



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la
aduana marítima del Callao 2015 - 2017

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciada en Negocios Internacionales

AUTORAS:

Burgos Benitez, Mishell Sofia (ORCID: 0000-0002-4544-9544)

Chevez Zuloaga, Katherine Fabiola (ORCID: 0000-0003-2038-3961)

ASESOR:

Dr. Teves Espinoza, Enrique Abel (ORCID: 0000-0002-5725-3119)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LIMA – PERÚ

2019

DEDICATORIA

Esta investigación está dedicada a nuestros padres, ya que gracias a ellos estamos aquí, culminando un arduo camino de nuestra carrera que nos permitió crecer como personas y como profesionales.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a nuestros padres por su apoyo y motivación para lograr nuestras metas y por ser nuestro soporte e inspiración.

Índice

I. INTRODUCCIÓN	10
1.1 Realidad problemática	10
II. Antecedentes	16
2.1 Trabajos previos	16
2.2 Teorías relacionadas al tema	22
2.2.1 Teorías asociado a sobrecostos Logísticos	22
2.2.2 Teorías relacionadas a la exportación	24
2.3 Formulación del problema	27
2.3.1 Problema general	28
2.3.2 Problemas específicos.....	28
2.4 Justificación del estudio	29
2.4.1 Justificación Teórica	29
2.4.2 Justificación Práctica	29
2.4.3 Justificación Metodológica.....	30
2.4.4 Justificación Social	30
2.5 Hipótesis	30
2.6 Objetivos	30
III. MÉTODO	31
3.1 Diseño de la investigación	31
3.2 Variables, operacionalización	31
3.2.1 <i>Variables</i>	31
3.2.2 <i>Sobre costos portuarios</i>	31
3.2.3 <i>Exportación</i>	32
3.2.4 <i>Operacionalización de las variables</i>	33
3.3 Población y muestra	35
3.3.1 Población.....	35
3.3.2 Muestra	35
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	35
3.4.1 Técnicas	35
3.4.2 Instrumentos.....	36
3.4.3 Confiabilidad.....	42
3.5 Procedimiento	44
3.6 Método de análisis de datos	44
3.7 Aspectos Éticos	45

IV. RESULTADOS	45
4.1 Contrastación de Hipótesis	45
4.2 Prueba de Normalidad	46
4.3 Descripción de resultados	47
V. DISCUSIÓN	51
VI. CONCLUSIONES	54
VII. RECOMENDACIONES	55
VIII. REFERENCIAS	56
IX. ANEXOS	62

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tarifas comparativas de servicios portuarios a nivel regional

Tabla 2. Análisis de los niveles tarifarios por rubro de servicio en el Callao

Tabla 3. Cuadro comparativo de cumplimientos de exportación

Tabla 4. Tarifario de los servicios estándar

Tabla 5. Clasificación de servicios prestados por deposito temporal

Tabla 6. Estructura de Costos promedio enfrentada por exportadores

Tabla 7. Cuadro de identificación de espacios portuarios

Tabla 8. La espera de rada

Tabla 9. El bajo ritmo de descargas

Tabla 10. Los costos de inventario

Tabla 11. Sobre todo, en las estructuras en las operaciones,

Tabla 12. Operacionalización de la variable Sobre costos portuarios

Tabla 13: Operacionalización de la variable Exportación

Tabla 14. Escala de Likert

Tabla 15. Validez Likert

Tabla 16. Validación de juicios de expertos

Tabla 17. Niveles de confiabilidad

Tabla 18. Fiabilidad de la Variable 1: Sobre costos

Tabla 19. Fiabilidad de la variable 2: Exportación

Tabla 20. Fiabilidad de la encuesta completa

Tabla 21. Correlación de hipótesis

Tabla 22. *Pruebas de normalidad*

Gráfico 1. Evolución de las exportaciones de diciembre

Figura 1. Sobrecostos

Figura 2. Bajo ritmo de carga

Figura 3. Espera en Rada

Figura 4. Exportación

Figura 5. Modo de transporte

Figura 6. Verificación de carga

RESUMEN

La realidad que manejamos actualmente con respecto a los sobrecostos en las exportaciones es una problemática que afecta no solo a la economía, sino que también a los usuarios. En el presente trabajo mostramos cual es la realidad acerca de los sobre costos y mostramos pequeños cuadros donde podemos identificar los costos generados entre el año 2015 y 2017, esto nos permitió verificar que existen sobre costos en las exportaciones y a su vez pudimos identificar cuáles eran, mencionándolos y viendo la afectación que generan, concluyendo de tal manera que a pesar de que los sobre costos existen, no afecta a que se sigan generando las exportaciones, de que por el momento son inevitables, pero con una mejor capacitación, inversión y manejo de la aduana marítima del Callao se podría tener una mejor organización e identificación real de los sobrecostos.

Palabras clave: Sobrecostos, exportación

ABSTRACT

The reality that we currently handle with respect to the cost overruns in exports is a problem that affects not only the economy, but also the users. At present work we show what is the reality about the over costs and we show small tables where we can identify the costs generated between 2015 and 2017, this we allowed to verify that there are over costs in exports and in turn we were able to identify what they were, mentioning them and seeing the affectation they generate, concluding in such a way that despite the fact that there are extra costs, it does not affect the fact that exports continue to be generated, that for the moment are inevitable, but with better training, investment and management of the maritime customs of Callao could have a better organization and real identification of the cost overruns.

Keywords: Cost overruns, export

I. INTRODUCCIÓN

Tenemos de conocimiento que el hablar de sobre costos, se abarca muchos aspectos en el cual tendremos diferenciar cuales son considerados los costos portuarios y a cuales se le denomina sobre costos portuarios, para así poder definir y describir cuales son la falencias sobre todo ya que estamos enfocando las exportaciones, que en su gran trayecto ha traído un porcentaje importante a la economía peruana, tenemos de conocimiento que el control aduanero y la facilita el comercio en el exterior en el cual debería generar un control aduanero responsable.

Basándonos a su vez que según el Banco mundial los sobre costos logísticos pueden llegar hasta US\$300 millones anuales y es por ello que se tratará de abarcar en ambos aspectos cuales fueron los sobre costos portuarios en la aduana marítima entre el año 2015 y 2017 para poder así tener de conocimiento la realidad y cuan afectado esta este sector.

1.1 Realidad problemática

La exportación en un país es la base del comercio exterior, sin embargo, los procesos que se tiene que realizar para poder llevar cabo una de estas actividades es muy complejas, y a la vez costosas. Según el diario Gestión (03 de agosto del 2018). “Para poder retirar un container de 20” en el Perú desde una nave y movilizarlo hacia un depósito extra portuario genera un costo de 1,300 dólares, mientras que en otros países de América y Europa tiene un costo de US\$ 300 por container”. Al tener una falta de grúas porticas en el Callao que solo se realizan 16 movimientos de container por hora, en comparación de otros puertos de la región que realizar 80 movimientos por hora; es por ello que el puerto del Callao resulta ser el más costoso en este aspecto en comparación a otros puertos como Cartagena, Puerto Limón y Buenos Aires.

TARIFAS COMPARATIVAS DE SERVICIOS PORTUARIOS A NIVEL REGIONAL

Tipo de costo	¿Quién paga?	Costos (US\$)			
		Callao	Limón	Buenos Aires	Cartagena
Estadía de nave 1/	Nave	78	54	-	68
TEU movilizado 2/	Usuario final	105	66	83	-
Cobros empresa portuaria (ENAPU y similares)	Todos los usuarios	92	47	35	-

Tabla1. Fuente: MINCETUR

Como podemos observar en el cuadro el Mincetur realizo un estudio comparando el costo de bajar un contenedor de la nave y llevarlo a piso desde el puerto de Callao comparándolo con otros puertos de la región podemos deducir lo siguiente:

En la estadía de la nave el puerto Limón y Cartagena tienen precios más competitivos de \$54 y \$68, mientras que en el puerto del Callao tiene un costo de \$78.

La movilización de un contenedor de 20” en el Puerto Limón y Buenos Aires tiene un costo de \$66 y \$83, mientras que en el Callao se tiene un costo de \$105.

En el siguiente Cuadro realizado por el MINCETUR nos detalla todos los costos logísticos portuarios que se realizan y nos detalla si el importe a pagar por estos servicios es competitivo o no a nivel regional.

ANÁLISIS DE LOS NIVELES TARIFARIOS POR RUBRO DE SERVICIO EN EL CALLAO

Derechos y servicios por operaciones portuarias	Nivel	Comentarios y recomendaciones
Tarifas a la nave		
Remolque y practicaaje	Medio	Competitivo a nivel regional
Amarre y desamarre	Alto	Nivel exgerado. Son cobros que tienden a desaparecer, incluyéndose en el uso de amarradero
Uso de amarradero	Alto	Por encima de la media regional, aunque cabe señalar que en Callao no se aplica la tarifa de uso de puerto.
Recepción y despacho	Alto	Alto a nivel regional. Cobro discontinuado a nivel internacional. Descontinuarlo o cobrar una tarifa sólo para el recupero de costos.
Inspección sanitaria	Alto	Cobro discontinuado, se recomienda sólo recupero de costos.
Faros y balizas	Alto	Descontinuado, se recomienda recupero de costos.
Seguridad (watchman)	Medio	De ser un landlord, éste servicio sería discontinuado.
Migraciones	Medio	Tendencia internacional de no aplicar cargos o adoptar convenios de reciprocidad.
Estiba y desestiba	Medio	Son competitivos para un puerto tool port que opera con equipos de buque.
Uso de muelle contenedores vacíos	Alto	Alto a nivel internacional.
Uso de muelle para trasbordo, manipuleo y transferencia	Alto	Además estructura compleja, que tiende a ser eliminada en puertos que buscan promover operaciones de trasbordo. Se recomienda reducir y unificar las tarifas.
Tarifas al operador portuario	Bajo	Tarifas sumamente bajas. Se recomienda exigir contribuciones a través de canon y reglamentos claros en los que se detalle derechos y obligaciones del operador portuario.
Tarifas al usuario		
Surcharges	Bajo	Excepcionalmente bajo a nivel internacional, de 10 a 15 veces menores.
Cargos de agencia marítima		Excesivamente fraccionados y diversos. Se recomienda simplificarlos y hacerlos más transparentes.
Cargos del operador portuario	Alto	Cargos diversos y complejos, elevados comparativamente a nivel internacional.
Cargos aduaneros y agente de Aduana	Medio	No son altos pese a la complejidad de las operaciones
SENASA	Alto	Altos a nivel internacional, particularmente en la importación
Cargos de ENAPU	Alto	Son altos a nivel regional e internacional

Tabla 2. Fuente: MINCETUR

Los costos logísticos en el Perú son muy altos porque no cuentan con una buena cadena logística lo cual permita una buena coordinación entre los despachadores de aduana y puertos, los transportistas, los almacenes, etc.; que tiene como consecuencia que se dé un servicio incompleto y de muy poca calidad. Asimismo, existen procedimientos aduaneros muy ineficientes, completos y rigurosos hacen que se generen retrasos en los despachos de las exportaciones.

El Perú posee uno de los costos más altos en la exportación a pesar de que su puerto es uno de los grandes e importantes de América y todo su sobre costo es debido a que no tiene una buena infraestructura, ni equipos que ayuden a mejorar la eficiencia del mismo.

Economía	Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)	Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)	Tiempo para exportar: Cumplimiento documental (horas)	Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)
Argentina	21	150	30	60
Brasil	49	862	12	226.4
Chile	60	290	24	50
Colombia	112	630	60	90
Perú	48	630	48	50

Tabla 3.

Fuente: Doing Bussines Elaboración Propia

El generar un estudio de costos portuarios nos permite analizar detalladamente cuales son los costos que se generan los costos logísticos-portuarios que son generadas en las cargas de contenedores y todo lo que atraviesa el puerto del Callao. Esto incluyendo las principales operaciones: costos de asumo de naviera, costos que asumen los operarios portuarios y agencias marítimas y al asumirse un costo de movilización por usuario de carga exportada. En la mayoría de los, se genera un cobro por parte de los proveedores públicos y privados.

En el siguiente cuadro veremos el tarifario de servicios que a DP WORLD en estos tres últimos años.

Tabla 4. Fuente: Ositran

Tarifario de los servicios estándar, 2016 – 2017 (USD, sin IGV)							
Concepto	Unidades de Cobro	Vigente desde:					
		24/10/2015		18/09/2016		30/08/2017	
Servicio Estándar en función a la Nave							
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,75		0,725		0,707	
Concepto	Unidades de Cobro	Contenedores					
		20 pies		40 pies		20 pies	
Servicio Estándar en función a la carga							
Embarque o descarga de contenedores llenos - parte nave	Movimiento	-	-	-	-	-	-
Embarque o descarga de contenedores llenos - parte tierra	Movimiento	100	150,2	98,5	148	96,76	145,38
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	71,7	104,9	59	102	56,05	96,9
Transbordo de contenedores dentro del terminal (llenos o vacíos)	Ciclo completo	65,5	93,5	55	76,8	52,2	72,83

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

A su vez, se tiene de conocimiento que las exportaciones han tenido un buen desempeño en estos últimos años y es por ello que es muy importante el poder definir e identificar cuáles son los sobrecostos para poder generar que, al poder evitarse, las exportaciones sigan creciendo.

Gráfico 1.



Y directamente, necesitamos entender que:

Externamente, un puerto debe comprender las demandas cambiantes de sus clientes y reconocer y otorgar mayor importancia al papel del mercadeo y la posición de los puertos en el contexto de una red de cadenas de suministro globales en las que participan. Internamente, los puertos de contenedores deben reducir cualquier holgura en la producción para garantizar el desarrollo sostenible y la competitividad. Debido a que los costos de los puertos se transfieren cada vez más a los clientes, a largo plazo, reducir al mínimo las holguras en la producción de puertos beneficiará a toda la cadena de suministro y a la mayoría de los usuarios de puertos. (Wang y Cullinane, 2006, p.13)

Clasificación de servicios prestados por depósitos temporales	
Servicio	Categorización
Servicio Integrado	No Evitables
Almacenaje	No Evitables
Alquiler de Gensets	No Evitables
Conexión y desconexión de energía	No Evitables
Descarga de Contenedor	No Evitables (como parte del S.I.)
Embarque de Contenedor	No Evitables (como parte del S.I.)
Gastos Administrativos	No Evitables (como parte del S.I.)
Manipuleo (movilización)	No Evitables (como parte del S.I.)
Pesaje / repesaje	No Evitables
Tracción	No Evitables
Verificación de temperaturas	No Evitables
Gastos Administrativos	Evitable (como servicio adicional)
Inspección de precintos y daños	Evitable (como servicio adicional)
Manipuleo (movilización)	Evitable (como servicio adicional)
Manipuleo de Gen Set	Evitable
Monitoreo y registro	Evitable
Recepción de reefer	Evitable (como servicio adicional)
Uso de muelle	Evitable (como servicio adicional)

Tabla 5.Fuente: Banco Mundial

En el sector privado los costos evitables que en la actualidad muchos de los exportadores siguen asumiendo están entre los 370 – 250 dólares para las exportaciones, esto se debe a que los almacenes portuarios no brindar tarifas 100% claras en la que los usuarios puedan realizar comparaciones, es ahí donde se empiezan a generar los cobros injustificados donde el usuario no sabe el por qué le cobran dichos conceptos sin embargo los tiene que pagar. Por otro lado, los sobrecostos que genera el sector público se deben mayormente a la ineficiencia de las siguientes áreas: inspecciones de diversas entidades (SENASA, SUNAT-BOE, etc); la falta de tráfico vehicular no existente en el terminal y la latente inseguridad que persiste en los alrededores. Estos costos que pudieran ser inevitables en las exportaciones pueden llegar hasta los \$500 y si en caso el usuario a exportar fuese una empresa pequeña los costos pueden ser hasta \$1000.

Tabla6.

- Estructura de Costos Promedio Enfrentada por Exportadores
(a diciembre de 2015)

<i>US\$/contenedor</i>	Contenedor Seco (Hamburgo)	Contenedor Seco (Nueva York)	Contenedor Refrigerado (Vigo)
Quien Cobra			
01 Depósito Temporal	278.87	278.87	278.87
02 Depósito de Vacíos	130.00	130.00	133.00
03 Línea Naviera	2,348.67	1,400.00	3,135.67
04 Agente Marítimo	199.00	199.00	199.00
05 Agente de Aduana	45.00	45.00	45.00
06 Agencias del Estado	45.00		45.00
Costos Totales Promedios	3,046.54	2052.87	3,836.54
<i>%costos totales</i>			
Quien Cobra			
01 Depósito Temporal	9.15	13.58	7.27
02 Depósito de Vacíos	4.27	6.33	3.47
03 Línea Naviera	77.09	68.20	81.73
04 Agente Marítimo	6.53	9.69	5.19
05 Agente de Aduana	1.48	2.19	1.17
06 Agencias del Estado	1.48		1.17
Costos Totales Promedios	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración de Banco Mundial

II. Antecedentes

2.1 Trabajos previos

Nacionales:

Paucar (2014) en su tesis “*Análisis de los factores que inciden en la competitividad del muelle norte del puerto del Callao, año 2012*” generado por la Universidad del Callao, Perú en el cual su objetivo fue el factor que incide la competencia del muelle norte del Callao. La tesis abordó cual era el enfoque cuantitativo que da las necesidades de las condiciones según el entorno de forma transaccional en un diseño correlacional en el cual describe la variable y analiza la coincidencia interrelacionar, en el cual genera una conclusión de que existe el componente ambiental para generar una inversión y la capacidad del muelle norte.

Andrade, C. (2015) con la tesis “*Gestión logística en las operaciones del transporte internacional para el desarrollo del comercio en el puerto de Callao*” generada en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú que tuvo de objetivo en el cual desarrollo un sistema operativo del transporte de carga

internacional que pueda facilitar la operación de tráfico en el Puerto usando una metodología no experimental, explicativo, descriptivo en el que los individuos de una población estadística con datos que generaron ayuda y dió la conclusión de que las empresas nacionales están en una firme búsqueda de actuales mercados y tratando de generar competencia a nivel internacional, la cual en la investigación aporta que las operaciones portuarias se encuentran en constantes evoluciones requiriendo una mayor especialidad y eficacia hacia operar a manera de generar un mejor rendimiento.

Maratuech (2015) "*Modelo de gestión para la integración ciudad-puerto en función a la cadena logística en el puerto del Callao*" generado por la Universidad Peruana Ciencias Aplicadas. Su objetivo fue describir una herramienta de análisis en la cual se pueda contribuir una comisión de organización y progreso al sistema portuario en el Perú con un enfoque sistémico por medio de un modelo compuesto que se basó en generar la relación de las áreas del puerto y la autoridad de la ciudad, en el cual concluye que el área geográfica del Puerto del Callao debe generar una derivación de conectividad que permitirá una vía de acceso y comunicación más eficiente en el cual se alcance un mejor funcionamiento de la cadena logística .

Bertolotti, Bisso, Gómez, Mejía (2016) "*El impacto de los sobrecostos en las exportaciones Door to Door del tangelo minneola al mercado americano*" generado por la Universidad de Ciencias Aplicadas, Perú. El compromiso que tuvo fue instaurar la más alta maniobra que permita mejorar el coste y el tiempo en las diligencias de dicha operación. Esta investigación es cualitativa y su característica principal es comparativa; la cual su fuente ejecución de entrevistas hizo ver a profundidad a los actores de las importantes compañías del sector e inspecciones en campo para la investigación de las diligencias. Se concluye que se debe optimar la formación a las personas implicadas en la operatividad, tales como coordinadores, despachadores, liquidadores, sectoristas, a fin que los sobrecostos no se produzcan por errores documentarios (errores u omisiones).

Champi, Coloma, Funegra, Vertiz (2016) titulado como "*Plan estratégico para los operadores del Perú*" generada por la Pontifica Universidad Católica del Perú de Lima, Perú en el cual tuvo como objetivo el poder definir estrategias y

acciones que se puedan ejecutar en un enfoque colaborativos por los propios operadores logísticos en el cual muestra de manera descriptiva y formulativa a los operadores logísticos peruanos según indicadores que tiene un extenso viable de progreso para los operadores logísticos, basados en empujes privadas que accedan optimizar el ejercicio de los valores prestados en la región Sudamérica Pacífico y alcanzar el liderazgo a su vez la generación de innovación es imprescindible para poder generar incremento en la cartera de servicios para desarrollarse a partir de los servicios transaccionales básicos como gestión de almacenes y distribución, a servicios crecientemente especialistas en gestión de inventario, planeamiento, servicio al cliente final y gestión del transporte entre otros.

Hidalgo, J. (2016) con la tesis *“Concesiones portuarias: de la ineficiencia estatal respecto a los Puertos del Perú – ENAPU PERÚ; hacia la privatización eficiente – La situación actual portuaria”* generada en Universidad de Lima en el cual busco contribuir de una manera jurídica para poder desarrollar el crecimiento del país en la cual podremos comprender que concebir la figura jurídica generaría un trabajo más proactivo con respecto a la privatización con un método inductivo en el sector portuario peruano en el cual uso la información recopilada que determino que el acto administrativo válido que determinar el servicio público no nace del consenso y es mejor que se pueda generar una mejor privatización con mejor orden de los puertos.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y Grupo Banco Mundial (2016) presentaron el informe de *“Costos Portuarios y Marítimos en el Perú en Cooperación técnica del banco mundial con el ministerio de comercio exterior y turismo del Perú”* en el cual propuso las comisiones y figuras de acción para operar sobre el tráfico de cuello de botella en el puerto y el cual genera un incremento en los costos y tiempos enfrentados por los usuarios. Describir y mostrar acerca del sector portuario las estadísticas necesarias para generar y mostrar los costos portuarios en el cual se concluyó que es necesaria una redefinición acerca de los roles de autoridades portuarias nacionales y sobre todo con referencia al control que se genera en estos trámites.

Bossio, Cotillo y Delgado (2017) en su tesis “*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 marca peruana por el grupo algana*” generado por la Universidad Católica sedes Sapientiae – Escuela de postgrado. Su objetivo fue mostrar sobre el costo logístico internacional que afecto la gestión corporativa del Grupo Algana, siendo este contexto generalizado para cualquier exportador. La metodología generada en la investigación es cualitativa de tipo correlacional en un diseño no experimental. Se concluyo que al generar la estandarización de cobros logísticos internacionales se permite un manejo de presupuesto e identificación de precios de exportación óptimos. En el cual se recalca que la generación de negociación tanto del proveedor y prestador de servicio, puede generar una optimización de costos favorable para poder generar una buena exportación.

Calderón y Montoya (2017) con la tesis titulada “*Análisis comparativo de los sobre costos logísticos portuarios en el puerto del Callao y Buenaventura*” generado por la Universidad de Ciencias Aplicadas de Lima, Perú en el cual su objetivo busco analizar y generar una comparación en los costos logísticos que pueda dar el alcance portuario que genere una afectación al usuario final y es por ello que se generó una tesis en diseño cuantitativo y cualitativo en el cual se dividió en dos partes, viendo el desempeño logístico peruano y el colombiano basándose en indicadores reflejados en el LPI y Doing Boussinesq y el cual concluyo que la verificación de costos como se reflejó en el caso práctico de importación, el puerto colombiano manifiesta una mejor eficiencia respecto al peruano al brindar un servicio de costos integrados superior, identificando los costos portuarios y se generó la aplicación en un caso para el análisis comparativo.

Internacionales:

Hossain, T., Adams, M., & Walker, T. R. (2019) en un estudio de “*Sustainability initiatives in Canadian ports*” nos menciona que la tendencia de desempeño temporal de los puertos canadienses para cinco KPI (GEI y contaminantes del aire, prevención de derrames, impactos, liderazgo ambiental y gestión de residuos) para evaluar los esfuerzos de sostenibilidad de cada puerto,

en el cual los indicadores fueron evaluados los impactos de prevención y verifico que las necesidades de una sostenibilidad y presentación de informes son importantes para mantener una eficiencia en los puertos.

Quesada, V. (2005) con la tesis "*Análisis de eficiencia en Logística Portuaria mediante DEA*" generada con en la Universidad de Sevilla en la cual tiene como objetivo la aplicación de la estimación y análisis de la eficiencia de los procesos logísticos con respecto de la actividad portuaria usando una metodología analítica con un muestra hipotética de 20 puertos en el cual se generó una encuesta en el cual concluyo que la eficiencia y la frecuencia con que se genera los viajes son el factor más importante que debe de tener en cuenta los promotores de carga de los puertos.

Muñoz, J. (2009) con la tesis "*Modelo de Tarifación en servicios portuarios*" generada en la Universidad de Chile en el cual se tuvo como objetivo principal explorar estructuras optimas de los servicios y sus precios en los puertos de carga de contenedores bajo objetivos económicos en la cual uso un método análogo en los puertos usando estadística en la cual concluyo que la generación de costes óptimos se compone de tres elementos: los costos operativos marginales, el costo de oportunidad logístico, y el costo del espacio debido a la capacidad limitada, y a su vez que se aprecia que hay tarifas neutrales para cada uno o combinaciones lineales según se ejerza algún tipo de prioridad.

Navarro, P (2011) con la tesis "*Las tarifas de los servicios portuarios*" generada por la Universidad Rovira i Virgili en España tenía como objetivo mostrar las tarifas regidas por servicios portuarios según legislaciones y procesos usando un método analítico de los sistemas y costos portuarios de la investigación, datos, legislaciones que recopila teniendo como conclusión que las regulaciones, las tasas, los servicios y las legislaciones estipuladas por cada concepto de las mercancías tiene que ver según también con las manipulaciones, las ganancias, las sobre tasas y los costos por cada operación.

Parra (2012) en su tesis "*Mejora de la competitividad del sistema portuario español mediante la optimización del servicio de manipulación de mercancías*" generado por la Universidad Politécnica de Madrid. Tenía como objetivo fue

pretender realizar todo un análisis del sector de la Administración Portuaria que identifique todos los elementos atractivos y en la cual se buscó una mejora de ellas. Se analizó mediante las 5 fuerzas de Porter en la cual tuvo un valor de competitividad del sistema portuario atractivo en la cual menciono que el creciente poder de los clientes pueden dar una consecuencia de los procesos de planificación y afectar la oferta del terminal portuario.

Velandia, Segura, Fierro (2013) con la tesis *“Infraestructura del puerto marítimo como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia”* generada en la Universidad del Rosario en Colombia en la cual mantuvo un objetivo de planeación para formular una estrategia para mejorar la infraestructura de los puertos marítimos de Colombia para así poder tener un mayor conocimiento de todas las oportunidades hacia un impacto mejor que brinde competitividad, usando un método cuantitativo usando como muestra a la “Superintendencia de Puertos y Transporte del Ministerio de Transporte”, la dirección “General Marítima”, “La sociedad portuaria y empresas de operadores portuarios privados” en el cual se buscó en revistas, libros y páginas web en el cual se llevó en cuenta que se necesita un cambio estructural y operativo que busque mejorar la posición del puerto a nivel internacional.

Quimbay (2015) en su tesis *“Logística Portuaria en Colombia: “Un análisis comparativo con el puerto de Miami”* generada por la Universidad Militar Nueva Granada. Su objetivo fue el analizar el tipo de logística que manejaba el puerto de Colombia para poder generar una comparación con el puerto de Miami y en el cual se concluyó que la ubicación que tiene geográficamente a diferencia de otros países y su cercanía con E.E.U.U , permite volverlo uno de los mejores y más potenciales puertos a nivel mundial y también que pueda aperturarse a nuevos mercados.

Calwey (2017) con su tesis titulada *“Metodología Basada en Costos Logísticos para determinar el Hinterland: Caso Sudamérica”* generada en la Pontificia Universidad Católica de Chile en el cual tuvo como objetivo optimizar costos de transporte intermodal en el cual muestra acerca de los hinterland portuarios mostrando cálculos y logro identificar que la optimización de los costos

con subidas y bajadas, con un mejor moderamiento y control permitiría generar una mejor minimización de costos.

2.2 Teorías relacionadas al tema

2.2.1 Teorías asociado a sobrecostos Logísticos

Para tener conocimiento de los sobrecostos logísticos tenemos que tener una idea de que son los costos:

Se define costos portuarios a como todo aquel costo que genera el puerto en el cual están incluidos los usos de portacontenedores y el uso de instalaciones. El costo de este podría variar según el movimiento del puerto, en el cual por lo general mantiene un por uso de remolque del buque, del puerto, amarre del buque, almacenamiento de carga, manipulación de carga, remolque del buque, uso de balizas y faros, uso del muelle y otros.

Y es entonces que, al tener de conocimiento de los costos, conoceremos los sobrecostos que nos llevarán a identificar que significan y cuales son.

En Sgut (2005) se define el sobrecosto: "A todos aquellos costos que pueden ser evitables, a través de una mayor inversión, eficiencia y gestión. Dicho trabajo, parte del supuesto que los "sobrecostos" tienen su origen en aspectos estructurales del funcionamiento de mercado (por ejemplo, el hecho de tener un puerto con almacenes satélites) y en la falta de transparencia en los cobros." (p.7)

Son aquellas que con un mejor manejo e inversión potencialmente puede mejorarse, creando una estructura transparente que muestren los cobros correctos pueden mejorarse.

En un estudio Mincetur (2005) definió que sobrecostos es todo aquel costo que se puede reducir con medidas de inversión, gestión y eficiencia. Las cuales estos costos pueden ser eludibles, planteando su eliminación a un vencimiento gradual y definitivo generando un seguimiento eficaz y en este caso los sobrecostos que termina asumiendo el exportador encarecen el producto y deja de hacerlo competitivo y atractivo en el mercado internacional, mucha vez estos sobrecostos son generados por las líneas navieras cobrando por servicios que la

persona a exportar no solicita o por conceptos inexistentes y se ven obligados a pagar.

Se tiene de conocimiento que un 70% de los sobrecostos tienen principio en la línea naviera y en las relaciones. Con esto logramos identificar los sobre costos y lo que generan, siendo los costos de inventario, bajo ritmo carga, espera en rada, costos de inventario y sobrecosto estructural en la operación los más comunes y que generan un sobre costo innecesario.

2.2.1.1 Espera en rada

Los tiempos que se manejan en rada son sinónimo de ineficiencia y sobrecosto, a pesar que puerto del Callao esto se lleva horas en espera en muelle, estas horas son innecesarias que logísticamente el sobrecosto lo asume la línea naviera.

En Sgut (2005) menciona que: “un día de espera para lograr atracar, que debería ser cero en un puerto eficiente. Medido al costo diario de alquiler del buque, el sobrecosto por nave que arriba al Callao asciende a US\$26.6 mil y el total anual a US\$27 millones.” (p.8)

2.2.1.2 Bajo ritmo carga

En Sgut (2005) menciona que: “21.5 horas demora la descarga y carga de un buque fullcontainership en el Callao, debido a la baja productividad por el hecho de no existir grúas pórtico. El ritmo de movimientos en el Callao es 15.6 contenedores/hora, mientras que según el benchmark éste debería ser 60 para estar a niveles regionales. Esto equivale a un sobrecosto por nave de US\$17.6 mil y a un sobrecosto total anual de US\$18 millones.” (p.8)

2.2.1.3 Costo de inventario

En Sgut (2005) indica: “Calcular el costo de oportunidad que asume el usuario por no disponer de su mercadería rápidamente. De los 8.7 días que demora la mercadería hasta arribar al usuario final en una importación por el Callao, sólo 3 pueden justificarse de acuerdo a benchmarks razonables. La diferencia (5.7 días) corresponden a sobrecostos.” (p.8)

2.2.1.4 Sobrecosto estructural en la operación

El tener un sobre costo de operación reduce la posibilidad de crecimiento de competitividad y generar una pérdida económica de hasta 400 millones de dólares anuales.

El puerto de Callao no está adaptado para la operación de container y posee un modelo toolport con depósitos satélites.

Según Sgut (2005): “En el Callao, el costo de movilización de un contenedor promedio asciende a US\$152, mientras que un benchmark aceptable es de US\$120. En el caso de la agencia marítima, podría haber un ahorro del 20% de pasar a un sistema landlord, mientras que, en el caso del agente aduanero, se podrían eliminar gastos generales por US\$20 por contenedor. Los ahorros posibles de estos cambios ascenderían a US\$47 por TEU, lo que significa un valor total de US\$13 millones.” (p.8)

En el siguiente cuadro se podrá tener una mejor comprensión sobre los modelos de gestiones portuaria que existen actualmente.

Tabla7.

MODELO	ESPACIO PORTUARIO E INFRAESTRUCTURA	PROVISIÓN DE EQUIPOS Y SUPERESTRUCTURA	OPERACIONES	PROPIEDAD DEL TERRENO	CONTRATACION DEL PERSONAL
PUERTO PUBLICO PROVEEDOR DE SERVICIOS (SERVICE PORT)	PUBLICO	PUBLICO	PUBLICO	PUBLICO	PUBLICO
PUERTO PROVEEDOR DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS (TOOL PORT)	PUBLICO	PUBLICO	PRIVADO	PUBLICO	PUBLICO
PUERTO PROPIETARIO DEL ESPACIO PORTUARIO (LANDLORD PORT)	PUBLICO	PRIVADO	PRIVADO	PUBLICO	PUBLICO Y PRIVADO
PUERTO PRIVADO	PRIVADO	PRIVADO	PRIVADO	PRIVADO	PRIVADO

Elaboración: Propia

2.2.2 Teorías relacionadas a la exportación

Castro (2001) define a la exportación como “todo intercambio de un producto de un lugar a otro en el cual se atraviesa una frontera o mares en un aspecto de cambio económico y cultural” (p. 104). Para definir la exportación o qué es exportar en términos generales podemos decir que es enviar una mercancía de un país a otro. En el cual existen dos agentes involucrados; una es el exportador,

que es la persona que envía la mercancía; y otra es el importador, que es la persona encargada de recibir la mercancía.

De igual manera Arias (2008) tiene una definición de exportación : “Proceso de generar un envío de mercadería, prestación de servicio a uno o varios mercados en el cual se recibe un importe mediante un precio acordado” (p.56) No es necesario enviar una mercancía o prestar un servicio a un solo servicio para decir que estamos exportando, se pueden enviar la misma mercancía o prestar el mismo servicio a varios países o mercados extranjeros generándole más ganancias al exportador ya que existe un precio pactado que el importador tiene que pagar al exportador por el bien enviado o el servicio prestado.

Daniel y Radebaugh indico:

El generar una exportación las compañías generan un inicio de internacionalización y permite a la empresa el crecimiento y el incremento de sus ingresos para generar el incremento de una economía a escala con respecto a la producción y la diversificación en las ventas (pg. 714)

A su vez en cuestiones de costos en la exportación los costos portuarios se acrecientan en promedio 38% si usa transferencia indirecta en similitud a exportar con modalidad de transferencia directa.

Al generar una decisión de generar una exportación, dependerá del nivel de riesgo y de la apertura de oportunidades que pueda ofrecer el mercado y los recursos que puedan tenerse.

El proceso logístico en una exportación es un proceso complejo que se inicia y es complejo y se necesita responsabilidad por ambas partes. Es importante indicar que los costos con mayor peso en la exportación son los de embalaje, Seguimiento de la documentación, verificación de carga y el modo de transporte, en el cual nos permitirá poder seguir con el proceso de la exportación.

2.2.2.1 Embalaje:

El generar un embalaje para una exportación es necesario, esto mantendrá la imagen de la marca, el resguardo de la mercadería y a su vez dependiendo el producto está estrictamente parametrizado a cumplir exigencias de durabilidad, resistencia y asimismo mismo debe adaptarse a reglas y leyes propias de los países por los que transitara la mercadería.

2.2.2.2 Documentación:

La documentación en una exportación requiere de una cuidadosa preparación, cuando se genera el despacho aduanero, cuando se ha de cumplir a tiempo para evitar retrasos en el despacho en puerto de descarga, a su vez para cumplir con las especificaciones correspondientes con respecto a las especificaciones de las condiciones, la lista de empaque y los certificados.

2.2.2.3 Verificación de carga:

Consiste en generar las características de la carga, su naturaleza y riesgo durante la movilización que se generara. La manipulación en los terminales, transporte y almacenamiento tienen que ser previsto sobre todo contra robos, saqueos, incendios, contaminación y húmedas. La verificación correcta de esta carga, permitirá un manejo mucho más rápido y una manipulación sin riesgos.

2.2.2.4 Modo de transporte:

El tener elegido un medio de transporte para generar una exportación es importante debido a que según el tipo de producto y su característica se llevara el manejo de esta. En este caso es recomendable el ver las diferentes opciones según el mercado destino y por que medio de transporte iría (multimodal, carretero, marítimo o ferroviario) y a su vez cual sería el tipo de acceso que tendría en la carga. Barberis (s.f)

A su vez es importante el poder tener de conocimiento que tipo de contratación se va manejar:

- Transporte arrendado
- Transporte compartido

- Transporte exclusivo

2.3 Formulación del problema

El encarecimiento en el proceso de exportación le quita eficiencia y eficacia al comercio de nuestro país. Según el COMEX (2018): “El Perú se encuentra en el puesto 92 de 190 economías”. Se puede observar que el Perú está dentro del tercer puesto en comparación a las economías de la Alianza del Pacífico, los costos para exportar en Perú son de \$510, mientras que en Chile es de \$340; en los tiempos para realizar la exportación Perú necesita 144 horas, mientras que Chile necesita 84 horas. El Perú tiene los costos más altos para realizar cualquier actividad de comercio exterior (importación y exportación) generando una desventaja con respecto a las demás economías de la Alianza del Pacífico.

El puerto del Callao se encuentra saturado con su movimiento de carga y explicó que atender la descarga de una nave en el puerto de Valparaíso (Chile) puede tomar hasta seis horas, mientras que en Perú este tiempo puede llegar a tres días. (Andina, 11 de Setiembre). Esto se debe a que no se cuenta con vías adecuadas para el acceso de los camiones con contenedores.

Asu vez en el año 2005 Mincetur genero un estudio que indico que los sobrecostos logísticos abarcan lo siguiente

Tabla 8. La espera de rada

Sobrecosto en US\$			
nave	teu	container	anual
26.615	97,55	141,54	26.854.535

Fuente: MINCETUR

Tabla 9. El bajo ritmo de descargas

Sobrecosto en US\$			
nave	teu	container	anual
17.651	64,69	93,87	17.809.778

Fuente: MINCETUR

Tabla 10. Los costos de inventario

Sobrecosto en US\$			
nave	teu	container	anual
12.789	133,14	181,60	12.903.850

Fuente: MINCETUR

Tabla 11. Sobre todo, en las estructuras en las operaciones,

Sobrecosto en US\$			
nave	teu	container	anual
12.758	46,76	67,9	12.873.039

Fuente: MINCETUR

Esto demuestra que no solo se genera un sobrecosto, sino que también generaría demoras al momento de generar las operaciones. Cabe indicar que los sobrecostos generan anualmente US\$217 millones en el cual representan el doble de las facturaciones anuales que brinda el servicio portuario en la carga de contenedores en los buques fullconteninership en el Callao. Eso quiere indicar que cada dólar que se factura genera un adicional de sobre costo de 2 dólares adicionales que no pueden ser evitables.

También sabemos que, según Tovar y Wall (2014), afirmó: “los puertos podrían modificar las tarifas dependiendo, de las previsiones de tráfico, la rentabilidad anual objetiva, los niveles de deuda, y los rendimientos razonables de los activos.” (p.1)

2.3.1 Problema general

¿En qué medida los sobrecostos logísticos portuarios impactan en las exportaciones desde el puerto del callao 2015 – 2017?

2.3.2 Problemas específicos

Los problemas específicos de la investigación presentada fueron los siguientes:

- ¿Cuál es la relación de los sobre costos logísticos portuarios para las exportaciones desde el puerto del callao 2015 – 2017?
- ¿Cómo influye los sobre costos logísticos portuarios en las exportaciones desde el puerto del callao 2015 – 2017?

2.4 Justificación del estudio

2.4.1 Justificación Teórica

La investigación trata de informar sobre los sobrecostos portuarios que se generan en la exportación y lo que se intentara generar a través de la investigación es poder ver a partir de las limitaciones u excesos que se pueda implementar o que información nos serviría de utilidad para optimar la competencia y la conducta de los costos.

A su vez, según un estudio de Costos de Havenga, Simpson y Gerber (2017) nos indica sobre los costos y las exportaciones :

El consumo para las exportaciones es el puerto extranjero antes de la pared del muelle. El segundo elemento agregado son los costos de la cadena de suministro incurridos para mover la carga a través del puerto nacional (Sudáfrica). Esto incluye cargos portuarios, pero también costos de administración y administración, coste de transporte y coste de mantenimiento de inventario. Adicionalmente los costes de administración aumentan debido a los requisitos de documentación, los costos de transporte se incrementan debido a una menor productividad de los activos y los costos de mantenimiento de inventario se incrementan debido a demoras antes de que se pueda presentar la prueba de entrega (Havenga *etal.*, 2017)

2.4.2 Justificación Práctica

Dentro de Perú, los sobre costos portuarios forma parte de un papel muy importante y fundamental en el comercio exterior y en la competitividad.

Actualmente la zona portuaria peruana tiene diversos puertos que se encuentran situados en diferentes zonas del país. Estos puertos enfrentan una infraestructura que mantiene una competitividad en el país, sobre todo con referencia a los sobre costos y es por ello que esto ha influenciado el comportamiento del comercio en el Perú sobre todo si esto genera un que la competencia pueda perjudicarse por parte del consumido y a todos los trabajadores de las diferentes empresas y que

reducir sus costos al máximo y puede apoyar a que se genere mucha mayor que genera que también la competitividad se reduzca con respecto al país.

2.4.3 Justificación Metodológica

La investigación servirá para poder demostrar a las futuras investigaciones relacionadas a los sobre costos portuarios en la exportación para que al hacer un estudio puedan identificar cual es el impacto e influencia de los sobre costos en la exportación y una vez que sean validados y con una confiabilidad optima puedan utilizarlo para sus investigaciones.

2.4.4 Justificación Social

La investigación tiene de propósito el contribuir a la sociedad el conocimiento de los sobrecostos que se existen en las exportaciones y que podrían influenciar y determinar las inversiones en el país y este trabajo permitirá dar a la sociedad del conocimiento que existen estos hechos que afectan en las exportaciones y se determinara si esto perjudicaría o no al sistema.

2.5 Hipótesis

2.5.1 Hipótesis general

Se genera un impacto de sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima Del Callao 2015 – 2017

2.5.2 Hipótesis específicas

- Se genera una relación de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017
- Se genera una influencia de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017

2.6 Objetivos

2.6.1 Objetivo general

Mencionar el impacto de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017

2.6.2 Objetivos específicos

Los objetivos específicos fueron los siguientes:

- Determinar la relación de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del Callao 2015 – 2017
- Determinar la influencia de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del Callao 2015 – 2017

III. MÉTODO

3.1 Diseño de la investigación

La presente investigación es descriptiva en la cual se usarán símbolos comunes para la investigación (imágenes, gráficos, etc.).

En el cual mencionaremos y describiremos toda la problemática respecto a los sobre costos de exportación.

Niño (2011) menciona que: “La investigación científica debidamente es un proceso que busca la producción y comprobación del conocimiento nuevo (es decir, que nadie lo ha producido aún en su forma o contenido), en cualquiera de los campos de la ciencia, mediante la aplicación de unas etapas, pasos, técnicas e instrumentos acordes con el “método científico”.” (p.25)

3.2 Variables, operacionalización

3.2.1 Variables

Las Variables presentadas en el proyecto de investigación son Sobre Costos Portuarios y Exportación.

3.2.2 Sobre costos portuarios

Se tiene de conocimiento que los sobre costos son Aquellos costos que son susceptibles y de al reducirse genera una buena medida de inversión, eficiencia y de gestión se tendría una eficiencia en las operaciones portuarias y menos restricciones en las operaciones internacionales.

Estos sobre costos no logran identificarse en la operación portuaria de una manera directa. Son estos lo que terminan impactando en la estructura de costos, tanto en el transporte terrestre, marítimo y en los usuarios.

Es por ellos que al final esto genera un desborde de variabilidad en la economía, afectando no solo a la exportación como estamos presentando en la investigación, sino también en la importación afectando no solo al insumo sino también al exportador e importador.

3.2.3 Exportación

Se denomina exportación a: “el trueque, la venta, donación de bienes y servicios de los residentes de un país a no residentes; es una transferencia de propiedad entre habitantes de diferentes países” (INEGI, 2011).

Esto permite generar una interacción que permite el intercambio de bienes y servicios de un país a otro entre empresas u habitantes de otros países.

El generar una exportación genera no solo un proceso de interacción sino también un proceso de producción que permite generar un aspecto logístico que se piensa considerar, En el cual en el tramo de la investigación nos permite entender cuán importante es definirlo y el tipo de exportación que se generara para llegar a identificar los costos necesarios e innecesarios.

3.2.4 Operacionalización de las variables

Tabla N° 12:

Operacionalización de la variable Sobre costos portuarios

<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Ítems</i>	<i>Escala (Likert)</i>
Espera en rada	Promedio de espera	1-2	1. Nunca
	Arriba miento de container	3-4	2. Casi Nunca
Bajo ritmo carga	Orden de container	5-6	3. A veces
	Promedio de hora de espera	7-8	4. Casi siempre
Costo de inventario	Demora de entrega	8-10	5. Siempre
	Costo de oportunidad	11-12	
Sobrecosto estructural en la operación	Operación de container	13-14	
	Movimientos en el terminal	15-16	

Tabla N° 13:

Operacionalización de la variable Exportación

<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Ítems</i>	<i>Escala (Likert)</i>
Embalaje	Imprescindible	17-18	
	Imagen	19-20	1. Nunca
Documentación	Despacho	21-22	2. Casi Nunca
	Certificaciones	23-24	3. A veces
Verificación de carga	Cantidades	25-26	4. Casi siempre
	Tiempo de espera	27-28	5. Siempre
Modo de transporte	Procesos Lógicos	29-30	
	Costos de distribución	31-32	

3.3 Población y muestra

3.3.1 Población

Según Silva (214), la población es “un conjunto de elementos con ciertas particularidades que la distingue como el total del fenómeno a estudiar” (p.90). Para este proyecto nos enfocamos en un total de 900 personas que trabajan en DP WORLD.

3.3.2 Muestra

La muestra se estima censal puesto que, se seleccionará el 100% de la población determinada ya que se considera un número adaptable de sujetos. Donde Ramírez (1999) menciona que “La muestra censal es aquella en el cual todas las unidades de investigación son consideradas como muestra” (p.91)

Formula:

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

La muestra obtenida es de 68 individuos que laboran en la empresa con las características indicadas. En la cual la elección a sido por conveniencia debido a que fue la cantidad de personas a las cuales permitieron responder las encuestas.

Interpretación:

Es importante mencionar que la población del proyecto de investigación se va considerar que sea un tipo de población finita, puesto que se le considera a una población finita cuando los elementos en su totalidad son reconocibles por el investigador. Por otro lado, la población que se identifico fue de 900 personas trabajando en DP WORLD.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.4.1 Técnicas

Se Recaudo información con la técnica de encuesta, en el que el objetivo es conseguir y analizar datos concretos

Según Rojas (2011) nos define que “La técnica de investigación científica es un forma típica, aprobado por la práctica, encauzado generalmente, aunque no únicamente a obtener y transformar información útil para la solución de problemas de conocimiento en las disciplinas científicas.” (p.278)

3.4.2 Instrumentos

El instrumento con el que trabajaremos consistirá en al aplicar las interrogantes de forma clara y congruente, donde permitirá obtener una información ecuánime al igual que sus respuestas.

Según Bernal (2010) la encuesta, “es una de las técnicas de recolección de información más usadas, a pesar de que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. La encuesta se fundamente en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas” (p. 194).

La técnica que aplicada es la encuesta.

Tabla N° 14

Escala de Likert

1	2	3	4	5
Nunca	Casi Nunca	A veces	Casi Siempre	Siempre

Nota: Elaboración Propia

-Validación y Confiabilidad del Instrumento

a) Validación del instrumento

Para determinar que significa la validez se debe citar a Wayne y Robert (2005): “La validez es el grado en que un instrumento de medición efectivamente mide la variable que se procura medir”. (p. 174). Es validado los instrumentos a través de juicios de expertos, es un formulario elaborado por el área de investigación, se mide a través del contenido de cada pregunta del instrumento, los expertos

establecieron mediante criterios de juicio la validación cualitativa de los contenidos.

Por otro lado, para el proyecto se realizará la validez V de Aiken, puesto que según Andrcani (1975), nos alude que:

El estudio se llevó a cabo de dos maneras, la primera trata de estudiar la forma racional y logística de todos los ítems, en el cual se trata de explicar que se encierra a la prueba y la segunda muestra al grupo de jueces competitivos y calificados que puedan evaluar el grado de los planteamientos del instrumento y estas serán denominadas según el criterio de cada juez. (p.105).

Por lo tanto, por medio de esta fórmula los resultados permitirán lograr validez en los resultados y que se contraste con la estadística resultante según la muestra selecta.

Formula:

$$V = \frac{\bar{x} - l}{k}$$

$V = V$ de Aiken
\bar{X} = Promedio de calificación de jueces
k = Rango de calificaciones (Max-Min)
l = calificación más baja posible

Valores:

- **Pertinencia:** El ítem pertenece del juicio del supuesto enunciado.
- **Relevancia:** El ítem es pertinente y permite sustituir la dimensión establecida del constructo.
- **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

ITEMS	VALORES	EXPERTO N°1	EXPERTO N°2	EXPERTO N°3
	<i>Pertinencia</i>	3	3	3
	<i>Relevancia</i>	3	3	3
	<i>Claridad</i>	3	3	4

Reemplazando datos:

Tabla N° 15:

<i>N° Ítems</i>		□	<i>DE</i>	<i>V Aiken</i>
<i>Ítem 1</i>	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
	Claridad	3	0	0.67
<i>Ítem 2</i>	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
	Claridad	3	0	0.67
<i>Ítem 3</i>	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
	Claridad	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 4</i>	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
	Claridad	3	0	0.67
<i>Ítem 5</i>	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
	Claridad	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 6</i>	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
	Claridad	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 7</i>	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
	Claridad	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 8</i>	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
	Claridad	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 9</i>	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
	Claridad	3	0	0.67
<i>Ítem 10</i>	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78

<i>Ítem 11</i>	Claridad	3.33333	0.58	0.78
	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 12</i>	Claridad	3.33333	0.58	0.78
	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 13</i>	Claridad	3.33333	0.58	0.78
	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 14</i>	Claridad	3.33333	0.58	0.78
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 15</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 16</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 17</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 18</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 19</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 20</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 21</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67

<i>Ítem 22</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 23</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 24</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 25</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 26</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 27</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 28</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 29</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 30</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 31</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 32</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67

<i>Ítem 33</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 34</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 35</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 36</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 37</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 38</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3	0	0.67
	Relevancia	3	0	0.67
<i>Ítem 39</i>	Claridad	3	0	0.67
	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
<i>Ítem 40</i>	Claridad	3.33333	0.58	0.78
	Pertinencia	3.33333	0.58	0.78
	Relevancia	3.33333	0.58	0.78
	Claridad	3.33333	0.58	0.78

PROMEDIO: 0.70

Interpretación:

Según Chárter (2003):” Según lo establecido por medio de la fórmula del V de Aiken para poder determinar la validez del instrumento del presente trabajo de investigación, se obtuvo un total de promedio de

0.70, lo cual nos indican que el valor V Aiken como $V = 0.70$ o más son adecuados”

Por lo tanto, la validez del instrumento esta corroborado de manera adecuada para poder aplicarlo.

Validación de juicios de expertos

Tabla 16.

N°	Expertos	Calificación instrumentos	Especialidad
Experto 1	Mgtr. Chombo Jaco José Alberto	Aplicable	Investigador
Experto 2	Mgtr. Teves Espinoza, Enrique Abel	Aplicable	Investigador
Experto 3	Mgtr. Fuentes Black, Alfredo Ricardo	Aplicable	Investigador
Experto 4	Mgtr. Barco Solari, Esteban Augusto	Aplicable	Investigador

Nota:

Elaboración propia

3.4.3 Confiabilidad

El tener una investigación de nivel confiables, se utilizará el Alfa de Cron Bach, que medirá la cualidad no directa y observable en la población y medirá la variable a través del cuestionario buscando la correlación de la misma.

Niveles de confiabilidad

Tabla 17

Valores	Nivel
De -1 a 0	No es confiable
De 0,01 a 0,49	Baja confiabilidad
De 0,5 a 0,75	Moderada confiabilidad
De 0,76 a 0,89	Fuerte confiabilidad
De 0,9 a 1	Alta confiabilidad

Nota: Bernal (210)

El resultado de fiabilidad procesado en Excel fue el siguiente:

Tabla 18. Fiabilidad de la Variable 1: Sobre costos

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.60	20

Nota: Elaboración propia

Los datos generados en Excel, nos permitió conseguir un 0,60 de confiabilidad de Alfa de Cronbach en el cuestionario de la Variable Sobre costo y que se ejecutó a través de la aplicación de la encuesta generada.

Tabla 19. Fiabilidad de la variable 2: Exportación

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.77	20

Nota: Elaboración propia

Los datos generados en Excel, nos permitió obtener un 0,60 de confiabilidad de Alfa de Cronbach en el cuestionario de la Variable Exportación y que se efectuó a través de la aplicación de la encuesta generada

Tabla 20. Fiabilidad de la encuesta completa:

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.71	40

Nota: Elaboración propia

En este caso demuestra que la encuesta completa generada en Excel logró un 0.71 de confiabilidad de Alfa de Cronbach y es por ello que se verifica que la aplicación es correcta y positiva.

3.5 Procedimiento

- Definición de variables y dimensiones
- Identificación de necesidad
- Investigación de tema
- Presentación de objetivos
- Recopilación de datos
- Clasificación de respuestas

3.6 Método de análisis de datos

El estudio es una investigación descriptiva correlacional, en el cual se generarán la recopilación de la información mediante encuestas que serán evaluadas y ejecutadas mediante SPSS, que nos permitirá mostrar los resultados y poder ver a mas a fondos si nuestra investigación es nula o acertada.

3.7 Aspectos Éticos

La presente investigación mantiene una evaluación en base a los valores científicos, que generan una selección equitativa de los sujetos de investigación, escogidos de manera en que vaya relacionado al tema del estudio, a su vez tiene una condición de dialogo autentico en el cual permitirá que la investigación de ser necesaria mantenga una discusión y participación política por parte de los integrantes como jurado.

La investigación será evaluada en el programa Turnitin para que se pueda rectificar la originalidad de la investigación y evitar cualquier tipo de plagio.

IV. RESULTADOS

4.1 Contrastación de Hipótesis

Ho: No se genera un impacto de sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del Callao 2015 – 2017

H1: Se genera un impacto de sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del Callao 2015 – 2017

Correlaciones, Tabla 21

		SOBRECOSTOS_EXPORTACION_TOTOT		
		Coeficiente de correlación	de 1,000	,192
Rho Spearman	de SOBRECOSTO S_TOT			
		Sig. (bilateral)	.	,116
		N	68	68
		EXPORTACION_TOTOT		
		Coeficiente de correlación	de ,192	1,000
		Sig. (bilateral)	,116	.
		N	68	68

Elaboración propia

Interpretación:

Para la contrastación de hipótesis se utilizó la prueba de Rho de Spearman ya que nuestras variables son cualitativas, pero están siendo categorizadas. El resultado que obtuvimos para la variable Sobrecostos Logísticos tiene un Sig. De $0,116 < 0,05$; así mismo, la variable Exportación tiene un de Sig. $0,116 < 0,05$ por lo que se acepta la hipótesis nula en que los sobrecostos no impactan de manera significativa en las exportaciones, por tanto, ambas variables se describirán de manera independiente.

4.2 Prueba de Normalidad

Ho: Los datos de la muestra de las variables Sobrecosto Logísticos y Exportación no tienen una distribución normal

H1: Los datos de las muestras de las variables Sobrecostos Logísticos y Exportación tienen distribución normal

Para determinar la prueba de normalidad de los datos recolectados se utilizará el estadístico Kolmogorov-Smirnov porque la muestra del estudio es de 68 personas que trabajan en las operaciones portuarias del terminal aduanero DP WORLD

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	Gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
SOBRECOSTOS	,099	68	,093	,970	68	,107
EXPORTACION	,159	68	,000	,934	68	,001

Tabla 22. Elaboración propia.

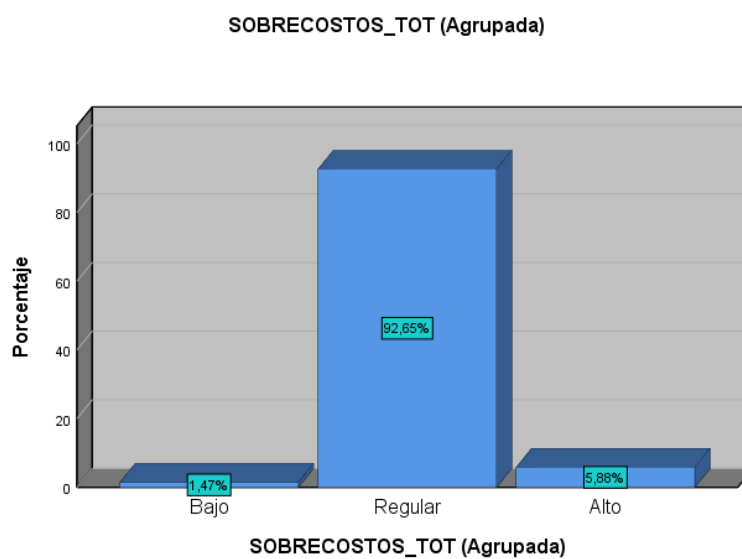
Interpretación:

Para la prueba de normalidad hemos utilizado la prueba de Kolmogorov-Smirnov porque nuestra muestra es mayor a 50 personas que trabajan en la parte de operaciones del terminal aduanero DP WORLD. Los resultados obtenidos fueron que la variable Sobrecostos Logísticos tiene un Sig. De $0,093 < 0,05$ y la variable Exportación tiene un Sig. De $0,000 < 0,05$; por lo que aceptamos la hipótesis nula de que ambas variables no tienen una distribución normal. Por ello utilizamos la estadística no paramétrica que es el Rho de Spearman saber si existe relación entre ambas variables o no.

4.3 Descripción de resultados

Figura 1: Sobrecostos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	1	1,5	1,5	1,5
	Regular	63	92,6	92,6	94,1
	Alto	4	5,9	5,9	100,0
	Total	68	100,0	100,0	



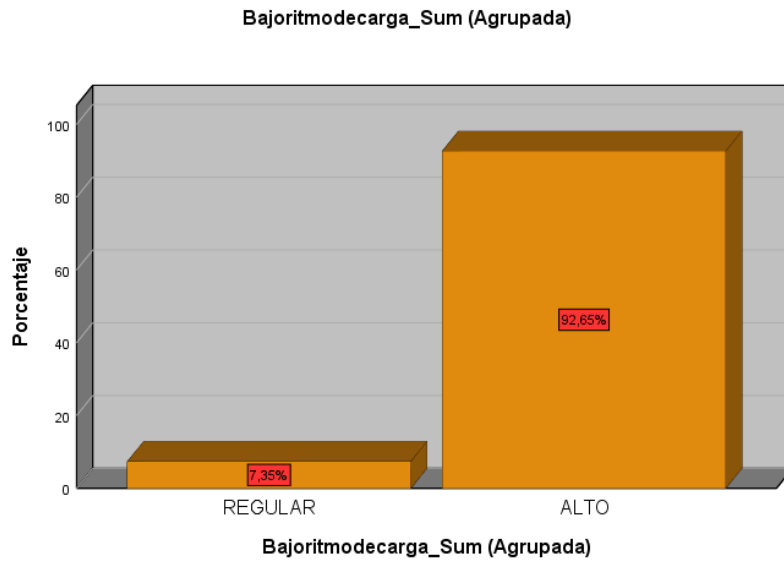
Interpretación:

Se puede interpretar que de acuerdo a las respuestas de las 68 personas encuestadas, éstas indican que si hay sobrecostos de manera regular equivalente a 92.65%, a diferencia de 1.47% que indican que existen sobrecostos que no son significativos.

Figura 2: Bajo ritmo de carga

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	REGULAR	5	7,4	7,4	7,4
	ALTO	63	92,6	92,6	100,0

Total	68	100,0	100,0	
-------	----	-------	-------	--

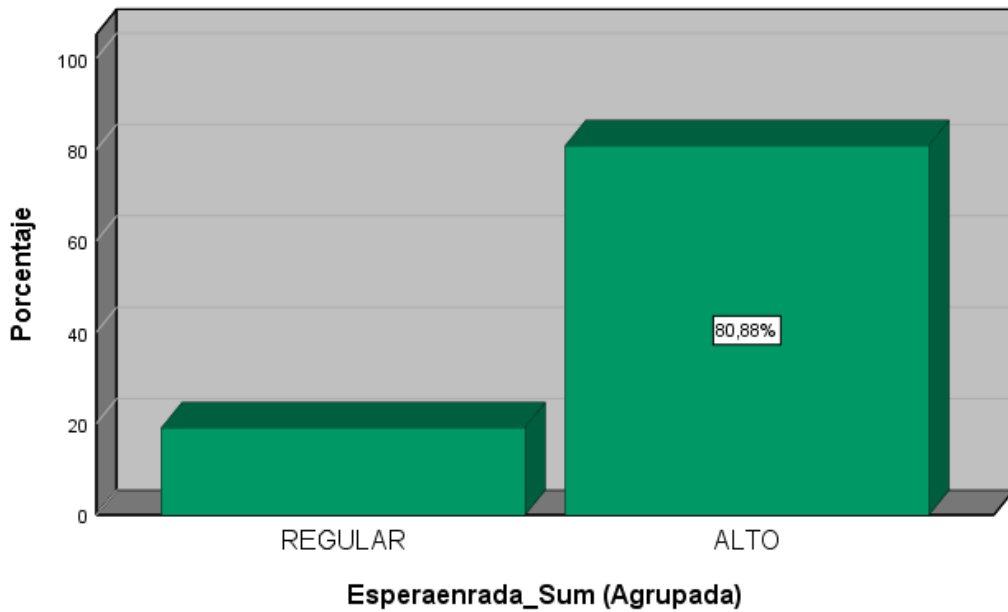


Se puede verificar que el nivel del bajo ritmo de carga de los contenedores es un sobre costo logístico alto porque el 92,65% de las personas encuestadas indicaron que esta deficiencia se podría mejorar si la aduana del callao contara con más grúas pórtico para tratar de erradicar este sobre costo y sea más eficiente y un 7,35% de personas indicaron que tiene un nivel significativo regular.

Figura 3: Espera en Rada

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	REGULAR	13	19,1	19,1	19,1
	ALTO	55	80,9	80,9	100,0
	Total	68	100,0	100,0	

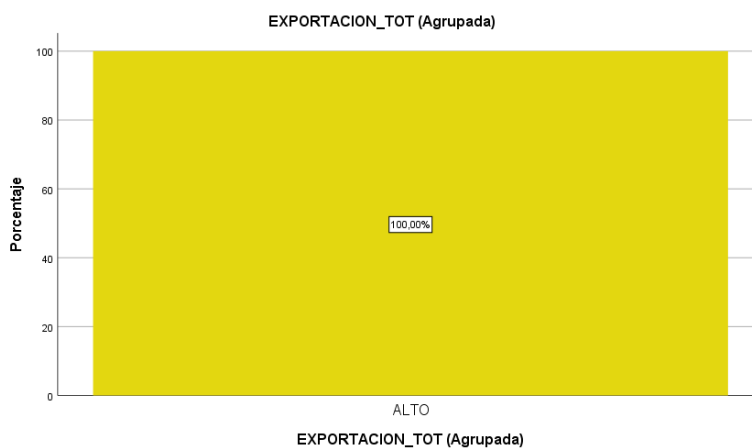
Esperaenrada_Sum (Agrupada)



Se puede verificar que el nivel de la espera en rada es un sobrecosto logístico alto porque el 80,88% de las personas encuestadas coincidieron en ello y que, según las personas encuestadas, hay deficiencias en esta operación y es por ello que, aunque no afecta a la segunda variable, hay un nivel significativo en esta dimensión.

Figura 4: Exportación

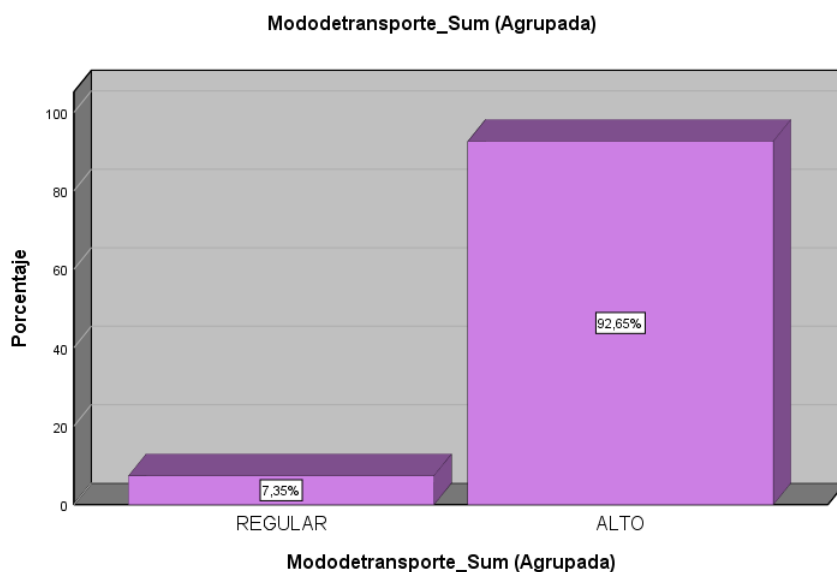
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	ALTO	68	100,0	100,0	100,0



Se interpreta que el 100% de la muestra encuestada coincidió en que, a pesar de existir los sobrecostos logísticos, las exportaciones siguen manteniendo su nivel normal, debido a que el impacto no es tan significativo se mantiene el porcentaje que se puede observar en la imagen.

Figura 5: Modo de transporte

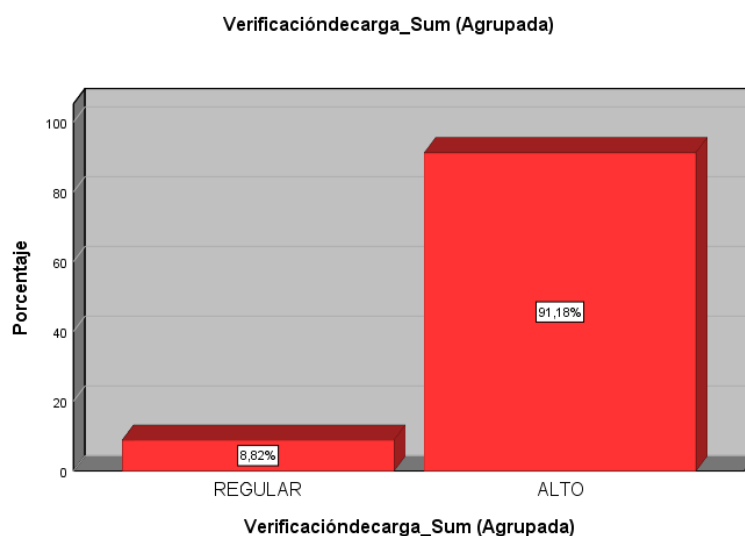
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	REGULAR	5	7,4	7,4	7,4
	ALTO	63	92,6	92,6	100,0
	Total	68	100,0	100,0	



Se interpreta que el modo de transporte es una dimensión de importancia ya que el 92,6% de las personas encuestadas indicaron que el modo en el que se envía su mercancía tiene que tener un buen contrato y costo de este.

Figura 6: Verificación de carga

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido REGULAR	6	8,8	8,8	8,8
ALTO	62	91,2	91,2	100,0
Total	68	100,0	100,0	



Se interpreta que el 91,2% de las personas encuestadas consideran que las demoras que existen al momento de verificar la carga pueden generarles costos no contemplados en su exportación.

V. DISCUSIÓN

La investigación tuvo como objetivo Describir el impacto de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017. Sin embargo, obtuvimos como resultado que ambas variables no tienen una relación significativa.

En cuestión de la validez interna, al generar la validez de las encuestas las cuales fueron aprobadas por 4 expertos de la Universidad Cesar Vallejo, obteniendo una validez de 0,70%. A su vez se genero la prueba de Alfa de Cron Bach que tuvo un resultado de fiabilidad de 0,71. Al su vez al tratar de generarse la aplicación de las

encuestas, se tuvo pequeños inconvenientes con respecto a la resolución de esta, debido a que DP WORLD no tiene una política de ayuda con respecto a proyectos de tesis y permitir que los investigadores puedan ingresar al puerto, pero gracias a la ayuda escrita mediante Facebook y correo, se pudo contactar con la empresa y pudieron resolver virtualmente el cuestionario. De igual manera se solicitó apoyo por parte de personas conocedoras del tema y sirvió de mucha ayuda en el entendimiento de la investigación.

En la cuestión de validez externa, los resultados obtenidos en la recopilación nos permitieron poder ver el panorama de nuestra problemática y expandir nuestros conocimientos acerca del tema.

Asu vez Según Andrade cuando genero su tesis de Gestión Logística nos mencionó que el desarrollo de un sistema operativo que mejore el transporte de carga sería eficiente, nos queda de conocimiento mediante los resultados, que el manejo de las cargas podría manejarse de una manera más eficiente, pero esto no afecta que se sigan generando exportaciones y que en una forma acertada su idea de la mejora nos volvería más competitivos.

También discutiendo los resultados con los de Quesada acerca de la eficiencia logística portuaria, éste mencionó que implementar una metodología analítica para mejorar la eficiencia, evitaría que la carga de los puertos sea menor y que contraste con el hecho de que al generar una exportación la movilización de la mercadería es necesaria y según nuestros resultados podemos verificar que el movimiento actual de los container necesita mejorar sin generar sobre costo.

Aunque la hipótesis nula nos haya indicado que no existe alguna influencia en los sobre costos al momento de exportar, en la práctica podemos ver que si existe influencia y esto afecta en algunos casos a las exportaciones de algunos productos.

Teniendo en cuenta esta premisa, se coincide con Bossio que la optimización de una buena logística en el puerto podría ayudar a generar un servicio y mejor experiencia este tendría que generarse con una reducción de costos y un buen manejo de presupuesto ya que según los resultados obtenidos es primordial tener una buena logística sino se vería reflejada en los costos.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo al momento de presentar los costos portuarios, menciona que el generar una buena línea de acción y un buen manejo en el tráfico de los barcos, podrían evitar el cuello de botella que se manejan actualmente y el tener un buen control de la zona permitiría un mejor tránsito.

Segut menciona que si se generara mejor inversión y manejo logístico en los puertos se verificaría que no se genere un impacto de los sobrecostos en las exportaciones y que no haya una relación entre ambas, mostrando así que los sobrecostos se llevan a cabo debido a que no hay un buen manejo eficiente del puerto tomando en cuenta desde su estructura hasta su manejo portuario en la carga y que las exportaciones tendrían mejor rendimiento si esto cambiara al involucrar según Bertolotti unas buenas capacitaciones, manejo operativo y buenas coordinaciones en los despachos y según los resultados, esto no se cumple actualmente porque se generan sobre costos debido a la desorganización y mal manejo del lado logístico.

Champi nos indica que el tener una buena gestión de servicio y almacenaje generaría el evitamiento de un sobrecosto, pero al verificar los resultados actualmente no es posible que estos se eviten, a su vez se tiene de conocimiento que actualmente para que se genera la evolución de los servicios los sobre costos portuarios tiene que generarse un ordenamiento y mejor distribución de los procesos al hacer una exportación.

VI. CONCLUSIONES

Conclusión 1:

El presente trabajo de investigación determino que no se genera un impacto significativo entre los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del Callao 2015 – 2017, por lo que ambas variables se trabajaron de manera independiente, si embargo esto no indica que la investigación sea errónea porque en los sobrecostos portuarios sí existen y generan deficiencias, demoras y costos no contemplados al momento de generar alguna exportación, siendo estos cargados siempre al usuario.

Conclusión 2:

El presente trabajo de investigación determinó que los sobrecostos logísticos portuarios más significativos son el bajo ritmo de carga y la espera en rada obtenido un nivel de alto o critico por lo que sugerimos a las autoridades del puerto poner más énfasis en mejorar estos procesos y así obtener más eficiencia y reducción de sobrecostos.

Conclusión 3:

El presente trabajo de investigación determino que las dimensiones mas relevantes de la variable Exportaciones son el modo de transporte y la verificación de la carga porque en los datos obtenidos de nuestras encuestas pudimos verificar que estos puntos muchas veces generan un cuello de la botella al exportador, por tanto, sugerimos a las autoridades involucradas de las verificaciones de las cargas tener un mejor planeamiento y coordinación.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda que debe generarse una inversión para poder mejorar el acceso al terminal portuario para evitar sobrecostos por demora en recibir un container, sobre todo en la gestión logística, que se pueda generar la implementación de un sistema mas efectivo y que permita volver al puerto más competitivo.

Se recomienda poder tener una mayor capacidad del sistema de lineamiento de barcos en el cual permita que no se genere congestión y el llamado cuello de botella, sobre todo en la espera en rada, que genera un tráfico en la bahía.

Se recomienda que hay que tener en claro cuales son considerados sobrecostos para que puedan ser identificados rápidamente y de ser necesario pueda evitarse, sobre todo si se genera una mejor eficiencia en el funcionamiento de manejo de carga y en cuestión también de su infraestructura.

Se recomienda que el nivel de gestión logística pueda implementar un mejor manejo por áreas en la cual sean repotenciado por capacitaciones y esto permita implementar un nivel de servicio logístico eficiente.

Se recomienda generar simplificación de procedimientos que este acorde con los procesos logísticos y que a su vez se mantenga vigente una condición de competitividad hacia el comercio exterior.

Se recomienda que para futuros estudios se puedan enfocar en la afectación que generan los sobre costos a los mismos exportadores, ya que según los resultados se verifica que existen sobrecostos y que no pueden ser evitables, esto repercute directamente a los exportadores.

VIII. REFERENCIAS

- Andrade, C. (2015). Gestión logística en las operaciones del transporte internacionales para el desarrollo del comercio en el puerto del Callao. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú
- Ashrafi, M., Acciaro, M., Walker, T. R., Magnan, G., & Adams, M. (2019). Corporate sustainability in Canadian and US maritime ports. *Journal of Cleaner Production*. doi:10.1016/j.jclepro.2019.02.098
- Barberis, A. (s.f). ¿Cómo es su Logística para un proceso de Exportación? *Negocios Globales Logística*. Recuperado de: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=5&tip=11&xit=como-es-su-logistica-para-un-proceso-de-exportacion>
- Bjerkan, K. Y., & Seter, H. (2019). Reviewing tools and technologies for sustainable ports: Does research enable decision making in ports? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 72, 243–260. doi:10.1016/j.trd.2019.05.003
- Cabanillas, Chonlón, Hanco, Vidal (2016). *Planeamiento Estratégico de Transtotal Logística Selva*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú
- Calderón y Montoya (2017). *Análisis comparativo de los sobre costos logísticos portuarios en el puerto del Callao y Buenaventura*. Universidad de Ciencias Aplicadas, Lima, Perú
- Calwey, A (2017). *Metodología Basada en Costos Logísticos para determinar el Hinterland: Caso Sudamérica*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- Castro, E (2001). *Manual de exportaciones. La exportación en Colombia*. Universidad del Rosario, Bogotá.

- Champi, Coloma, Funegra, Vertiz (2016). Plan estratégico para los operadores del Perú. Pontifica Universidad Católica del Perú, Lima, Perú
- Comex Perú (2018). Competitividad logística para el comercio exterior. Perú, Lima: Recuperado de <https://www.comexperu.org.pe/articulo/competitividad-logistica-para-el-comercio-exterior>
- ComexPeru (2018). Eficiencia Logistica: El Perú cae. Perú, Lima: Recuperado de: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/eficiencia-logistica-el-peru-cae>
- Comex Perú (2019). Logística para el comercio exterior: retos y oportunidades. Perú, Lima: Recuperado de <https://www.comexperu.org.pe/articulo/logistica-para-el-comercio-exterior-retos-y-oportunidades>
- Cuenca et al. (2012). Manual de comercio Internacional. Sevilla: Extenda.
- Diario Gestion (2018). CCL: Mover un contenedor en Perú es cuatro veces más caro que en América Latina y Europa. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/ccl-mover-contenedor-peru-cuatro-veces-carro-america-latina-europa-140881>
- Diario La Republica (2018). Comex: Sobrecostos logísticos restan competitividad al comercio exterior. Recuperado de: <https://larepublica.pe/economia/1196889-comex-sobrecostos-logisticos-restan-competitividad-al-comercio-exterior>
- García, Carlos (2016). Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo socioeconómico del distrito de Salaverry 2014. (Tesis de doctorado). Recuperado de <http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/4016/TE%20SIS%20DOCTORAL%20CARLOS%20ALBERTO%20GARCIA%20PAUCARIMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Gonzales, F. (2013). *Negocios Internacionales, Breve glosario de términos*. Madrid: E sic editorial
- Havenga, J., Simpson, Z., & Goedhals-Gerber, L. (2017). International trade logistics costs in South Africa: Informing the port reform agenda. *Research in Transportation Business & Management*, 22, 263–275. doi:10.1016/j.rtbm.2016.08.006
- Hidalgo, J. (2016). *Concesiones portuarias: de la ineficiencia estatal respecto a los Puertos del Perú – ENAPU PERÙ; hacia la privatización eficiente – La situación actual portuaria*. Universidad de Lima, Lima, Perú.
- Hossain, T., Adams, M., & Walker, T. R. (2019). Sustainability initiatives in Canadian ports. *Marine Policy*, 103519. doi:10.1016/j.marpol.2019.103519
- Iannone, F. (2012). A model optimizing the port-hinterland logistics of containers: The case of the Campania region in Southern Italy. *Maritime Economics & Logistics*
- Iris, Ç., & Lam, J. S. L. (2019). A review of energy efficiency in ports: Operational strategies, technologies and energy management systems. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 112, 170–182. doi:10.1016/j.rser.2019.04.069
- INEGI. (2011). *SCNM : Sistema de Cuentas Nacionales de México: Metodología*. México: INEGI.
- Kwesi-Buor, J., Menachof, D. A., & Talas, R. (2016). Scenario analysis and disaster preparedness for port and maritime logistics risk management. *Accident Analysis & Prevention*. doi:10.1016/j.aap.2016.07.013
- Lam, J. S. L., Lun, Y. H. V., & Bell, M. G. H. (2018). Risk management in port and maritime logistics. *Accident Analysis & Prevention*. doi:10.1016/j.aap.2018.04.003

- Merkel, A., & Sløk-Madsen, S. K. (2019). Lessons from port sector regulatory reforms in Denmark: An analysis of port governance and institutional structure outcomes. *Transport Policy*. doi:10.1016/j.tranpol.2019.03.010
- MINCETUR & APN (2005). Estudio de los costos y sobrecostos portuarios del puerto del Callao. Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/plan_exportador/estudios/Costos_Sobrecostos_Portuarios_Martin_Sgut.pdf
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y Grupo Banco Mundial (2016). *Costos Portuarios y Marítimos en el Perú*
- Muñoz, J. (2009). “Modelo de Tarifación en servicios portuarios”. Universidad de Chile, Chile
- Navarro, P (2011). “Las tarifas de los servicios portuarios”. Universidad Rovira i Virgili, España
- Niño, V (2011). “Metodología de la Investigación”. Ediciones de la U. Colombia
- Othman, M. K., Abdul Rahman, N. S. F., Ismail, A., & Saharuddin, A. H. (2019). The Sustainable Port Classification Framework for Enhancing the Port Coordination System. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 35(1), 13–23. doi:10.1016/j.ajsl.2019.03.003
- Quesada, V (2005). Análisis de eficiencia en Logística Portuaria mediante DEA. La Universidad de Sevilla
- Redacción gestión (2017). Mincetur: Sobrecostos logísticos bordean hasta el 50% del costo de producción. *Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/mincetur-sobrecostos-logisticos-bordean-50-costo-produccion-137199>

- Rodríguez, D., Cruz, C. & Lam, F. (2009). Export logistics for fresh and processed products. American Institute for Cooperation on Agriculture, Costa Rica.
- Rojas, I (2011). “Elementos para el diseño de técnicas de investigación: una propuesta de definiciones y procedimientos en la investigación científica”. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca.
- RPP Noticias (2018). Sobrecostos logísticos restan competitividad al comercio exterior, advierte Comex Perú. Recuperado de <https://rpp.pe/economia/economia/sobrecostos-logisticos-restan-competitividad-al-comercio-exterior-advierte-comexperu-noticia-1104859>
- Schipper, C. A., Vreugdenhil, H., & de Jong, M. P. C. (2017). A sustainability assessment of ports and port-city plans: Comparing ambitions with achievements. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 84–111. doi:10.1016/j.trd.2017.08.017
- Sgut, M. (2005). Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao”. Proyecto Crecer. Lima, Perú: USAID.
- Stamatović, K., de Langen, P., & Groznik, A. (2018). Port cooperation in the North Adriatic ports. *Research in Transportation Business & Management*, 26, 109–121. doi:10.1016/j.rtbm.2018.03.006
- Tovar, B., & Wall, A. (2014). The impact of demand uncertainty on port infrastructure costs: Useful information for regulators? *Transport Policy*, 33, 176–183. doi:10.1016/j.tranpol.2014.03.005
- Velandia, Segura, Fierro (2013). Infraestructura del puerto marítimo como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia. Universidad del Rosario, Colombia.

- Wang, T.-F., & Cullinane, K. (2006). The Efficiency of European Container Terminals and Implications for Supply Chain Management. *Maritime Economics & Logistics*
- Winkel, R., Weddige, U., Johnsen, D., Hoen, V., & Papaefthimiou, S. (2016). Shore Side Electricity in Europe: Potential and environmental benefits. *Energy Policy*, 88, 584–593. doi:10.1016/j.enpol.2015.07.013

IX. ANEXOS

Anexo 1: Instrumentos

OPCIONES DE RESPUESTA:

S =Siempre

CS =Casi Siempre

AV =Algunas Veces

CN =Casi Nunca

N =Nunca

N.º	DIMENSIONES / ítems		DIMENSIÓN 5: EMBALAJE
	DIMENSIÓN 1: ESPERA EN RADA	21	Cree usted que un buen embalaje es imprescindible para asegurar el perfecto estado de la mercancía durante el trayecto
1	Cree usted que el costo por la espera en rada del container afecta al precio de su producto	22	Cree usted que el embalaje elegido para su producto debe ser sencillo de manejar por el usuario que lo manipule
2	Cree usted que el tiempo de espera en rada del container puede ser más competitivo si se tendría más grúas porticas	23	Cree usted que el embalaje de su mercancía a exportar debe facilitar la inspección aduanera
3	cree usted que el tiempo de carga del contenedor es excesivo en comparación a otros puertos de la región	24	Cree usted que los precios de los embalajes según el tipo de exportación pueden afectar en los costos.
4	cree usted que no existe una buena planificación	25	Cree usted que el embalaje de la mercancía a exportar debe contar

	anticipada para el arribo de las próximas naves que llegaran al puerto		con las etiquetas normalizadas (etiqueta ISO)
5	Cree usted que el tiempo de espera en bahía de la nave para conseguir un sitio de atraque se debe a que el puerto sobrepasa su límite de ocupación		DIMENSIÓN 6: DOCUMENTACIÓN
	DIMENSIÓN 2: BAJO RITMO DE CARGA	26	cree usted que la B/L es el documento que acredita que se realizó la exportación
6	cree usted que el bajo ritmo de carga del container a la nave le generan sobrecostos	27	Cree usted que el costo por la emisión del B/L debería ser menor
7	cree usted que el orden de llegada de los container debería ser más cercana a la fecha de salida de su nave para que exista un mayor orden	28	cree usted que es importante contar con certificaciones al momento de exportar para que el producto tenga un valor agregado
8	cree usted que el promedio de hora de espera por container para ser cargado al buque debería mejorar	29	Es importante que el certificado de origen sea preparado de acuerdo a las normas establecidas en el país importador
9	cree usted que el puerto del callao no se encuentra en los mismos niveles regionales por el excesivo tiempo que tomar cargar un buque fullcontainership	30	Cree usted que se deberían eliminar o mejorar los costos de los V°B°

10	Cree usted que el tiempo de carga / descarga mejoraría si hubieran más grúas pórtico		DIMENSIÓN 7: VERIFICACION DE CARGA
	DIMENSIÓN 3: COSTO DE INVENTARIO	31	cree usted que la verificación de carga debe realizarse en un solo día por las entidades que participan en dicho proceso
11	cree usted que la demora de entrega del container a la nave se debe a que muchas veces las naves llegan con días de retaso al puerto	32	cree usted que debe haber más organización por parte de los almacenes para la realización de la verificación de las cargas
12	cree usted que la demora de entrega de los container se genere porque muchas veces hay congestión en el patio de contenedores	33	cree usted que existe mucha demora en el tiempo de espera para verificar la carga
13	Cree usted que el costo de oportunidad generado por el costo de inventario afecta directamente al precio de su mercancía	34	Cree usted que los patios de aforo para realizar las verificaciones de las cargas muchas veces sobrepasan su limite
14	cree usted que es una deficiencia que el transporte se demore 6 horas en entregar el container para exportación al operador portuario	35	Cree usted que la demora en la verificación de cargas en contenedores refrigerados genera sobrecostos al valor de la mercancía
15	Cree usted que el costo de inventario se pudiera evitar		DIMENSIÓN 8: MODO DE TRANSPORTE

	si existiera una mejora en la infraestructura, equipos y planeamiento del puerto del Callao		
	DIMENSIÓN 4: SOBRE COSTO ESTRUCTURAL EN LA OPERACIÓN	36	cree usted que el generar un buen contrato de transporte es imprescindible para evitar sobre costos
16	Cree usted que se debe ampliar la capacidad de almacenaje dentro del Puerto.	37	cree usted que el costo del transporte para llevar el contenedor desde el almacén del exportador al almacén aduanero es competitivo
17	cree usted que el costo por operación de container afecta a la competitividad del precio de su producto	38	cree usted que los fletes ofrecidos por las navieras son muy costosos
18	Cree usted que el puerto del Callao debería mejorar sus canales de acceso y áreas de maniobras con dimensiones adecuadas para la entrada y salida de naves	39	cree usted que los gastos para exportar le restan competitividad al precio de su producto
19	Cree usted que la infraestructura y servicios no es la más adecuada debido principalmente a las deficiencias en las vías de comunicación y accesos.	40	Cree usted que el costo del petróleo afecta directamente al precio del flete internacional
20	Cree usted que se debería determinar la capacidad		

	operacional, con el fin de determinar cuál es el nivel máximo de servicio		
--	---------------------------------------------------------------------------	--	--

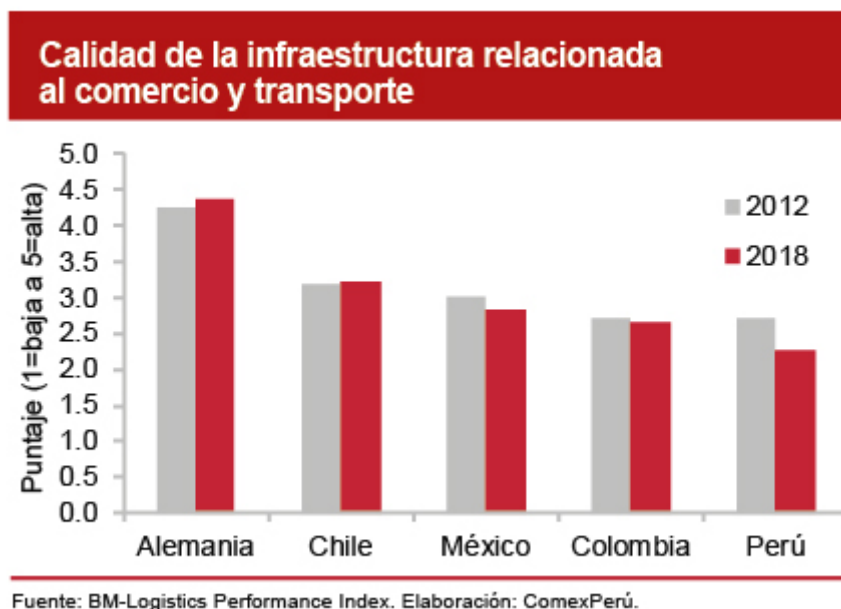
Anexo 2 – Matriz de Consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES
General	General	General		
¿En qué medida los sobrecostos logísticos portuarios impactan en las exportaciones desde el puerto del callao 2015 – 2017?	Describir el impacto de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017	Se generaron sobre costos logísticos en la aduana marítima del callao entre el año 2015 - 2017	-	-
Específicos	Específicos	Específicos		
¿Cuál es la relación de los sobre costos logísticos portuarios para las exportaciones desde el puerto del	Determinar la relación de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones	-Existe relación entre los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017	Sobre costos portuarios	<ul style="list-style-type: none"> •Espera en rada •Bajo ritmo carga •Costo de inventario •Sobrecosto estructural en la operación

callao 2015 – 2017?	desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017			
¿Cómo influye los sobre costos logísticos portuarios en las exportaciones desde el puerto del callao 2015 – 2017?	Determinar la influencia de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017	-Existe una influencia de los sobrecostos logísticos portuarios en las exportaciones desde la aduana marítima del callao 2015 – 2017	Exportación	<ul style="list-style-type: none"> •Embalaje •Documentación •Verificación de carga •Modo de transporte

Tabla N

Anexo 4 _ Indicador de eficiencia Estructural en la aduana



Comex

Perú

(2019). Logística para el comercio exterior: retos y oportunidades. Perú, Lima:

Recuperado de <https://www.comexperu.org.pe/articulo/logistica-para-el-comercio-exterior-retos-y-oportunidades>

Anexo 5 _ Cuadro comparativo del movimiento de carga entre el puerto del Callao con El puerto de San Antonio en Chile

Tiempo de espera canal verde			
Callao		San Antonio	
Horas	Costo	Horas	Costo
35	US\$ 873	10	US\$ 675

Elaboración propia

Comex Perú (2018). Competitividad logística para el comercio exterior. Perú, Lima: Recuperado de <https://www.comexperu.org.pe/articulo/competitividad-logistica-para-el-comercio-exterior>

Anexo 6 _ Tabla de costo en US\$ de servicios Estándar a la Carga (2015)

Servicio Estándar a la Carga	TPMN			TPMS	TPPAITA		
	Nave	Carga	Total		Liner In/out	Handling	Gate In/Out
Contenedor 20 pies lleno	15.00	79.71	94.7	99.98	43.03	100.24	143.27
Contenedor 20 pies vacío	75.78		75.8	71.71	43.03	100.24	143.27
Contenedor 40 pies lleno	15.00	127.07	142.1	150.17	74.59	140.3	214.89
Contenedor 40 pies vacío	113.66		113.7	104.93	74.59	140.3	214.89
Contenedor Reefer lleno	15.00	127.07	142.1	150.17	74.59	140.3	214.89
Contenedor Reefer Vacío	113.66		113.7	104.93	74.59	140.3	214.89
Tiempo Libre de Almacenamiento	72 horas			48 horas	72 horas		

Fuente: Ministerio de comercio exterior y turismo

Anexo 8 _ Tabla comparativa de tiempo de espera de exportación global

Indicador	Corea	España	Chile	Perú	Brasil
Ranking Comercio Transfronterizo	31	1	63	88	145
Exportaciones					
Tiempo para Exportar: Documentos (horas)	1	1	24	48	42
Costo para Exportar: Documentos (USD)	11	0	50	50	226
Tiempo para Exportar: Trámites de frontera (horas)	14	0	60	48	49
Costo para Exportar: Trámites de frontera (USD)	185	0	290	460	959

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior (2018)

Anexo 9 _ Tabla comparativa de desempeño Logístico global

País	IDL	Eficiencia aduanera	Calidad de la infraestructura	Facilidad para coordinar embarques	Calidad los servicios logísticos	Facilidad de seguimiento a los envíos	Frecuencia de arribo de embarques
Corea del Sur	3.67	3.47	3.79	3.44	3.66	3.69	4.00
España	3.72	3.63	3.77	3.51	3.83	3.54	4.07
Turquía	3.50	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
Portugal	3.56	3.26	3.37	3.43	3.71	3.71	3.87
Brasil	2.94	2.48	2.93	2.80	3.05	3.03	3.39
México	3.13	2.69	3.04	3.19	3.12	3.14	3.57
Chile	3.26	3.17	3.17	3.12	3.19	3.30	3.59
Colombia	2.64	2.59	2.44	2.72	2.64	2.55	2.87
Perú	2.84	2.47	2.72	2.94	2.78	2.81	3.30

Fuente: (Banco Mundial, 2014)

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla1. Tarifas comparativas de servicios portuarios a nivel regional

Tabla 2. Análisis de los niveles tarifarios por rubro de servicio en el Callao

Tabla 3. Cuadro comparativo de cumplimientos de exportación

Tabla 4. Tarifario de los servicios estándar

Tabla 5. Clasificación de servicios prestados por deposito temporal

Tabla6. Estructura de Costos promedio enfrentada por exportadores

Tabla7. Cuadro de identificación de espacios portuarios

Tabla 8. La espera de rada

Tabla 9. El bajo ritmo de descargas

Tabla 10. Los costos de inventario

Tabla 11. Sobre todo, en las estructuras en las operaciones,

Tabla 12. Operacionalización de la variable Sobre costos portuarios

Tabla 13: Operacionalización de la variable Exportación

Tabla 14. Escala de Likert

Tabla 15. Validez Likert

Tabla 16. Validación de juicios de expertos

Tabla 17. Niveles de confiabilidad

Tabla 18. Fiabilidad de la Variable 1: Sobre costos

Tabla 19. Fiabilidad de la variable 2: Exportación

Tabla 20. Fiabilidad de la encuesta completa

Tabla 21. Correlación de hipótesis

Tabla 22. *Pruebas de normalidad*

Gráfico 1. Evolución de las exportaciones de diciembre

Figura 1. Sobrecostos

Figura 2. Bajo ritmo de carga

Figura 3. Espera en Rada

Figura 4. Exportación

Figura 5. Modo de transporte

Figura 6. Verificación de carga