



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

“Análisis de la Logística en el Transporte Local de la Carga a
Granel Importada del Puerto de Paita hacia los Terminales
Aduaneros, 2017”

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

AUTORA:

Coveñas Santiago María del Pilar (ORCID: 0000-0002-3234-433X)

ASESOR:

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

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

PIURA – PERÚ

2020

DEDICATORIA

A Dios por ser nuestro creador y padre celestial quien guía cada uno de mis pasos para poder cumplir con mis objetivos.

A mi madre Elena Santiago Paiva, por ser el ángel que desde arriba me cuida, quien es mi ejemplo para seguir y siempre está presente en mi camino.

A mi padre y hermanos por su apoyo, sus constantes ánimos para seguir adelante.

AGRADECIMIENTO

A mi madre por hacer de mí una mujer de bien, por sus enseñanzas, por los consejos que me dio mientras estuvo en vida y que hicieron de mí una mejor persona.

A mi padre y hermanos quienes me apoyaron desde que decidí emprender este nuevo reto, ya que ellos son mi fortaleza para seguir adelante.

A nuestros profesores por ser nuestros guías en el aprendizaje y por brindarnos su gran impulso para poder alcanzar nuestras metas de la forma correcta.

La autora

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE	iv
ÍNDICE DE GRÁFICOS	v
ÍNDICE DE TABLAS	v
ÍNDICE DE ILUSTRACIÓN	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MÉTODO	17
2.1. Diseño de la investigación	17
2.2. Variables, operacional	17
2.2. Variables, operacional	18
2.3. Población y muestra	19
Población	19
Muestra	19
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos,	20
Validez y confiabilidad	20
2.5. Métodos de análisis de datos	21
2.6. Aspectos éticos	21
III. RESULTADOS	22
IV. DISCUSION	30
V. CONCLUSIONES	32
VI. RECOMENDACIONES	33
REFERENCIAS	34
ANEXOS	37
ANEXO Nº 1 Ficha De Validación del Cuestionario	37
Anexo Nº2: Matriz De Consistencia Lógica	40

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 FLUJO DE LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE LOCAL DE LA CARGA A GRANEL.....	13
GRÁFICO 2 FLUJO OPERATIVO QUE MUESTRA PROCESO DE TRASLADO DE CARGA A GRANEL.....	38
GRÁFICO 3 FLUJO OPERATIVO QUE MUESTRA EL PROCESO DE EMBOLSADO HASTA LA SALIDA DE LA CARGA.....	39
GRÁFICO 4 CLASIFICACIÓN DE BARCO GRANELERO.....	41

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1 NIVELES DE LOS PROCESOS DE LA LOGÍSTICA EN EL TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL	22
TABLA 2 EL FLETE QUE SE PAGA EN EL TRANSPORTE LOCAL DE LA CARGA	23
TABLA 3: EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL	25
TABLA 4: PERSONAL CALIFICADO Y ESPECIALIZADO EN EL DESPACHO DE CARGA A GRANEL	26
TABLA 5: INFRAESTRUCTURA, UNIDADES Y MAQUINARIA ADECUADA	27
TABLA 6: DISPONIBILIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL.	28

ÍNDICE DE ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1 NIVELES DE LOS PROCESOS DE LA LOGÍSTICA EN EL TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL	23
ILUSTRACIÓN 2: EL FLETE QUE SE PAGA EN EL TRANSPORTE LOCAL DE LA CARGA	24
ILUSTRACIÓN 3: EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL.....	25
ILUSTRACIÓN 4: PERSONAL CALIFICADO Y ESPECIALIZADO EN EL DESPACHO DE CARGA A GRANEL	26
ILUSTRACIÓN 5: INFRAESTRUCTURA, UNIDADES Y MAQUINARIA ADECUADA	27
ILUSTRACIÓN 6: DISPONIBILIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL	29

RESUMEN

El desarrollo del presente trabajo de investigación tiene como objetivo general establecer las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros. La investigación fue cualitativa, con diseño descriptivo no experimental. La muestra fue de 10 empresas en la cual se ha recopilado información de las empresas importadoras de carga a granel sólida, en el presente año 2017, datos que después de ser analizados se han encontrado que el mayor problema que presentan dichas empresas, es la falta de una eficiente logística que se evidencia con las demoras en los tramites generando un incremento en los costos, los mismos que son recargados al cliente, con respecto a las unidades con que se viene trabajando son las adecuadas para este tipo de carga, por otro lado el nivel de atención está disponible las 24 horas en el proceso que se le da a la mercancía desde el terminal portuario hasta el almacén aduanero.

Palabras clave: Logística, Transporte, Puerto, importación.

ABSTRACT

The development of this research work has as a general objective to establish the characteristics of the logistics in the local transport of the bulk cargo imported from the port of Paita to the customs terminals. The research was qualitative, with a non-experimental descriptive design. The sample was of 10 companies in which information has been collected from the import companies of solid bulk cargo, in the present year 2017, data that after being analyzed have been found that the biggest problem presented by these companies, is the lack of an efficient logistics that is evidenced by the delays in the procedures generating an increase in costs, the same ones that are charged to the client, with respect to the units that have been working are appropriate for this type of load, on the other hand the level of attention is available 24 hours in the process that is given to the merchandise from the port terminal to the customs

Keywords: Logistics, Transportation, Port, import.

I. INTRODUCCIÓN

Con la globalización y el crecimiento de la población mundial se han incrementado diversas operaciones logísticas tanto de exportación como de importación de mercancías, generando un intercambio comercial entre diferentes países que mediante un contrato de compraventa internacional y según el INCOTERMS elegido en dicho contrato, se establece una relación estrecha entre comprador y vendedor para así ofrecer productos según los estándares de calidad, los mismos que no se están cumpliendo ya que se han detectado que la carga a granel que viene del exterior, países como EE.UU, China, Rusia, Argentina, Paraguay y Bolivia viene con gorgojo como es en el caso del maíz no cumpliendo con las condiciones sanitarias, dicha carga tiene que ser fumigada dentro de la bodega para cual se incrementa el costo del servicio, causando demoras en el tiempo que tendrá que permanecer la nave, mientras se define el procedimiento que se tendrá que seguir y los pagos extemporáneos que se tendrá que realizar, disponibilidad de personal de aduanas como los oficiales quienes son las personas encargadas de constatar que la mercancía que ingresa a nuestro país se encuentre en buenas condiciones, despachadores de aduana que demoran en llegar al puerto ya que no se abastecen cuando son temporadas altas ya que las agencias de aduana cuentan con varios clientes y poco personal.

En el proceso de desestiba se cuenta con personal de cuadrilla el mismo que se encargara de poner lozas al costado del barco entre el barco y el patio del puerto para de esta forma no se valla caer parte del producto al mar pudiéndolo contaminar, dicho personal trabaja por jornadas siendo los relevos cada 8 horas, mientras que se da el cambio se paraliza todas las operaciones, haciendo que la estadía del barco se extienda, los mismos que no pueden quedarse mucho tiempo ya que no solo descargan en Paita toda la carga, parte de ella es también para el puerto de Salaverry ya que viene en escala ;primero descarga en el puerto del callao, luego en Paita y finalmente en Salaverry.

En Paita son pocas las empresas de transporte que cuentan con tolvas graneleras para el traslado de carga a granel, muchos de los clientes contratan unidades de transporte de Trujillo quienes vienen a Paita con tarifas mucho más bajas compitiendo con las empresas de la zona, y el cliente por buscar mejores fletes los contrata para que le brinde el servicio de transporte; las mismas que tendrán que dirigirse al puerto para proceder con el traslado de la carga, pero al no ser empresas de la zona no cuentan con la documentación de las unidades, choferes y personal de manteado quienes para su ingreso a las instalaciones del puerto, tienen que estar registrados en su base de datos y enviadas las respectivas nombradas, caso contrario las unidades no pueden ingresar, generando molestias con el cliente ya que su no podrá retirar su carga. Es necesario verificar que la empresa que nos va realizar el transporte cuente con toda la documentación en regla para no incurrir en sobrestadías.

El puerto de Paita (Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A) es el segundo puerto nacional que registra el ingreso de barcos graneleros (bulk carriers); con carga a granel importada, hecho que antes no se daba tan consecutivamente ya que el mayor volumen que se presentaba, es en la carga en contenedor, incrementando el volumen en las exportaciones e importaciones, debido a la gran demanda por productos como: torta de soya, maíz, trigo y fertilizantes, este constante movimiento ha generado que el transporte marítimo sea el más rentable, pues permite trasladar grandes volúmenes de carga a mayores distancias y a un menor costo, si se compara con los otros medios de transporte. Si bien es cierto, el control de los tiempos perdidos es valioso, más conveniente es disponer de las unidades adecuadas en el tiempo indicado para ingresar al puerto, personal para manteado y cada unidad rotulada para cada bodega que será descargada para que el producto con el que se está trabajando no se dañe, se minimice la merma y controlar que la carga pueda llegar en las condiciones requeridas por el cliente hacia un terminal aduanero o local destinado por el importador.

En la ciudad de Paita se importa principalmente gráneles sólidos, entre ellos están los fertilizantes, el trigo, urea, y aceites de soya; Sin embargo, debido

al desarrollo de la región en los últimos meses, se ha comenzado a importar carga de proyectos como tuberías, maquinaria pesada, etc.

En este sentido, el presente trabajo pretende detectar los posibles factores que inciden en el retraso de las operaciones logísticas en el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros en lo que respecta a la carga a granel.

En materia de este estudio se encontró la siguiente tesis:

Banguera (2017) en su tesis de grado titulada “Análisis de los procesos de operaciones portuarias al arribo de las naves en autoridad portuaria de esmeraldas” tuvo como objetivo principal de mejorar los procedimientos y recolectar información para la optimización de los tiempos de carga y descarga de naves; con la finalidad de identificar y evidenciar las deficiencias que se presentan en las diferentes operaciones que se realizan durante el arribo de las naves.

En la investigación antes mencionada, se llegó a la conclusión que se debe realizar un proceso sistematizado organizado con el propósito que Autoridad Portuaria de Esmeralda sea un puerto competitivo y aproveche su condición natural geográfica.

Venegas, Duarte, Mora (2017) en su investigación “Modelado de la Gestión de Operaciones y de Capacidad de una Empresa de Transporte de Carga Utilizando Dinámica de Sistemas”

La presente investigación tuvo como objetivo principal proponer un modelo en dinámica de sistemas, inspirándose en una empresa colombiana, donde se pudo probar estrategias de capacidad, teniendo como resultado beneficios financieros y satisfacción del cliente.

Espinoza, Solis (2017) En su tesis de grado para obtener el título de Ingeniera en comercio exterior “Estudio descriptivo de la incidencia de la gestión logística en los despachos aduaneros, como aporte a la productividad de las importaciones” Los agentes aduaneros, son actores claves al momento de nacionalizar las mercancías sin embargo durante el proceso de despacho, pueden existir inconvenientes vinculados con otros actores de la cadena logística, retrasando los procesos lo que ocasiona incluso pérdidas económicas

para los importadores y agentes, el presente estudio tiene como finalidad determinar cómo incide los procesos logísticos en el despacho aduanero. Para alcanzar con los objetivos propuestos se aplicó una encuesta a 168 agentes aduaneros, lo cual llevó a la conclusión que el sector tiene potencial para calificar al Programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA) promovido por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, con el cual podrán ofrecer servicios logísticos de manera integral, por lo tanto como propuesta final se elaboró un plan de capacitación dirigido a los agentes de aduana, para que conozcan todos los aspectos relacionados al OEA y como acceder a la calificación.

Quien concluye que: El comercio internacional es uno de las principales actividades económicas del Ecuador, de su dinamismo depende la balanza comercial y el equilibrio económico del país, en base los diferentes organismos de estado se encuentran en la búsqueda de optimizar y mejorar la gestión del sector del comercio exterior, en base a ello, el Ministerio de Comercio Exterior en conjunto con el SENA E han implementado el programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA), el mismo tiene como finalidad lograr la integración de las operaciones de comercio exterior con estándares internacionales.

Corrales (2016) en su investigación “Influencias de la trazabilidad en las operaciones de carga terrestres en un operador logístico 3pl en Colombia”

Concluye; El autor nos indica que la trazabilidad juega un papel muy importante dentro del transporte de carga que hacen posible que el producto o servicio ofrecido se de en el tiempo, lugar y en las condiciones correctas quien de la mano con los operadores logísticos tiene que estar a la vanguardia con la tecnología adecuada para cada tipo de servicio requerido por cada cliente, como GPS, horarios de atención, disponibilidad de poder subcontratar unidades para de esta forma satisfacer las necesidades del cliente.

ANGULO (2016) En su tesis de grado para obtener el título de Ingeniera en comercio exterior “Análisis de la oferta del sector transporte y logística de la ciudad de Esmeraldas”

El objetivo principal de la presente investigación es Analizar la situación en la que se encuentra la oferta del sector transporte y logísticas en Esmeralda; con la finalidad de conocer aquellas empresas que laboran en Esmeralda; asimismo saber si la oferta es equiparable con la demanda existente.

Finalmente se llega a la conclusión que El sector de transporte y logística en la ciudad de Esmeraldas está muy desorganizado; ya que no existe en la actualidad una base de datos; Los resultados que arroja la investigación evidentemente son negativos, debido a las circunstancias que está atravesando el país de Ecuador.

Talavera, Zavalaga (2016) En su tesis “Plan Estratégico para la mejora del Servicio de Atención de Carga Solida a Granel (Granos) del Terminal Portuario de Matarani – TISUR – AREQUIPA 2016” la investigación fue de tipo descriptiva ya que solo se analizaran los datos obtenidos tal cual fueron encontrados dentro de la empresa objeto de investigación, se analizó a la empresa tanto interna y externa realizando un análisis FODA para detectar el origen de los puntos más débiles y fuertes en la cual se tiene que poner más énfasis, se menciona como amenaza a la competencia pero a la vez su mayor fortaleza es que conoce el mercado en la cual ha venido trabajando a lo largo de este tiempo, se ve que a largo plazo se viene un incremento en la importaciones de carga a granel sólida generando mejoras para la empresa. Uno de los objetivos que se menciona es mejorar el servicio tanto en costos, tiempo y calidad que se le viene dando al cliente y para lograrlo se sugiere que el área operativa y financiera trabaje de la mano ya que la satisfacción y fidelización del cliente son la base para que la empresa pueda crecer y para eso se tiene que desarrollar mediante estrategias propuestas en el plan estratégico para de esta forma mejorar el servicio que la empresa viene brindando a sus clientes.

Andrade (2015) en su tesis titulada “Gestión logística en las operaciones del transporte internacional para el desarrollo del comercio en el puerto del Callao”, menciona que el comercio exterior se ha venido incrementado de manera sustancial, ya que esto permite que diferentes países puedan crecer favorablemente debido a la relación comercial que se tiene con dichos países, pero esto a su vez se viene obstaculizando ya que debido a las diferentes

demoras en la parte administrativa, gestiones en los pagos de SUNAT, infraestructura portuaria con carencias, todo esto hace que no se pueda llevar una eficiente logística, generando costos excesivos que serán cobrados al cliente permitiendo que las mercancías no puedan estar en el tiempo adecuado en su destino para lo cual se plantea llevar a cabo un sistema que facilite las operaciones del transporte por el Puerto del Callao para el transporte internacional de carga.

Salazar y Rodríguez (2015), en su tesis denominada “Análisis de los almacenes aduaneros como eslabón de la cadena logística para el desarrollo del comercio exterior ecuatoriano” esta investigación es cualitativa, diseño no experimental, la cual se realizaron mediante encuestas que fueron dados a los importadores y exportadores. Indica que mediante la coyuntura que se presenta en los almacenes aduaneros estos no cuentan con una eficiente logística que permita continuar con los procesos, facilitando las operaciones de comercio exterior, para lo cual se está presentando un diagnóstico del estado actual de cómo se encuentra la logística en los almacenes aduaneros mediante un sistema de gestión con el cual se pretende mejorar el servicio, asimismo los almacenes aduaneros deberán efectuar procesos de entrega, contar con un riguroso cuidado y gestión en el incremento económico del país. Los almacenes aduaneros se ven afectados por su infraestructura y delimitación en sus instalaciones que no permiten que puedan ofrecer un servicio de calidad en menor tiempo, para lo cual se pide mejorar en los siguientes aspectos; como se mencionó antes, proceso de entrega y cuidado de la mercadería; como también contar con una buena gestión cumpliendo con toda la documentación requerida y cumpliendo con los requisitos exigidos. Ubicación, almacenamiento y expedición de la mercadería fomentará al crecimiento de las organizaciones dedicadas al comercio exterior.

Zuluaga (2014) En su tesis de grado para optar al título de magíster en logística integral “Modelo integral de valoración logística para la cadena de granel sólido importado por el terminal portuario de buenaventura”, El objetivo de este proyecto de investigación es poder dar a conocer a los importadores información objetiva acerca de los procesos en la carga a granel, para esto se

utilizara un modelo integral de evaluación logística que permita cotejar la eficacia de ambos puertos a través del estudio de las variables que conforman el sistema con el uso de la Matriz de Impactos Cruzados Multiplicación Aplicada a una Clasificación MIC MAC. Obtenido los resultados estos servirán para poder tomar las mejores decisiones y conclusiones que servirán para tener un mejor control en los procedimientos durante el arribo de la nave, en comparación con la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura que depende del resultado de varios operadores para medir su nivel de eficiencia en el manejo de la carga gráneles. Una de esas falencias que presenta según las conclusiones es la “visita”, manejo de Kardex adecuados, los operadores indican que, debido a la cantidad de operadores dentro del puerto, ocasiona retrasos en el ingreso de las unidades al puerto, ya que no se cuenta con la comunicación adecuada en tiempo real.

Se concluye El contar con amplias instalaciones, infraestructura para almacenar con amplios galpones y súper estructuras de estiba y desestiba modernas como posee la Sociedad Portuaria de Buenaventura a diferencia de la Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, no son suficientes ya que toda la información no está canalizada entre los operadores de comercio exterior y el puerto. Hoy en día se tiene que estar bien informado tanto a nivel nacional o internacional de los constantes cambios que se vienen dando en los diferentes países ya que cada uno adopta sus propios procedimientos.

1.1. Teorías relacionadas al tema

Eficiencia del transporte: el sector público y el sector privado

Según Villalobos, Wilmsmeier (2016) Define al transporte terrestre como uno de los servicios más importantes dentro de la cadena logística ya que desde sus inicios se ha podido cubrir con la mayoría de las demandas. Se encarga de trasladar desde un punto hacia otro punto una determinada mercancía, ya sea; carga general (seca) o carga refrigerada, con unidades que cuenten con equipos de frío para mantener la temperatura promedio para cada producto. Tal es así que las empresas que se dedican a la comercialización de equipos de generadores de carga están viendo la posibilidad de realizar una disminución en

sus precios y en desarrollar mejores servicios. El sector privado en este caso lo componen los operadores de logísticos, generadores de carga, proceso de comercialización, puertos, aeropuertos los consumidores finales (son los encargados de dar vistos buenos según los estándares y características solicitadas para dichos servicios).

Logística

Según (González, 2016) La logística como negocio es sencillo: los proveedores deben contar con productos que puedan ofrecer a los clientes; la cual debe ser satisfecha en un precio acorde al mercado, tiempo y que el producto llegue a su destino final sin danos. Si fuera posible crear esos productos rápidamente en el lugar donde están los clientes justo cuando los necesitan, satisfaciendo los imperativos del coste, la vida sería relativamente simple. Para la gran parte de empresas tal rapidez es solo un sueño más que un sueño. En la mayoría las empresas operan en un mercado donde el abastecimiento y la demanda van por separado, tanto en separación de kilómetros de distancia y de tiempo. La logística aborda el flujo de los materiales, los productos terminados y la información asociada a los mismos (el flujo de la mercancía y el flujo de la información desarrollándose en paralelo), desde el punto de llegada hasta el cliente final, con la calidad solicitada, en el lugar y momentos dispuestos y con los mínimos costes. Esta actividad comprende el estudio integrado de funciones básicas de la organización, como la gestión de aprovisionamientos, la gestión de producción y la gestión de distribución.

Pinheiro, Breval, Rodríguez, Follmann (2017) consideran la definición de la logística como "administración de la logística". Cita también que en este pensamiento puede estar incluido la atención al cliente, tránsito y medios de transporte, almacenamiento, disposición del local para fabricar y almacenar, orden de despacho, control de inventario, compras, traslado de materiales, distribución, abastecimiento de piezas, empaque, previsión del volumen de pedidos, devolución de mercancías y que una organización debe ofrecer productos y servicios a los clientes de acuerdo con sus necesidades y exigencias del consumidor final.

Distribución y transporte de mercaderías

Según Poveda, Teran, Guaipacha, Mora, Orellana (2017) La red de distribución es muy compleja y se mantiene en las relaciones establecidas, a mediano y largo plazo, con los proveedores y clientes hasta el punto de venta final. Es por esta razón que este proceso es vital para establecer una buena relación entre los proveedores y clientes y garantizar la continuidad del abastecimiento; se podría decir que los puntos claves en este proceso son: la amplia gama de productos y la entrega a tiempo.

En la logística los asuntos más importantes a tratar son los plazos de entrega y la distribución, ya que, En Japón los espacios para almacenes son muy escasos, y el precio es muy elevado, por esta razón ellos trabajan en un caso perfecto "Just intime". El camión que llega a la fábrica y a los almacenes de producto terminado es el mismo que se encarga de distribuirlos hacia los diferentes destinos. Es de suma importancia señalar que el abastecimiento en el puesto de venta en Japón es realizado muy a menudo, por el elevado costo del mantenimiento de inventarios. La entrega de pedidos se realiza en pequeñas cantidades; esta modalidad es muy frecuente. Es por ende que el manejo logístico en Japón es uno de los más eficientes que existe, sin embargo, los elevados costos y el exceso de intermediación hace que no afecte el consumo, ya que los habitantes están dispuestos a pagar precios que, comparados con otras plazas del mundo, son costosos. Su elevado consumo per cápita así se los permite.

Transporte

El ministerio de transportes y comunicaciones trabaja para que el país cuente con óptimas carreteras, supervisando el correcto funcionamiento de las vías terrestre. La relación que existe entre el transporte y la cadena logística es compleja con gran importancia, ya que en este proceso se desarrollan los puntos como costos tanto como en el transporte como en la logística, medio ambiente, pues el clima que se presente entre el lugar de partida y llegada debe ser óptimo para un viaje sin contratiempos o dificultades, ya que eso puede afectar la hora o la fecha de entrega; y el consumo.

Gutierrez, Molina, MendezOrtiz (2016) Los retrasos en las entregas de los diferentes productos pueden ocasionar quejas y la perdida de clientes fidelizados con nuestra empresa. Qué bueno sería que un cliente se lleve una buena imagen de nuestro servicio, realizando las entregas justo dentro del pazo establecido y en excelentes condiciones. El transporte proporciona el flujo de inventario desde los puntos de origen de la cadena de suministro hacia los destinos o puntos de consumo. En su totalidad las empresas manejan ambas, tanto la logística de entrada como la logística de salida, para ambos casos se necesita del transporte para su correcta ejecución.

Indicadores para la medición del desempeño en las empresas de transporte de carga

Según Arango, Ruiz, Ortiz (2016) Se realizó un estudio en una empresa de transporte en Colombia, la cual de acuerdo a sus necesidades dieron como resultado los siguientes indicadores:

Identifican indicadores en función del tiempo de envío, el costo de transporte, la satisfacción del cliente y el costo ambiental como medidas de desempeño del transporte en la cadena de suministro. Es de vital importancia cumplir con el tiempo o fecha de entrega además de verificar que exista efectividad durante la ruta, y el costo asociado al transporte.

Según el diario El comercio (2016) El crecimiento del sector logístico peruano va a un ritmo de 10% a 15% en los últimos años, es decir cada vez va creciendo más sin embargo, esto no pasa con el talento humano, no existen personas capacitadas para desempeñar el área de logística, por ende se produce un estancamiento en la competitividad en la gestión de la cadena de suministro en el mercado Peruano.

En otro momento Aguirre, (2017) nos señala que en Perú debido a la inseguridad ciudadana que se vive día a día hace que la carga en el transporte sea el blanco fácil y perfecto para los delincuentes; por esta razón la empresa de transporte debe afrontar con ciertos costos, como seguros contra robos o

accidentes que estadísticamente el índice es mayor en Perú en comparación con otros países.

También existe una mala infraestructura para el transporte de carga, es decir no existe accesibilidad para poder transportar la carga pesada, faltan carreteras bien elaboradas para camiones y/o transportes grandes; que facilite y sea más eficiente el transporte, disminuyendo costos durante el traslado. En el caso de los puertos; también requiere una buena infraestructura que complemente con antepuertos donde exista un buen control y orden facilitando el embarque y desembarcación de productos.

Qué es y cómo se transporta la mercancía a granel?, (2016) La carga a granel solida es aquella que no necesita de ningún embalaje ya que solo es puesta dentro de cada bodega de la nave según el consignatario de la carga, para la descarga de la misma se realiza mediante cucharas hidráulicas, tolvas y el chute. El transporte hacia los almacenes es mediante tolvas graneleras cubiertas con mantas negras.

Granos

Talavera, Zavalaga (2016), los gráneles pueden ser sólidos (maíz, torta de soya, fertilizantes y trigo) o líquidos (petróleo, gas y químicos) mediante la importación y exportación y el uso adecuado para cada tipo de carga, contando con la maquinaria necesaria para realizar las operaciones. Los gráneles sólidos se cargan o descargan por medio de equipos mecánicos, como: java, que es el encargado de sacar el producto de la bodega del buque para luego ser depositado en el chute (un embudo grande), el cual recibe la carga que después es transportada en tolvas graneleras hasta un almacén aduanero, en espera de ser nacionalizada para su traslado hacia el cliente.

En el transporte marítimo de la carga a granel solida se utilizan graneleros o bulk carriers (en inglés), las características que presenta este transporte es un buque de gran dimensión diseñado especialmente para transportar este tipo de carga tienen una única cubierta corrida que cuentan con varias escotillas, normalmente impares, y unas compuertas correderas a un lado o en ambos donde se colocan las tapas para las escotillas; estos barcos pueden llegar a

pesar 200 tn. De peso muerto; algunos de ellos solo pueden soportar cargas inferiores como es el caso de buques cementeros.

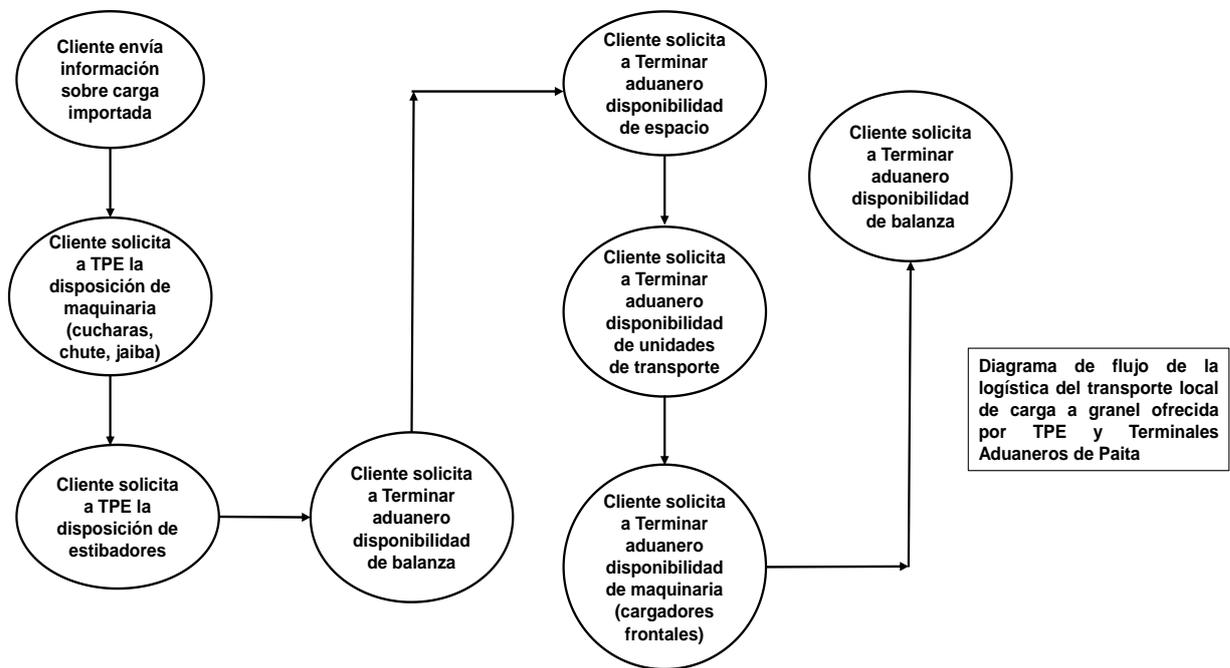
El transportista: es una persona jurídica dedicada y autorizada para prestar el servicio de transporte terrestre de carga que cuenta para dicho efecto con una flota de vehículos que poseen las características técnicas generales y especiales exigidas por la legislación vigente sobre la materia por la prestación del servicio y que además se encuentran inscritos en el registro oficial del ministerio de transportes.

Almacén aduanero

Ley general de aduanas SUNAT, nos indica que los almacenes aduaneros, son locales destinados a cuidado temporal de las mercancías cuya gestión puede estar a cargo de la autoridad aduanera, de otras personas naturales o jurídicas, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros.

Así mismo se investigó en forma exploratoria mediante entrevista en profundidad con los responsables de cada cliente y se detectó problemas que se les ha presentado con la carga a granel importada desde el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros, en su transporte, almacenaje, hacia los diferentes almacenes aduaneros. En el diagrama de proceso que a continuación se detalla se puede apreciar la presencia de los problemas detectados.

Gráfico 1 Flujo de la logística del transporte local de la carga a granel.



Elaboración propia.

Formulación del problema

Problema general

¿Cuáles son las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros?

Problemas específicos

¿Cuáles son las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros?

¿Cuáles son las peculiaridades de las unidades adecuadas para el transporte de carga a granel del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros?

¿Cuáles son los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel que ayudan al crecimiento de la empresa?

Justificación del estudio

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

La investigación es conveniente ya que da a conocer la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros para mejorar los procedimientos operativos de transporte y almacenaje y de esta forma poder ofrecer al cliente un servicio de calidad desde el aprovisionamiento hasta la distribución de la carga.

La presente investigación tiene relevancia social porque involucra a todo el entorno en la importación de carga a granel generando puestos de trabajo a la población en las diferentes áreas de la logística del transporte, por ende, los consumidores finales gozaran de un producto en un tiempo justo y en las condiciones requeridas.

Con la investigación se analizó las características de la logística en el transporte local ya que argumenta la necesidad de constatar, refutar o contribuir aspectos teóricos referidos al proceso de logística en el transporte local de carga importada, desde el punto de vista: en los procedimientos adecuados para una eficiente logística en la importación de carga a granel, tiempos en transporte y almacenaje de la carga hacia los terminales aduaneros, así el presente trabajo permitirá utilizar adecuadamente los procedimientos de importación de gráneles para la correcta manipulación y optimización en los tiempos de entrega de carga al cliente.

Por lo tanto, se justifica metodológicamente ya que ha de servir como guía para los empresarios, estudios o investigaciones similares al problema, que buscan mejorar el proceso de importación de carga a granel generando algunos alcances para las empresas que más adelante desean incursionar en este rubro, con gran demanda en la zona norte de la región.

Los resultados de los estudios realizados se pretenden analizar el proceso de la logística en su fase de importación de carga a granel para identificar los

diferentes procedimientos, uso adecuado de unidades, maquinaria con el fin de mejorar la eficiencia en las operaciones de importación de carga a granel, determinar posibles retrasos en el proceso con lo que las empresas puedan descubrir cuáles son las características que contribuyen en las operaciones en una importación de carga a granel, y a profundizar los conocimientos teóricos en logística internacional con el objeto de brindar mayores servicios al cliente.

Hipótesis

Hipótesis general

Las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros, 2017, son: proceso inadecuado, unidades inapropiadas y niveles de satisfacción al cliente.

Hipótesis específicas

Las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros son: lento y costoso.

Las peculiaridades de las unidades con las que se viene trasladando del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros no son los adecuados para este tipo de carga.

Los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel no ayudan al crecimiento de la empresa.

Objetivos

Objetivo general

Establecer las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros.

Objetivos específicos

Determinar las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros.

Indicar las peculiaridades de las unidades adecuadas en el transporte de carga a granel del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros.

Establecer los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel ayudando al crecimiento de la empresa.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de la investigación

La presente investigación utilizó un diseño descriptivo, no experimental, porque solo pretende describir las características de la variable en estudio, ya que es una investigación cualitativa, con el propósito de describir, identificar y comprender las principales dudas cerca de la logística en el transporte local de la carga a granel importada desde el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros.

Se usó este diseño para analizar cuáles son las principales características en la logística en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros, para proponer mejoras que aumenten el valor del servicio que reciben los clientes. Es por ello que se empleó este diseño cualitativo, en vez de la medición variable.

2.2. Variables, operacional

Variable: Logística de transporte

2.3. Población y muestra

Población

En esta investigación se consideró como población a los clientes de TPE y de los terminales aduaneros, quienes trasladan la carga a granel (importación), las cuales son 10 empresas importadoras de carga a granel por vía marítima mediante barcos graneleros,

Muestra

Se aplicó un cuestionario a cada una de las 10 empresas que se dedican a importar carga a granel que con 10 preguntas que involucran a seis dimensiones, las mismas que a continuación se señalan:

1. Almadesa S.A
2. Gavilón Peru S.R.L
3. Yara Perú S.R.L
4. Inkafert S.A.
5. Molinos & Cia S.A
6. Industrias Teal S.A.
7. Chimú Agropecuaria S.A.
8. Almacenera Trujillo SAC (ATSAC)
9. TSG Carolina SAC
10. Ransa Comercial S.A

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos,

Validez y confiabilidad.

El cuestionario contiene 10 preguntas en modalidad lickert,

Instrumentos	Descripción	Utilidad
Observación no estructurada	Procedimiento basado en análisis y registro del comportamiento del individuo, objeto de estudio a investigar.	Se procedió a tomar apuntes de todos los acontecimientos visualizados durante la permanencia de la visita dentro de las empresas importadoras de carga a granel.
Revisión documental	Se revisó libros de investigaciones de diferentes autores con la misma variable de estudio de tipo bibliográficas, históricas, entre otras. Mediante el uso de una "guía de revisión documental".	
Cuestionario	Es un conjunto de preguntas escritas utilizadas para conseguir testimonio que se aplicó a los importadores de carga a granel.	

Validez, El instrumento al momento de ser elaborado y aplicado logre medir lo que se ha propuesto a medir.

Confiabledad, se dio mediante un estadístico quien verifico nuestro resultado mediante el sistema SPSS para luego emitir su informe según la variable objeto de estudio.

La encuesta fue validada por tres profesionales expertos en materia de negocios internacionales.

2.5. Métodos de análisis de datos

La presente investigación se realizará ejecutando el siguiente procedimiento:

Se coordinó una reunión con los jefes del área de operaciones de las empresas en mención, entregando los cuestionarios para ser llenados según su apreciación.

Se aplicó la estadística descriptiva analizando una serie de datos de la variable logística del transporte y con los datos obtenidos según las técnicas empleadas nos permitirán representar mediante cuadros estadísticos y gráficos los resultados, empleando el programa Excel.

2.6. Aspectos éticos

En esta investigación se tuvo en cuenta los procedimientos establecidos para el proyecto de tesis siguiendo la estructura dada, respetando las citas bibliográficas de los trabajos revisados para ser tomados como referencia en nuestra investigación, protegiendo la integridad de los datos obtenidos durante el tiempo que duro la investigación.

III. RESULTADOS

Se presenta a continuación el resultado obtenido a través de la aplicación de los instrumentos que se elaboraron en la investigación:

Objetivo específico 01: Determinar las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros.

Pregunta N° 01. ¿Considera usted que los procesos de la logística en el transporte de la carga a granel desde el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros son eficaces (calidad, tramitación y tiempo)?

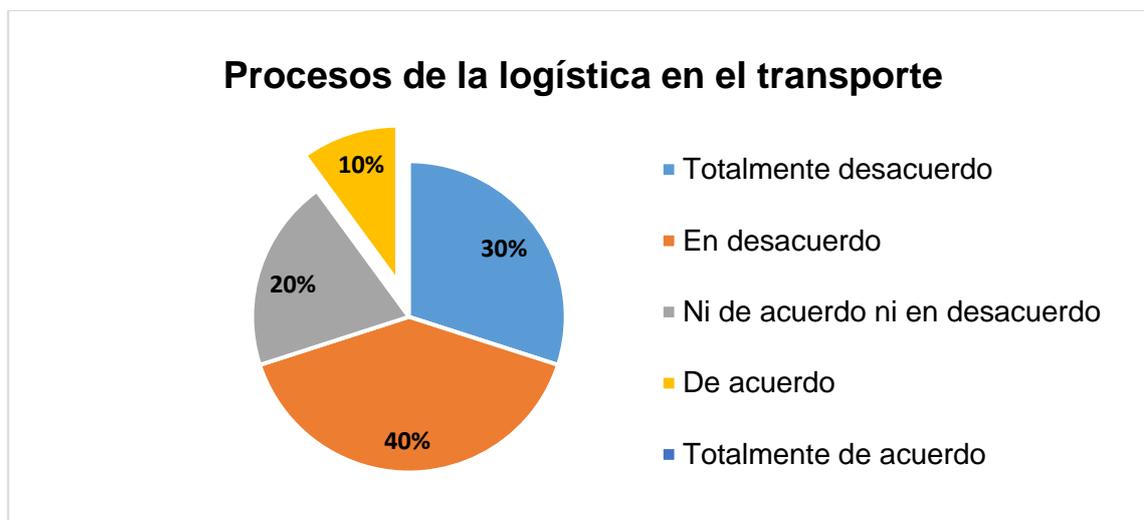
Tabla 1 Niveles de los procesos de la logística en el transporte de carga a granel

ÍTEM	OPCIÓN DE RESPUESTA	FRECUENCIA	%
1	Totalmente desacuerdo	3	30%
2	En desacuerdo	4	40%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	20%
4	De acuerdo	1	10%
5	Totalmente de acuerdo	0	0%
TOTAL		10	100%

Fuente: Elaboración propia

Según la tabla N° 01, se establece que según los resultados de la encuesta aplicada a las empresas que requieren el servicio de transporte local de carga a granel desde Paita hacia los terminales aduaneros, cuatro (04) de las empresas encuestadas consideran que el servicio no es eficiente, mientras que solo una (01) empresas está de acuerdo con la eficiencia de servicio, el resto manifiesta un nivel entre dos y tres es decir un nivel totalmente en desacuerdo y ni de acuerdo ni en desacuerdo, respectivamente. Observar gráfico:

Ilustración 1 Niveles de los procesos de la logística en el transporte de carga a granel



Fuente: Encuesta realizada por la autora

Pregunta N° 04 ¿El flete que se paga en el transporte local de la carga a granel desde el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros, los considera usted que son los adecuados en esta actividad?

Tabla 2 El flete que se paga en el transporte local de la carga

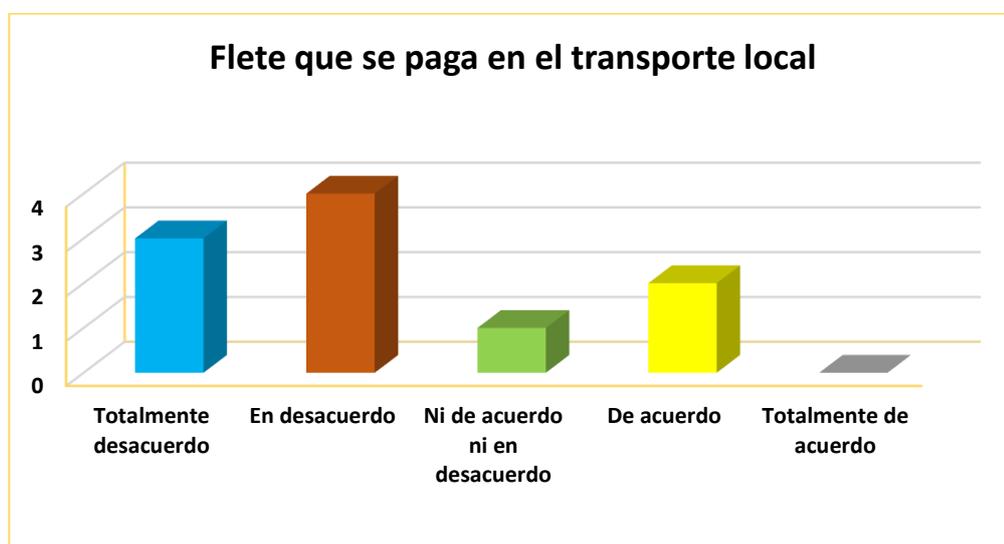
ÍTEM	OPCIÓN DE RESPUESTA	FRECUENCIA	%
1	Totalmente desacuerdo	3	30%
2	En desacuerdo	4	40%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	10%
4	De acuerdo	2	20%
5	Totalmente de acuerdo	0	0%
TOTAL		10	100%

Fuente: Elaboración propia

Según la tabla N° 02, de las empresas encuestadas que requieren del servicio de transporte local de carga a granel desde Paita hacia los terminales aduaneros, cuatro (04) empresas encuestadas considera que el flete no es el adecuado, mientras que solo una (02) empresas está de acuerdo con los fletes con los que se viene trabajando para las diferentes rutas, el resto manifiesta un

nivel entre tres y uno es decir un nivel totalmente en desacuerdo y ni de acuerdo ni en desacuerdo, respectivamente. Observar gráfico:

Ilustración 2: El flete que se paga en el transporte local de la carga



Fuente: Empresas encuestadas

FLETE EN EL TRANSPORTE - GRANELES	
SERVICIO	TARIFA / TM + IGV.
Transporte de maíz amarillo en la ruta: TPE - Ransa	S/. 8.00 /TM
Transporte de maíz amarillo en la ruta: TPE – Almacén Carolina	S/. 6.75 /TM
transporte de maíz americano en la ruta: TPE - TRC	S/. 10.00 /TM
Transportes fertilizantes a granel TPE - Ind. Teal	S/. 6.75 / TM
Transporte de fertilizante en la ruta: TPE - Almacén Yara	S/. 7.20 /TM
Transporte de trigo en la ruta: TPE - Ransa - Yara Perú	S/. 8.00 /TM
Transporte de trigo en la ruta: TPE - Molinos & Cia	S/. 7.50 /TM

Fuente: Empresas encuestadas

Pregunta N° 05 ¿Considera usted que el servicio de transporte de la carga a granel debe desarrollarse de una manera eficiente contando con unidades modernas y personal calificado?

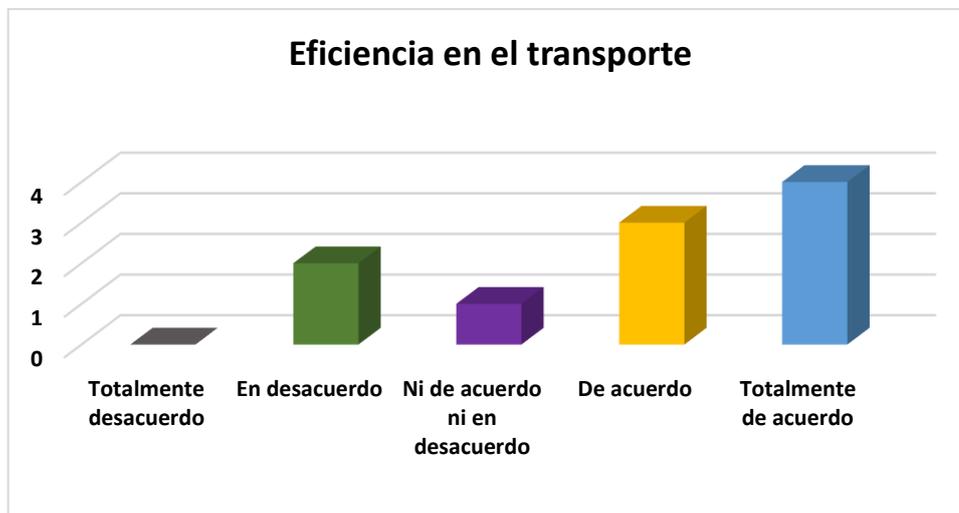
Tabla 3: Eficiencia en el transporte de carga a granel

ÍTEM	OPCIÓN DE RESPUESTA	FRECUENCIA	%
1	Totalmente desacuerdo	0	10%
2	En desacuerdo	2	10%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	10%
4	De acuerdo	3	30%
5	Totalmente de acuerdo	4	40%
TOTAL		10	100%

Fuente: Elaboración propia

Según la tabla N° 03, de las empresas encuestadas que requieren del servicio de transporte local de carga a granel desde Paita hacia los terminales aduaneros, cuatro (04) y tres (3) empresas están totalmente de acuerdo y de acuerdo que los servicios, se den con unidades modernas y personal calificado ya que esto permite una eficiente logística en el transporte, mientras que (02) empresas están en desacuerdo. Observar gráfico:

Ilustración 3: Eficiencia en el transporte de carga a granel



Fuente: Empresas encuestadas

Pregunta N° 08 ¿Es importante que los servicios de transporte local de la carga a granel cuenten con el personal debidamente calificado y especializado en las labores propias a desempeñar?

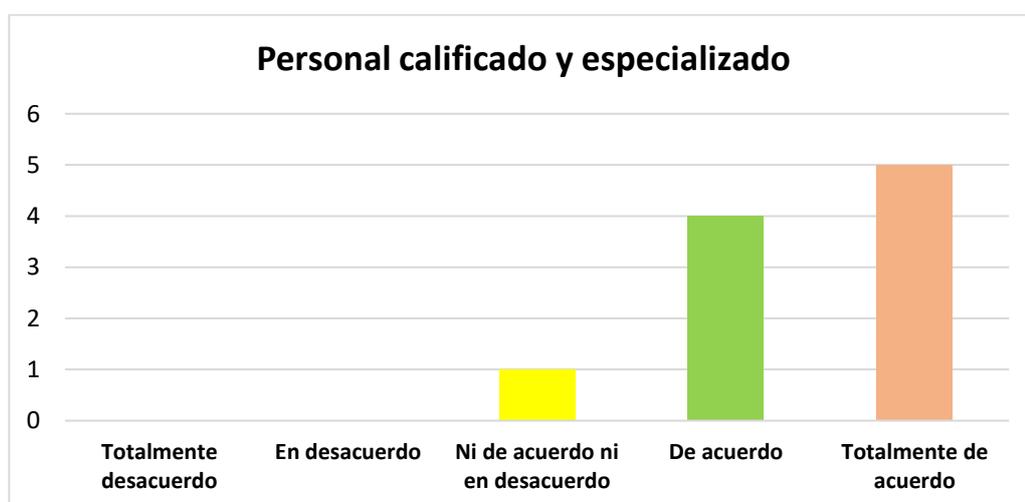
Tabla 4: Personal calificado y especializado en el despacho de carga a granel

ÍTEM	OPCIÓN DE RESPUESTA	FRECUENCIA	%
1	Totalmente desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	0	0%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	10%
4	De acuerdo	4	40%
5	Totalmente de acuerdo	5	50%
TOTAL		10	100%

Fuente: Elaboración propia

Según la tabla N° 04, se establece que según los resultados de la encuesta aplicada a las empresas que requieren el servicio de transporte local de carga a granel desde Paita hacia los terminales aduaneros, cinco (05) de las empresas encuestadas están totalmente de acuerdo que para las labores a desarrollar se contrate personal idóneo para cada operación y solo una empresa no está ni de acuerdo ni en desacuerdo respectivamente. Observar gráfico:

Ilustración 4: Personal calificado y especializado en el despacho de carga a granel



Fuente: Empresas encuestadas

Objetivo específico N° 02 Indicar las peculiaridades de las unidades adecuadas en el transporte de carga a granel del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros.

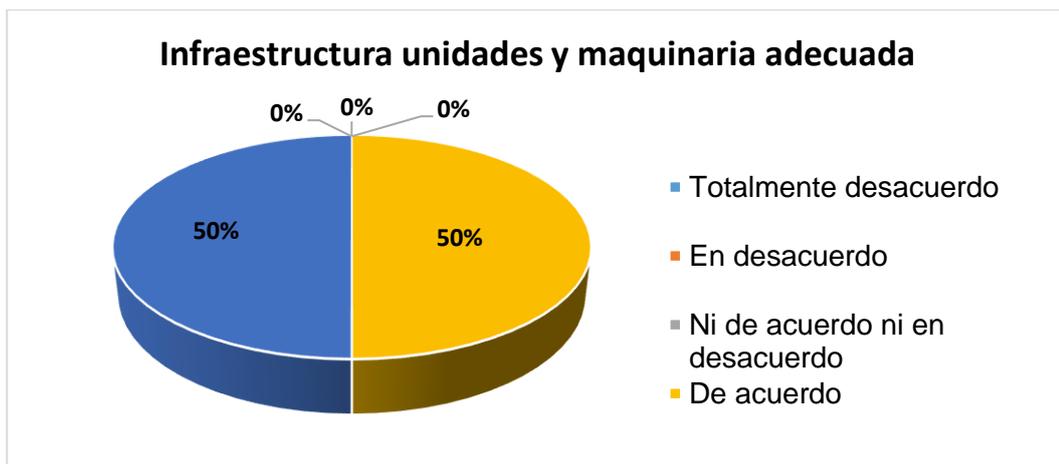
Pregunta N° 08 ¿Considera usted que la empresa que presta el servicio de logística de transporte local de carga a granel cuenta con infraestructura y maquinaria adecuada para garantizar un buen servicio?

Tabla 5: Infraestructura, unidades y maquinaria adecuada

ÍTEM	OPCIÓN DE RESPUESTA	FRECUENCIA	%
1	Totalmente desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	0	0%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0%
4	De acuerdo	5	50%
5	Totalmente de acuerdo	5	50%
TOTAL		10	100%

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 5: Infraestructura, unidades y maquinaria adecuada



Fuente: Empresas encuestadas

De la tabla N° 5, podemos afirmar que para las empresas encuestadas cinco (5) están de acuerdo y totalmente de acuerdo en que las operaciones se realicen teniendo en cuenta todos los participantes en la cadena de abastecimiento como son infraestructura, unidades y maquinaria.

Objetivo específico N° 03 Establecer los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel ayudando al crecimiento de la empresa.

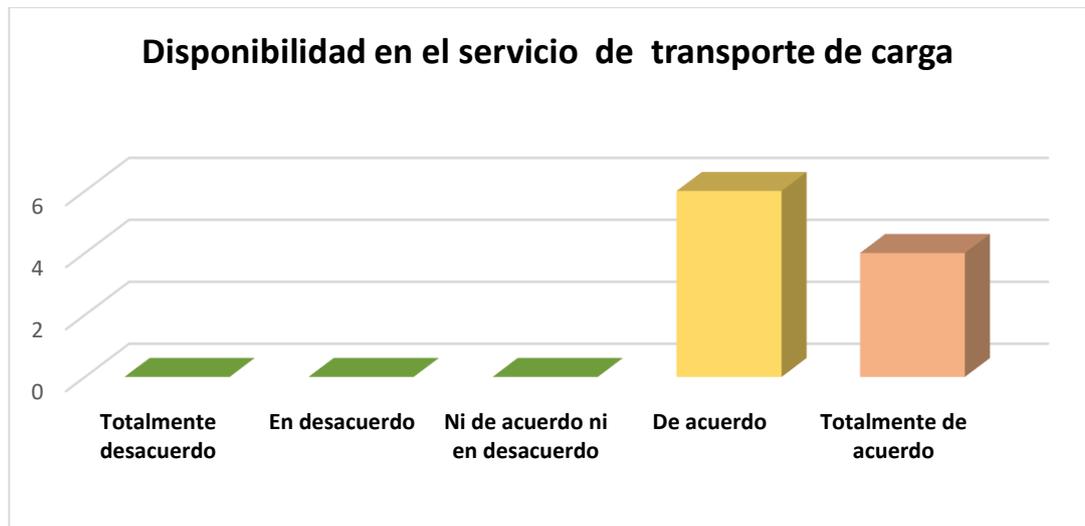
Pregunta N° 06 ¿Para usted es beneficioso que el servicio de transporte local de la carga a granel esté disponible las 24 horas del día?

Tabla 6: Disponibilidad en el servicio de transporte de carga a granel.

ÍTEM	OPCIÓN DE RESPUESTA	FRECUENCIA	%
1	Totalmente desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	0	0%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0%
4	De acuerdo	6	60%
5	Totalmente de acuerdo	4	40%
TOTAL		10	100%

Se establece que según los resultados de la encuesta aplicada a las empresas que requieren el servicio de transporte local de carga a granel desde Paita hacia los terminales aduaneros, seis (06) y cuatro (4) de las empresas encuestadas están de acuerdo y totalmente de acuerdo que se brinde la disponibilidad en el tiempo para agilizar las operaciones y no generar gastos extemporáneos. Observar gráfico:

Ilustración 6: Disponibilidad en el servicio de transporte de carga a granel



Fuente: Empresas encuestadas

IV. DISCUSIÓN

La presente investigación tiene como objetivo general Establecer las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros. Para lograr este objetivo se utilizó como instrumento la observación, el análisis documental y la encuesta, esta última fue revisada por tres expertos en el tema y constataron la validación de este instrumento como apto para poder recolectar los datos necesarios que nos ayuden a encontrar las repuestas esperadas en la presente investigación. El primer objetivo específico mencionado en la investigación tiene que ver con Determinar las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros, el cual se alcanzó realizando una encuesta a las empresas importadoras de carga a granel (solido) de Paita para poder así identificar si es que los empresarios conocen como se desarrolla el proceso de la logística. El resultado que se obtuvo fue que de las empresas manifiestan que la logística es ineficiente, mientras en su minoría están en desacuerdo con la logística, como se desprende en la investigación realizada por Venegas, Duarte, Mora (2017) el cual nos indica que el área de operaciones se encarga de todo el proceso de la nave, de principio a fin, desde el contacto en radio, hasta la última línea. Todo el proceso realizado es de manera empírica, práctica, no existe un manual, ni un plan de procedimiento para un control y realizarlo correctamente, lo cual crea deficiencias en el servicio, dando como resultado una baja competitividad frente a otros puertos en el país de Ecuador.

De acuerdo a la teoría el sector transporte terrestre de carga es uno de los segmentos de mayor dinamismo en la sociedad; pues este es la base de la actividad económica; una buena gestión de este segmento se puede lograr el desarrollo del país, asimismo cubrir muchas necesidades que atraviesa el País; por otro lado cuando se menciona eficiencia en las operaciones de transporte de carga por carretera, estratégicamente se plantea en disminuir costos, optimizar la productividad y en el desarrollo de más y brindar mejores servicios.

Así de acuerdo con el segundo objetivo que consiste en indicar las peculiaridades de las unidades adecuadas en el transporte de carga a granel del puerto de Paita hacia los terminales aduaneros, el resultado obtenido fue que actualmente en el puerto de Paita se viene trabajando con unidades de transporte adecuadas para este tipo de carga como lo es la carga a granel: tolas

graneleras con capacidad para 30 TM de carga para el traslado hacia su destino final. Para Venegas, Duarte, Mora (2017); los gerentes de las empresas de transporte caen en la difícil decisión de usar su propia línea de transporte o si contratar la de otros. Pues ambas opciones resultan muy complejas y difícil de evaluar; pues todo tiene su pro y su contra. Llevando un análisis profundo el modelo propuesto es capaz de servir como una herramienta de prueba de políticas a mediano plazo para pequeñas empresas de transporte en Colombia. Una mezcla de flota propia y alquilada es la mejor opción, ya que permite absorber los cambios de demanda en horizontes de planificación de mediano y largo plazo. Talavera, Zavalaga (2016) los gráneles pueden ser sólidos (maíz, torta de soya, fertilizantes y trigo) o líquidos (petróleo, gas y químicos) mediante la importación y exportación y el uso adecuado para cada tipo de carga contando con la maquinaria necesaria para realizar las operaciones. Los gráneles sólidos se cargan o descargan por medio de equipos mecánicos, como: palas (de golpe o automáticas) que transportan la carga en caso de descarga desde bodega del buque al costado de la nave y la depositan en un chute, el cual recibe la carga que después es transportada en tolvas graneleras hasta su destino final.

Así mismo con el tercer objetivo específico es establecer los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel ayudando al crecimiento de la empresa. Las empresas encuestadas manifiestan que están de acuerdo y totalmente de acuerdo que la atención del el servicio se de las 24 horas, ya esto influirá en sus costos.

V. CONCLUSIONES

Los índices de eficiencia en el transporte local en la ciudad de Paita presentan inconvenientes ya que en la importación de carga a granel no se tiene claro los procedimientos a seguir cuando la nave ya se encuentra en el puerto desde el aprovisionamiento y distribución hacia los terminales aduaneros: el flete, documentación.

Las unidades con las que se cuenta actualmente para las operaciones en la manipulación de materia prima dentro del puerto y para el traslado hacia los terminales aduaneros se desarrollan con unidades en óptimas condiciones y con personal calificado en operaciones con carga a granel (sólido) ya que es muy diferente al servicio de transporte de contenedor.

Con respecto al nivel de atención que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel se da las 24 horas del día para la descarga de nave con carga a granel en diferentes bodegas, limitando solo un stand y para el refrigerio, que es de una hora, y se cambia jornada cada ocho horas., limitando solo un pequeño Stand y para el cambio de jornada en el puerto.

VI. RECOMENDACIONES

Mejorar la eficiencia en las operaciones de transporte a granel, por medio de procesos ya establecidos y estandarizados en los diferentes tipos de cargas que arriban al puerto de Paita.

Contratar empresas de transporte que cumplan con las condiciones técnicas establecidas en el reglamento nacional de vehículos aprobado por el decreto supremo N° 058-2003-mtc y el en reglamento nacional de administración de transportes aprobado por decreto supremo N° 017-2009 MTC, con carga útil de 32,500kg, mejorando así nuestro servicio.

Se sugiere que ese tiempo muerto en el cambio de jornada sea mínimo, con la rotación de personal y así seguir con las operaciones tanto en Puerto como en almacén. Para que no se presentes demoras se tiene que coordinar con la agencia de aduana y empresa de transportes para que todos los procesos administrativos ya se encuentren con visto bueno.

REFERENCIAS

- ¿Qué es y cómo se transporta la mercancía a granel? (2016). *bilogistik*. Obtenido de <http://www.bilogistik.com/blog/mercancia-granel/>
- Ego-A, A. (2017). El comercio. *Estos 9 factores encarecen la logística portuaria en el Perú*. Obtenido de <http://elcomercio.pe/economia/negocios/9-factores-encarecen-movimiento-carga-internacional-peru-434855?foto=7>
- Andrade, M. (2015). *Gestión logística en las operaciones del transporte internacional para el desarrollo del comercio en el puerto del Callao*. Obtenido de Universidad Nacional Mayor de San Marcos - Lima/Perú: <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/4488>
- Gutiérrez, A. (2016). *Las empresas de autotransporte de carga contenerizada y su desempeño en la cadena de suministro: el caso del puerto de Manzanillo, Colima México*. Mexico.
- Cano Begoña, M. J., Begoña Beviá, M., Enríquez, M., & Molins, A. (2010). *Transporte marítimo*. Obtenido de <https://www.coursehero.com/file/p77hh5o/Mar%C3%ADa-Jos%C3%A9-Cano-Bego%C3%B1a-Bevi%C3%A1-Margarita-y-Miguel-Enr%C3%ADquez-Alejandro-Molins/>
- Castillo, L. (2016). *Influencias de la trazabilidad en las operaciones de carga terrestres en un operador logístico 3pl en Colombia*. Colombia. obtenido de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/14901/3/CorralesCastilloLadyLaura2016.pdf>
- Dorta, P. (2013). *Transporte y logística internacional*. Obtenido de Universidad de las Palmas de Gran Canaria: https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf
- Venegas. E. (2017). *Modelado de la Gestión de Operaciones y de Capacidad de una Empresa de Transporte de Carga Utilizando Dinámica de Sistemas*. Colombia.

- Espinoza, G. (2017). *Estudio descriptivo de la incidencia de la gestión logística en los despachos aduaneros, como aporte a la productividad de las importaciones*. Guayaquil.
- González, N. (2016). Transporte y logística. *Transporte y territorio*, núm. 14, 2016, pp. 1-4. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307001.pdf>
- Poveda, G. (2017). "Análisis del perfil logístico de Japón". *Revista Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón*. Obtenido de <http://eumed.net/rev/japon/29/logistica.html>
- Huaynay, M. (2016). *Análisis del proceso operativo de la actividad portuaria en la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.* Tesis, Piura, Piura.
- Villalobos, J. (2016). Facilitación del transporte y el comercio en américa latina y el caribe. *boletin fal.* obtenido de http://200.9.3.98/bitstream/handle/11362/40859/S1601276_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arango, M. (2016). *Modelo conceptual para la administración de los recursos operacionales en las empresas transportadoras de carga terrestre en colombia.* colombia. obtenido de <file:///C:/Users/FAM.%20COVE%C3%91AS%20SANTIAG/Downloads/759-2552-1-PB.pdf>
- Mejía, E., & Mero, N. (2015). *Análisis de los almacenes aduaneros como eslabón de la cadena logística para el desarrollo del comercio exterior Ecuatoriano - See more at: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/10684#sthash.uJdtZ7AU.dpuf>.* Obtenido de Universidad de Guayaquil - Ecuador: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/10684>
- Ordoñez, M. (2017). *Análisis de los procesos de operaciones portuarias al arribo de las naves en autoridad portuaria de esmeraldas.* ecuador .
- Orlem, S. (Junio de 2017). Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*. Obtenido de http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-33052017000200264&script=sci_arttext&tIng=en

Pérez, J., & Gardey, A. (2008). *Definición de análisis*. Obtenido de <http://definicion.de/analisis/>

Talavera, F. (2016). "*Plan estratégico para la mejora del servicio de atención de carga sólida a granel (granos) del terminal portuario de Matarani – Tisur*". Arequipa.

TWong, M. (24 de Mayo de 2016). El comercio. *Falta de talento humano estanca competitividad de la Logística*. Obtenido de <http://elcomercio.pe/economia/negocios/falta-talento-humano-estanca-competitividad-logistica-210586>

Zuluaga Barragán, D. M. (2014). *Modelo integral de valoración logística para la cadena de granel sólido importado por el terminal portuario de Buenaventura*. Obtenido de Universidad Autónoma de Occidente - Santiago de Cali: <https://red.uao.edu.co/bitstream/10614/6982/1/T03854.pdf>

ANEXOS

ANEXO Nº 1 Ficha De Validación del Cuestionario

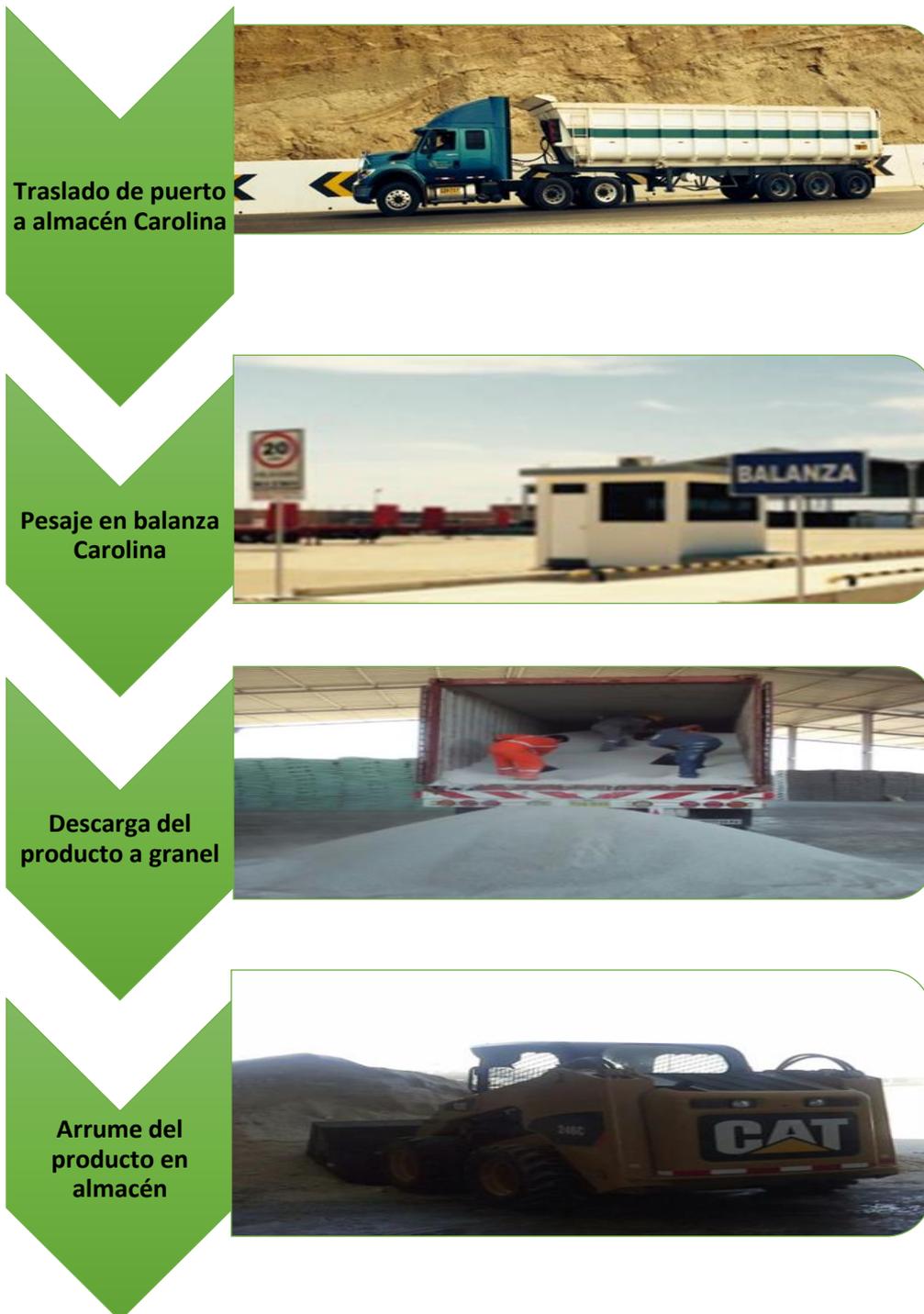
Fecha:	
Empresa:	

Instrucciones:

- ✓ Exprese su percepción sobre la logística en el transporte local de la carga a granel desde el Puerto de Paita (TPE) hacia los Terminales Aduaneros correspondiente al año 2017.
- ✓ Marque con una "X" la alternativa que mejor representa su opinión.
- ✓ La escala de puntuación es del 1 al 5, tal como se indica a continuación:
 1. Totalmente en desacuerdo
 2. En desacuerdo
 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
 4. De acuerdo
 5. Totalmente de acuerdo

ANÁLISIS DE LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE	1	2	3	4	5
1. ¿Considera usted que los procesos de la logística en el transporte de la carga a granel desde el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros son eficaces (calidad, tramitación y tiempo)					
2. ¿Considera usted que el local de almacenaje debe tener en consideración las condiciones y exigencias establecidas para la seguridad y preservación de los productos que se transportan?					
3. ¿Considera usted de interés que la acción de despacho del producto almacenado, aparte de contar con su verificación cuente con la documentación administrativa que garantiza dicha entrega?					
4. ¿El flete que se paga en el transporte local de la carga a granel desde el puerto de Paita hacia los terminales aduaneros, los considera usted que son los adecuados en esta actividad?					
5. ¿Considera usted que el servicio de transporte de la carga a granel debe desarrollarse de una manera eficiente contando con unidades modernas y personal calificado?					
6. ¿Para usted es beneficioso que el servicio de transporte local de la carga a granel esté disponible las 24 horas del día?					
7. ¿Considera usted que la empresa que presta el servicio de logística de transporte local de carga a granel cuenta con infraestructura y maquinaria adecuada para garantizar un buen servicio?					
8. ¿Es importante que los servicios de transporte local de la carga a granel cuenten con el personal debidamente calificado y especializado en las labores propias a desempeñar?					
9. ¿Desde su punto de vista, considera necesario que se preste un servicio integro de toda la logística de transporte local de la carga a granel?					
10. ¿Considera usted que el proceso de desestiba cumple con las exigencias para establecer una buena función de logística de transporte local?					

Gráfico 2 Flujo operativo que muestra proceso de traslado de carga a granel.



FUENTE. Grupo carolina

Gráfico 3 Flujo operativo que muestra el proceso de embolsado hasta la salida de la carga.



FUENTE. Grupo carolina

Anexo N°2: Matriz De Consistencia Lógica

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	MARCO METODOLÓGICO
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLE DEPENDIENTE	ENFOQUE
¿Cuáles son las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paíta hacia los terminales aduaneros?	Establecer las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paíta hacia los terminales aduaneros.	Las características de la logística en el transporte local de la carga a granel importada del puerto de Paíta hacia los terminales aduaneros, 2017, son: proceso inadecuado, unidades inapropiadas y niveles de satisfacción al cliente.	Carga a granel	CUALITATIVO TIPO DE INVESTIGACIÓN APLICADA
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICA	VARIABLE INDEPENDIENTE	NIVEL DE INVESTIGACIÓN
<p>a) ¿Cuáles son las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros?</p> <p>b) ¿Cuáles son las peculiaridades de las unidades adecuadas para el transporte de carga a granel del puerto de Paíta hacia los terminales aduaneros?</p> <p>c) ¿Cuáles son los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel que ayudan al crecimiento de la empresa?</p>	<p>a) Determinar las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros.</p> <p>b) Indicar las peculiaridades de las unidades adecuadas en el transporte de carga a granel del puerto de Paíta hacia los terminales aduaneros.</p> <p>c) Establecer los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel ayudando al crecimiento de la empresa.</p>	<p>a) Las particularidades del proceso en el transporte local de carga a granel hacia los terminales aduaneros, son: lento, costoso, unidades inapropiadas y niveles de satisfacción al cliente.</p> <p>b) Las peculiaridades de las unidades adecuadas para el transporte de carga a granel del puerto de Paíta hacia los terminales aduaneros, son: tolvas graneleras y plataformas cerradas.</p> <p>c) Los niveles de atención del servicio que se ofrece en la logística de transporte de carga a granel no ayudan al crecimiento de la empresa.</p>	Logística de transporte	<p>DESCRIPTIVA</p> <p>DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN</p> <p>NO EXPERIMENTAL</p> <p>POBLACIÓN</p> <p>Empresas importadoras de carga a granel</p> <p>MUESTRA</p> <p>Diez (10) empresas.</p>

Fuente: Elaboración propia

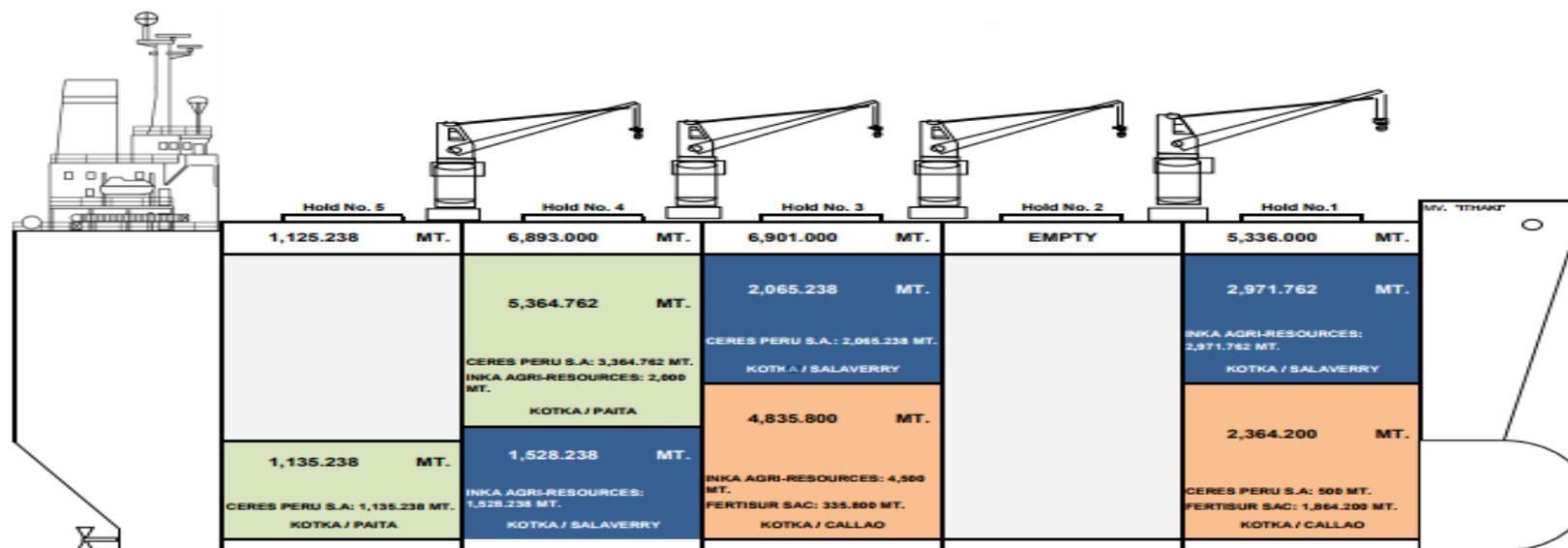
Gráfico 4 Clasificación de barco granelero.

NAVE: "ITHAKI"

PUERTO DE CARGA : KOTKA, FINLANDIA

PUERTO DE DESCARGA : PAITA / SALAVERRY / CALLAO, PERÚ

CARGO A BORDO : 20,265.238 TM GRADO AGRARIO UREA A GRANEL



FUENTE: TP