada de operaciones especiales BOE, realizan malas practica en funciones de sus fiscalizaciones ya que maltratan las mercancías, asimismo originan mayor manipulación de la carga por otra parte sumándose a esto costos adicionales, Falta de criterio y rapidez para dar respuestas ante las duda razonable y boletín químico, Los almacenes aduaneros no prestan atención a los exportadores Mypes por considerarlos empresas pequeñas y su capacidad de generar volúmenes de exportación poniéndoles límites de barreras de negociación, en otras circunstancias también respecto a los agentes de aduanas y de carga que no han tenido un mayor control de su desempeño en el ámbito del comercio exterior ya que muchas veces por malas gestiones de ellos se generan Falsos fletes, cobran costos que a veces los exportadores no saben si realmente se llegan a realizar debido a que no tiene acceso a los terminales portuarios o aeroportuarios.

Subcategoría 3: Envases y Embalajes

De acuerdo a los participantes indican que los envases y embalajes tienen una función muy importante dentro de la logística, sin embargo, han venido originando para los exportadores una serie de costos adicionales fuera de lo previsto en sus cotizaciones y en otras circunstancias reembarques de sus mercancías por incumpliendo de ciertas normas y certificaciones que se necesitan para la exportación de sus productos.

Partiendo desde el punto de que el etiquetado de un producto debe cumplir con las leyes regulatorias de la NORMA FDA 21 CFR 101 en el cual indican cuales son todas las características que debe llevar una etiqueta, asimismo también comentan sobre la NORMA NIMF 15 que es respecto a los pallets, elaborado este concepto por la convención internacional de protección fitosanitaria el cual acredita el

tratamiento de libres plagas, además comentan que los operadores logísticos realizan malas prácticas en fiscalizaciones y manipulación de carga en el que muchas veces adicionan gastos de paletizar nuevamente toda la mercancía, de igual forma de los embalajes adicionales que tienen que implementar en una exportación aéreo y marítimo por una mala consolidación de las cargas y entre otras. Lo cual todo esto conlleva a que genere sobrecostos logísticos en efectos de las malas operaciones que se realizan en el puerto del Callao implicando a todos los operadores logísticos.

Según Adex, (2009). Menciona que solicita a Sunat que, debido a muchas denuncias por los exportadores, indicaban que las inspecciones realizadas por parte de la Brigada de operaciones especiales maltrataban todas sus cargas interrumpiendo el desarrollo comercial de presentar un buen producto al mercado exterior, ya que hacían mención que para ellos contactar nuevos clientes se veían afectados a descontentos por la manera de como llegaban a destino.

Categoría 2: Exportación

En relación a la categoría de exportación los participantes detallan cuales son todos los inconvenientes que afectan a la exportación, debido a falta de desconocimiento en tramites documentarios, en los procesos de una exportación definitiva y en la comercialización de sus productos.

Subcategoría 1: Régimen de exportación definitiva

Según los criterios y experiencias de los entrevistados comentan que dentro del régimen de exportación definitiva existe una serie de irregularidades que, si no son analizadas y lleven un control de los exportadores, se originan gastos que afectan su rentabilidad como empresas, ya que uno de los puntos que más resaltan es de solicitar un contenedor vacío. Ya que siempre ocurren problemas con las descripciones de los EIR (EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT) debido que indican que por falta de compromiso de los almacenes no realizan bien sus especificaciones del contenedor, debido a que esto es

de responsabilidad del exportador y transportista, pero que al final cuando la carga ingresa a un almacén hacen recargos por algunos daños que muchas veces ellos mismos no cometen. Asimismo, también hacen referencias a la tabla de indicadores de precios que manejan, cuando suceden dudas razonables en la asignación de un canal rojo, en otro punto debido a los costos adicionales en la fase de embarque, llegan al punto de que dichas mercancías no les genera ganancias rentables.

Subcategoría 2: Producto

De acuerdo a lo señalado por todos los participantes, indican que los súper foods que representan al sector no tradicional tiene una demanda creciente que es muy positiva debido a que el mismo gobierno en Estados Unidos esta fomentado el consumo de productos nutritivos para su salud de sus habitantes y por el trabajo que realizan Promperu y Mincetur en promocionar los beneficios de estos productos en ferias internacionales, a generado la visibilidad comercial de los importadores y exportadores, obteniendo ordenes de pedidos de sus productos en menor y mayor cantidad, sin embargo, comentan que muchas de estos productos por recargos de fletes altos en temporadas por sobrecostos logísticos, por no cumplir con fechas pactadas debido a la complejidad de los tramites documentarios, la falta de competitividad en precios y sobre todo las malas manipulaciones de cargas e inseguridades portuarias. A conllevado que sus mercancías no tengan el crecimiento optimo estimado.

Según Adex, (2019) indican que los sobrecostos logísticos en Perú tienden a tener una barrera más grande y complicada a comparación de los aranceles que nos puedan aplicar el país destino, indicando que es importante plantear soluciones ya que esto no permite tener competitividad en el mercado exterior.

Subcategoría 3: Tramitación documentaria

En conjuntos todos los participantes, indican que si un exportador no cuenta con todos los tramites documentarios ya sea nacionales e internacionales, están afectos a tener sobre costos logísticos ya que en el ámbito del comercio exterior se rigen en base a leyes que aplican sanciones para el emisor de dicha infracción es por

ello que manifiestan los participantes que toda documentación debe ser analizada y emitida en su momento adecuado, ya que en base a sus experiencias les han sucedido una serie de circunstancias en las cuales han asumido costos adicionales por la emisión ya sea de una Factura comercial para la DAM y Prior Notice, un certificado de origen. Conocimiento de embarque y La guía aérea. Que va en conjunto con un código ISF que lo genera el importador en aduanas de Estados Unidos, La rigurosidad de obtener un certificado de Digesa, el cumplimiento para la obtención del certificado FDA, todo esto conlleva a que una exportación pueda obtener la salida e ingreso con facilidad al país de Estados Unidos.

V. CONCLUSIONES

Se valida el supuesto principal “Las malas prácticas en la logística Internacional han generado sobrecostos logísticos restando rentabilidad en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018 “. Ya que según a los resultados obtenidos por los participantes, indican que en el Perú hasta el día de hoy los precios o tarifas que cobran todos los operadores logísticos involucrados, son muy costosos ya que adicional a ellos los procesos no planificados por falta de abastecimiento y control por parte de aduanas, traspasan cualquier operación mal hecha a los exportadores Mypes ya que debido a su acceso a la trazabilidad logística hacen que ellos mismo no sepan si realmente dichas operaciones se llegaron a concretar.

Se valida el supuesto específico 1, “Los medios de transportes han generado una influencia desfavorable representada en los precios de la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018” Esto debido a que, según a las entrevistas realizadas a todos los participantes, indicaron que unos de los tantos factores que influyen en los distintos medios de transportes como el Terrestre, marítimo y aéreo es que hace falta de una mayor transparencia logística, establecer precios fijos, menor ocurrencias logísticas, implementar leyes en el cual

indiquen a los exportadores cuales son los conceptos que se deben cobrar y cuáles no, menor inseguridad portuaria y la falta de una plataforma logística, ya que hasta la fecha todo esto ha conllevado a que los precios del valor unitario de sus productos no tengan mucha competitividad frente a las demás empresas de otros países

Se valida el Supuesto específico 2, “El bajo nivel de trazabilidad y eficiencia que ha influido los operadores logísticos ha generado sobrecostos logísticos en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018” en los cuales los participantes en función a sus resultados se concluye, que el ámbito del comercio exterior es muy importante que establezcan parámetros que regulen y controlen para todos aquellos intermediarios operadores logísticos que operan en el Perú, ya que los almacenes aduaneros, agentes de aduanas y de carga, funcionarios de aduanas, estibadores, líneas navieras o aéreas, Boe, aduanas y entre otros. tengan mayor concientización con los exportadores debido a que su eficiencia y transparencia logística no está cumpliendo con el objetivo una logística eficaz, encareciendo de lo contrario los precios con mayor manipulación en las mercancías.

Se valida el Supuesto específico 3: “Las malas manipulaciones y falta de capacitación en los envases y embalajes han generado costos adicionales en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de Villa el Salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018” según a las entrevistas aplicadas a los participantes, se llega a concluir que las malas prácticas generadas en los envases y embalajes, por toda la cadena logística termina dañando las paletizaciones realizadas por los exportadores, llevando esto a implementar costos adicionales, asimismo también la falta de desconocimiento en los etiquetados y normas establecidos por el mercado de Estados Unidos han influido generando pérdidas en muchas exportaciones, ya que el país de estadounidense se rige mucho a sus normas y leyes en función de cómo se debe estructurar un etiquetado.

VI. RECOMENDACIONES

Se recomienda que el ministerio de transportes y comunicaciones (MTC), la sunat, promperu, CCL, Adex y Mincetur implementen leyes o normativas a corto plazo que regulen a los medios de transporte aéreo y marítimo, en los cuales capaciten a los exportadores especificando las responsabilidades hasta qué punto un exportador puede asumir costos logísticos y que procesos o conceptos se deben cobrar en una exportación, y que estandaricen precios fijos que no estén sujetos a variar y de qué manera estas empresas pueden hacer valer sus derechos, adicionalmente también se hace énfasis que las empresas exportadoras se relacionen mucho con la ley general de aduanas en los cuales tienen acceso al portal web del sistema Sintad donde pueden realizar su consultas, a que infracciones pueden estar sujetas y a cuáles no.

Se recomienda poder implementar una plataforma web oficial para los exportadores en el cual detallen todos los procesos que se puedan originar en una exportación de manera dinámica, asimismo también los terminales portuarios del callao, permitir poder brindarles acceso a las empresas exportadoras para que puedan conocer toda la parte operativa en la logística internacional que se realizan, ya que gran parte conocen de manera teórica, asimismo también los exportadores poder hacer uso de las plataforma web, callao Online en el cual detallan los precios estandarizados fijos de las líneas navieras, ya que dichos costos no deberían tener recargos por los agentes de aduanas y Forwarder.

Se recomienda También de la misma manera a los exportadores que respecto a los inconvenientes en los envases y embalajes, respecto a las normas internacionales que regulan el proceso de cómo son las maneras correctas de un etiquetado y paletización, contraten a especialistas enfocados en estos temas puntuales como requerimientos técnicos de etiquetados, ya que si bien cierto puede ser una inversión, a largo plazo esto conllevaría a poder evitar costos muy altos como sanciones y reembarques de mercancías por no cumplir con las exigencias del país estadounidense ya que según el comunicado de la FDA tienen solo hasta el 1 de enero de 2021 poder regularizar y adaptarse a los nuevos cumplimientos en

el etiquetado. Asimismo, También a las empresas exportadoras asistir a los miércoles de exportador y charlas informativas. Adicional a ello establecer un protocolo de inspección por parte de los funcionarios de aduanas y BOE. Con el fin de no maltratar las mercancías. Y hacer uso de la plataforma web de senasa en donde existe una ventanilla – servicio online en el cual pueden colocar los datos de sus productos, el mercado destino, y encontrar en función a ello todos los requisitos para la exportación de un producto en el cual indican la manera correcta de un etiquetado y embalaje.

Posterior a las validaciones de los supuestos, en función a los resultados obtenidos por los entrevistados como empresas exportadoras, agente de aduanas y de carga, recomendamos que es de suma importancia dar énfasis a brindar soluciones por parte de las autoridades competentes como la MTC, Promperú, Mincetur y la Cámara de Comercio de Lima, ver temas puntuales donde puedan realmente diseñar planes que reduzcan los sobre costos logísticos a corto plazo ya que durante los años han venido realizando planes pilotos que hasta la fecha no han tenido resultados positivos, como los problemas ocurridos en la cadena logística internacional que siguen encareciendo los procesos del tratamiento de las mercancías para su exportación.

Por último, se recomienda que las empresas exportadoras Mypes formen asociaciones o alianzas estratégicas con otras empresas exportadoras, con el fin de poder tener mayor poder de negociación con los almacenes aduaneros, agentes de aduanas, Terminales portuarios y aeroportuarios y agentes de carga. Llegando a un acuerdo poder tener privilegios de tarifas flat estandarizadas, a un precio estable que agrupe cualquier gasto incurrido.

REFERENCIAS

- Diario, Gestión. (13 de junio del 2017). Mincetur: Sobrecostos logísticos bordean hasta el 50% del costo de producción. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/mincetur-sobrecostos-logisticos-bordean-50-costo-produccion-137199-noticia/?ref=gest>
- Diario, Correo. (07 de junio del 2018). ADEX: Trabas logísticas encarecen las exportaciones. Recuperado de <https://diariocorreo.pe/economia/adex-trabas-logisticas-encarecen-las-exportaciones-823398/?ref=dcr>
- Bossio, M., Cotillo, E. y Delgado, M. (2017). Optimización de costos de la logística internacional de exportación de productos peruanos como elemento de mejora en la gestión empresarial. caso: exportación de botellas con bebida de maca peruana, por el grupo algana (Tesis de Título). Recuperado de http://repositorio.ucss.edu.pe/bitstream/handle/UCSS/517/Bossio_Cotillo_Delgado_tesis_maestria_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Herrera, R. (2016). Los costos de exportación y su influencia en la rentabilidad de la empresa agrícola el esparrago S.A.C. en la ciudad de Trujillo, año 2014 (Tesis de título). Recuperado de file:///C:/Users/TOSHIBA/Downloads/herrerasilva_raquel.pdf
- Coaguila, G. (2018). mejoramiento de la logística en una empresa agroindustrial: caso danper (Tesis de título). Recuperado de <http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/6455/ADcomogm.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Garcia, L. y Quevedo, A. (2016). impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada (Tesis de título). Recuperado de http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/2333/1/quevedo_garcia.pdf

- Yersin, C. (2018). influencia de la logística portuaria del callao en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 – 2017 (Tesis de Título). Recuperado de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/32192/Correa_BYD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rivera, K. y Solórzano, k. (2017). análisis de los operadores logísticos y su influencia en la cadena de suministros de las empresas exportadoras de banano en Guayaquil (Tesis de título). Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17470/1/An%C3%A1lisis%20de%20los%20Operadores%20Log%C3%ADsticos%20y%20su%20influencia%20en%20la%20cadena%20de%20suministros%20de%20las%20empresas.pdf>
- Orangel, R. (2016). estrategias para la optimización de la gestión portuaria en puerto cabello (Tesis de título). Recuperado de http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-1056_RomeroO.pdf
- Vega, J. (2017). metodología basada en costos logísticos para determinar el hinterland: caso Sudamérica (Tesis de Título). Recuperado de https://repositorio.uc.cl/bitstream/handle/11534/21381/Vega_Javier.pdf?sequence=1
- Cárdenas, E. (2016). Metodología para establecer los costos logísticos de transferencia de carga para el comercio exterior en puertos colombianos – estudio de caso corredor Puerto Cartagena – Bogotá (Tesis de Título). Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/53912/1/91015458.2016.pdf>
- Takele, T. (2017). The Importance of National Trade Logistics Performance on Export in African Countries (title thesis). recovered from https://himolde.brage.unit.no/himolde-xmlui/bitstream/handle/11250/2465751/master_takele.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Maubert, C. (2013). *Comercio internacional aspectos operativos, administrativos y financieros*. (2da ed.). México: Trillas.

Castellanos, R. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Colombia: Ecoe Ediciones

Garmendia, C. (junio, 2017). análisis de los costos marítimos y portuarios. *Revista mincetur*.

Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/informes-publicaciones/21945-costos-logisticos-analisis-de-los-costos-maritimos-y-portuarios-en-el-peru>

López, M. (2017). *La presunción de no responsabilidad, una garantía del agente aduanal*

Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4662/5.pdf>

Pierre, D. (2016). *Logística internacional. Administración de operaciones de comercio*

Internacional. México: Cengage Learning editores

Passuni, C. y Garcia, C. (2018). *Exportación de productos editoriales noviembre de 2018*. Recuperado de: http://infolibros.cpl.org.pe/wp-content/uploads/2018/12/manual_11-12-18.pdf

Osterling, O. (2015). *Experiencia de comercio exterior*. Lima: Universidad de Lima

Banco mundial (2017). *“Costos Portuarios y Marítimos en el Perú”*. Perú: UPC

Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf

Huesca, C. (2012). *Comercio internacional*. Recuperado de http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Comercio_internacional.pdf

Cecilia, S. (diciembre, 2018). *Super Foods Perú*. Revista Promperu. Recuperado de https://issuu.com/promperu/docs/catalogo_superfoods_espa_ol_1

Mincetur. (2014). Comercio exterior Texto educativo. Recuperado de: https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Pecex/herramientas/MinceturLibro2014.pdf

Mincetur. (2014). Comercio exterior Texto educativo. Recuperado de: https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Pecex/herramientas/MinceturLibro2014.pdf

Velarde, M. (setiembre, 2013). Guía de envases y embalajes. Revista Mincetur. Recuperado de <file:///C:/Users/TOSHIBA/Downloads/Gu%C3%ADa%20Envase%20y%20Embalaje.pdf>

Promperu, (2015). *Guía de Requisitos de acceso de alimento a los Estados Unidos*. Recuperado de: <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/1025163015radB52B3.pdf>

Siicex (2016). *Manual de documento de exportación*. Recuperado de: <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/770566482rad79695.pdf>

Maubert, C. (2013). *Comercio internacional aspectos operativos, administrativos y financieros*. (2da ed.). México: Trillas.

Cabello, M. y Cabello, J. (2014). *Las aduanas y el comercio internacional*. (4Ta ed.). Madrid: Esic

Mincetur. (2014). Comercio exterior Texto educativo. Recuperado de: https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Pecex/herramientas/MinceturLibro2014.pdf

Promperu. (2010). *Guía de Requisitos Sanitarios y Fitosanitarios para exportar alimentos a los Estados Unidos*. Recuperado de: http://www.siicex.gob.pe/siicex/resources/calidad/req_usa.pdf

Navarro, E., y García, E. (2017). Fundamentos de la investigación y la innovación educativa. Recuperado de: https://www.unir.net/wpcontent/uploads/2017/04/Investigacion_innovacion.pdf

Armelia, C., y Naranjo, M. (2019). investigación cualitativa epistemología, métodos cualitativos, ejemplos prácticos, entrevistas en profundidad. Recuperado de: [file:///C:/Users/EXPRESS/Downloads/LIBRO%20DE%20INVESTIGACION%20CUALITATIVA%20DIGITAL-compressed%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/EXPRESS/Downloads/LIBRO%20DE%20INVESTIGACION%20CUALITATIVA%20DIGITAL-compressed%20(1).pdf)

Antún, J., y Alarcón, R. (2015). Estudios de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembros de la unión de naciones de Suramérica (UNASUR). Recuperado de: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Antun_Alarcon_Estudio_sdeCasoTerminalesde_CargaAerea_final.pdf

Adex, (2009). Adex pide a Sunat que inspección aduanera no maltrate carga exportable. Recuperado de: <https://larepublica.pe/economia/407670-adex-pide-a-sunat-que-inspeccion-aduanera-no-maltrate-carga-exportable/>

Adex, (2019). “Los sobrecostos logísticos son una barrera más grande que los aranceles que nos aplican algunos países”. Recuperado de: <https://gs1pe.org/innovasupplychain/noticias/adex-los-sobrecostos-logisticos-son-una-barrera-mas-grande-que-los>

Hernández., S. Fernández., C. y Baptista, M. (2014). Metodología de la investigación. Recuperado de : <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Gomes, s. (2012). Metodología de investigación. Recuperado de: [http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/Axiologicas/Metodologia de la investigacion.pdf](http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/Axiologicas/Metodologia_de_la_investigacion.pdf)

ANEXO 1: MATRIZ APRIORÍSTICA

	CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	SITUACIÓN PROBLEMÁTICA	PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PREGUNTAS	PARTICIPANTES				
								SUJETO1	SUJETO2	SUJETO3	SUJETO4	SUJETOS
CATEGORÍA 1	LOGÍSTICA INTERNACIONAL	MEDIOS DE TRANSPORTE	En el peru, La logística internacional ha conllevado a muchas Mypes empresas exportadoras no cumplir con sus objetivos de expansión y rentabilidad en el mercado exterior , debido a los altos costos logísticos que conlleva la parte operativa en aduana, ya que la falta de trazabilidad, eficiencia, rapidez y respaldo generan demoras y costos que asumen los exportadores	¿Como influye la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de villa el salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018?	Analizar la influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de villa el salvador al mercado de EE.UU. En el periodo del 2018	Determinar la influencia de los medios de transportes en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de villa el salvador al mercado de EE. UU, en el periodo 2018	1 ¿Opina usted que los cálculos de flete de una línea aérea en función a una exportación en volumen son demasiados caros?					
		2 ¿Considera usted que dentro de las responsabilidades de un incoterms CIP aéreo , Si se genera un transbordo, son costos que asume el exportador ?										
		3 ¿Qué tanto nivel de rentabilidad y eficiencia en tiempo, genera exportar vía marítimo ?										
		4 ¿En algunas oportunidades se ha visto en la necesidad de cambiar el medio de transporte en sus exportaciones ya se dé vía aérea a marítima?										
		5 ¿En que medio de transporte considera usted que es mas complejo de exportar?										
	OPERADORES LOGÍSTICOS	6 ¿Cómo exportador le ha tocado pasar aforo físico y Boe en una misma carga y de qué manera influyo dentro de lo programado en sus costos ?										
		7 ¿El Solicitar aduanas boletín químico para sus exportaciones han generado, una dilatación en tiempo y costo ?										
		8 ¿Los almacenes aduaneros les han generado alguna facilitación de negociación en tarifas para los exportadores ?										
		9 ¿La trazabilidad que se genera dentro de los almacenes aduaneros es transparente ?										
		10 ¿Ha tenido algún caso de una mala comunicación entre el agente de carga y la línea naviera que le ha tocado asumir el concepto de falso flete ?										
ENVASE Y EMBALAJE	11 ¿ Los gastos cobrados por parte de un agente de aduana les han sido justificables ?											
	12 ¿ Dentro de los requisitos del etiquetado de sus productos considera usted que hay un proceso riguroso por cumplir respecto al mercado estadounidense ?											
	13 ¿Considera usted que el proceso de desinfección de la palets deben cumplir con las normas internacionales que exige el mercado estadounidense?											
	14 ¿El costo que conlleva darle la presentación a un producto respecto al envase y embalaje se ven afectados en el proceso de pasar un aforo físico (canal rojo) por parte de aduanas											
	15 ¿Es de suma importancia contar con un buen embalaje debido a los procesos de manipulación que tienen las mercancías en el transcurso de exportación ?											
	16 ¿Se ha visto en la necesidad de implementar algun embalaje adicional en el transcurso de la exportación ?											
	17 ¿Dentro de la solicitud de contenedor vacío es importante tener en cuenta el estado que se encuentra el contenedor?											
	18 ¿En la fase de la declaración de la DAM, en algunas oportunidades han tenido duda razonable respecto al valor del producto a exportar?											
	19 ¿Le ha sucedido casos en el que sus mercancías al exportar no le hayan generado una rentabilidad esperada?											
	CATEGORÍA 2	EXPORTACION	REGIMEN DE EXPORTACION DEFINITIVA	En el peru, La logística internacional ha conllevado a muchas Mypes empresas exportadoras no cumplir con sus objetivos de expansión y rentabilidad en el mercado exterior , debido a los altos costos logísticos que conlleva la parte operativa en aduana, ya que la falta de trazabilidad, eficiencia, rapidez y respaldo generan demoras y costos que asumen los exportadores	¿Como influye la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de villa el salvador al mercado de EE. UU, en el periodo del 2018?	Analizar la influencia de la logística internacional en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de villa el salvador al mercado de EE.UU. En el periodo del 2018	Describir la influencia que tiene los envases y embalajes en la exportación de los súper foods en las empresas Mypes agroindustriales de villa el salvador al mercado de EE.UU, en el periodo del 2018	20 ¿La demanda de los super foods por parte del mercado estadounidense es ascendente?				
PRODUCTO			21 ¿Durante el proceso de exportación de sus productos tienen asumir sobrecostos logísticos no planificados ?									
TRAMITACION DOCUMENTARIA			22 ¿Considera usted que la emisión de BL y Guia aerea en circunstancias de una mala informacion en la descripción respecto a bultos, peso, factura y consiguatario ocasiona un costo adicional ?									
23 ¿Qué tanto puede influir el no contar con un certificado FDA para la exportación a Estados Unidos?												
24 ¿El programar un certificado sanitario oficial de exportación, puede generar tiempo ?												
25 ¿ Que tan importante es contar con Factura comercial, packing list, ?												
26 ¿ De que manera puede influir el tener un certifiad de origen mal emitido ?												

ANEXO 2: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: LOGISTICA INTERNACIONAL

Nº	CATEGORÍA / 1	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	SUBCATEGORÍA 1: MEDIOS DE TRANSPORTE							
	1 ¿Opina usted que los cálculos de flete de una línea aérea en función a una exportación en volumen son demasiados caros?	X		X		X		
	2 ¿Considera usted que dentro de las responsabilidades de un incoterms CIP aéreo, Si se da un transbordo, son costos que asume el exportador?	X		X		X		
	3 ¿Qué tanto nivel de rentabilidad y eficiencia en tiempo, genera exportar vía marítimo?	X		X		X		
	4 ¿En algunas oportunidades se ha visto en la necesidad de cambiar el medio de transporte en sus exportaciones ya se dé vía aérea a marítima?	X		X		X		
	5 ¿En qué medio de transporte considera usted que es más complejo de exportar?	X		X		X		
2	SUBCATEGORÍA 2: OPERADORES LOGÍSTICOS							
	6 ¿Cómo exportador le ha tocado pasar aforo físico y Boe en una misma carga y de qué manera influyo dentro de lo programado en sus costos?	X		X		X		
	7 ¿El Solicitar aduanas boletín químico para sus exportaciones han generado, una dilatación en tiempo y costo?	X		X		X		
	8 ¿Los almacenes aduaneros les han generado alguna facilitación de negociación en tarifas para los exportadores?	X		X		X		
	9 ¿La trazabilidad que se genera dentro de los almacenes aduaneros es transparente?	X		X		X		
	10 ¿Ha tenido algún caso de una mala comunicación entre el agente de carga y la línea naviera que le ha tocado asumir el concepto de falso flete?	X		X		X		
	11 ¿Los gastos cobrados por parte de un agente de aduana les han sido justificables?	X		X		X		

3	SUBCATEGORÍA 3: ENVASE Y EMBALAJE	Si	No	Si	No	Si	No	
	12 ¿ Dentro de los requisitos del etiquetado de sus productos considera usted que hay un proceso riguroso por cumplir respecto al mercado estadounidense ?	X		X		X		
	13 ¿Considera usted que el proceso de los desinfección de la pallets deben cumplir con las normas internacionales que exige el mercado estadounidense?	X		X		X		
	14 ¿El costo que conlleva darle la presentación a un producto respecto al envase y embalaje se ven afectados en el proceso de pasar un aforo físico (canal rojo) por parte de aduanas ?	X		X		X		
	15 ¿Es de suma importancia contar con un buen embalaje debido a los procesos de manipulación que tienen las mercancías en el transcurso de exportación ?	X		X		X		
	16 ¿Se ha visto en la necesidad de implementar algún embalaje adicional en el transcurso de la exportación ?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador:....Mg. Macha Huamán Roberto.....

DNI:....07500952.....

Especialidad del validador:.....Comercio Internacional y Aduanas.....

Lima...11.....de...mayo.....del 2020

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: EXPORTACIÓN

Nº	CATEGORÍA / 2	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	SUBCATEGORÍAS 1: REGIMEN DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA							
	17 ¿Dentro de la solicitud de contenedor vacío es importante tener en cuenta el estado que se encuentra el contenedor?	X		X		X		
	18 ¿En la fase de la declaración de la DAM ,en algunas oportunidades han tenido duda razonable respecto al valor del producto a exportar?	X		X		X		
	19 ¿Le ha sucedido casos en el que sus mercancías al exportar no le hayan generado una rentabilidad esperada?	X		X		X		
2	SUNCATEGORÍA 2: PRODUCTO							
	20 ¿La demanda de los súper foods por parte del mercado estadounidense es ascendente?	X		X		X		
	21 ¿Durante el proceso de exportación de sus productos tienden asumir sobrecostos logísticos no planificados ?	X		X		X		
3	SUBCATEGORÍA 3: TRÁMITES DE DOCUMENTARIOS							
	22 ¿Considera usted que la emisión de BL y Guía aérea en circunstancias de una mala información en la descripción respecto a bultos, peso, factura y consignatario ocasiona un costo adicional ?	X		X		X		
	23 ¿Qué tanto puede influir el no contar con un certificado FDA para la exportación a Estados Unidos?	X		X		X		
	24 ¿El programar un certificado sanitario oficial de exportación, puede generar mayor tiempo ?	X		X		X		
	25 ¿ Qué tan importante es contar con Factura comercial, Packing list, ?	X		X		X		
	26 ¿ De qué manera puede influir el tener un certificado de origen mal emitido ?	X		X		X		

Elaboración: Propia

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador:....**Mg. Macha Huamán Roberto**..... **DNI:....07500952**.....

Especialidad del validador:.....**Comercio Internacional y Aduanas**.....

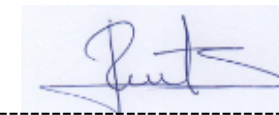
Lima...11.....de...**mayo**.....del 2020

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: LOGISTICA INTERNACIONAL

Nº	CATEGORÍA / 1	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	SUBCATEGORÍA 1: MEDIOS DE TRANSPORTE							
	1 ¿Opina usted que los cálculos de flete de una línea aérea en función a una exportación en volumen son demasiados caros?	X		X		X		
	¿Considera usted que dentro de las responsabilidades de un incoterm CIP, Si se genera un transbordo, son costos que asume el exportador ?	X		X		X		
	3 ¿Qué tanto nivel de rentabilidad y eficiencia en tiempo, genera exportar vía marítimo ?	X		X		X		

	4 ¿En algunas oportunidades se ha visto en la necesidad de cambiar el medio de transporte en sus exportaciones ya se dé vía aérea a marítima?	X		X		X		
	5 ¿En qué medio de transporte considera usted que es más complejo de exportar?	X		X		X		
2	SUBCATEGORÍA 2: OPERADORES LOGÍSTICOS	Si	No	Si	No	Si	No	
	6 ¿Cómo exportador le ha tocado pasar aforo físico y Boe en una misma carga y de qué manera influyo dentro de lo programado en sus costos ?	X		X		X		
	7 ¿El Solicitar aduanas boletín químico para sus exportaciones han generado, una dilatación en tiempo y costo ?	X		X		X		
	8 ¿Los almacenes aduaneros les han generado alguna facilitación de negociación en tarifas para los exportadores ?	X		X		X		
	9 ¿La trazabilidad que se genera dentro de los almacenes aduaneros es transparente ?	X		X		X		
	10 ¿Ha tenido algún caso de una mala comunicación entre el agente de carga y la línea naviera que le ha tocado asumir el concepto de falso flete ?	X		X		X		
	11 ¿ Los gastos cobrados por parte de un agente de aduana les han sido justificables ?	X		X		X		
3	SUBCATEGORÍA 3: ENVASE Y EMBALAJE	Si	No	Si	No	Si	No	
	12 ¿ Dentro de los requisitos del etiquetado de sus productos considera usted que hay un proceso riguroso por cumplir respecto al mercado estadounidense ?	X		X		X		
	13 ¿Considera usted que el proceso de los desinfección de la pallets deben cumplir con las normas internacionales que exige el mercado estadounidense?	X		X		X		

14 ¿El costo que conlleva darle la presentación a un producto respecto al envase y embalaje se ven afectados en el proceso de pasar un aforo físico (canal rojo) por parte de aduanas ?	X		X		X		
15 ¿Es de suma importancia contar con un buen embalaje debido a los procesos de manipulación que tienen las mercancías en el transcurso de exportación ?	X		X		X		
16¿Se ha visto en la necesidad de implementar algún embalaje adicional en el transcurso de la exportación ?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador: Doris Rosario Yaya Castañeda **DNI:** 42501813

Especialidad del validador: **Magister en Supply Chain Management y Licenciada en Negocios Internacionales**

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

³**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lima 11 de mayo del 2020



Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: EXPORTACIÓN

Nº	CATEGORÍA / 2	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	SUBCATEGORÍAS 1: REGIMEN DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA							
	17 ¿Dentro de la solicitud de contenedor vacío es importante tener en cuenta el estado que se encuentra el contenedor?	X		X		X		
	18 ¿En la fase de la declaración de la DAM ,en algunas oportunidades han tenido duda razonable respecto al valor del producto a exportar?	X		X		X		
	19 ¿Le ha sucedido casos en el que sus mercancías al exportar no le hayan generado una rentabilidad esperada?	X		X		X		
2	SUNCATEGORÍA 2: PRODUCTO							
	20 ¿La demanda de los súper foods por parte del mercado estadounidense es ascendente?	X		X		X		
	21 ¿Durante el proceso de exportación de sus productos tienden asumir sobrecostos logísticos no planificados ?	X		X		X		
3	SUBCATEGORÍA 3: TRÁMITES DE DOCUMENTARIOS							
	22 ¿Considera usted que la emisión de BL y Guía aérea en circunstancias de una mala información en la descripción respecto a bultos, peso, factura y consignatario ocasiona un costo adicional ?	X		X		X		
	23 ¿Qué tanto puede influir el no contar con un certificado FDA para la exportación a Estados Unidos?	X		X		X		
	24 ¿El programar un certificado sanitario oficial de exportación, puede generar mayor tiempo ?	X		X		X		
	25 ¿ Qué tan importante es contar con Factura comercial, Packing list, ?	X		X		X		
	26 ¿ De qué manera puede influir el tener un certificado de origen mal emitido ?	X		X		X		

Elaboración: Propia

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Doris Rosario Yaya Castañeda DNI: 42501813

Especialidad del validador: **Magister en Supply Chain Management y Licenciada en Negocios Internacionales**

Lima 11 de mayo del 2020

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

³**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante